



FACULDADES INTEGRADAS DE PONTA PORÃ
FIP / MAGSUL
DIREITO

DEISI NOEMI JIMENEZ ROLÃO

**A UTILIZAÇÃO DE MOTOCICLETAS IRREGULARES EM PONTA
PORÃ/MS E A ATUAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO PARA REGULARIZAÇÃO**

PONTA PORÃ/MS

2021

DEISI NOEMI JIMENEZ ROLÃO

**A UTILIZAÇÃO DE MOTOCICLETAS IRREGULARES EM PONTA
PORÃ/MS E A ATUAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO PARA REGULARIZAÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso – TCC apresentado à Banca Examinadora das Faculdades Integradas de Ponta Porã, como exigência parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.
Orientador(a): Profª. Ma. Carolina Lückemeyer Gregorio

PONTA PORÃ/MS

2021

DEISI NOEMI JIMENEZ ROLÃO

**A UTILIZAÇÃO DE MOTOCICLETAS IRREGULARES EM PONTA
PORÃ/MS E A ATUAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO PARA REGULARIZAÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso – TCC apresentado à Banca Examinadora das Faculdades Integradas de Ponta Porã, como exigência parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador(a): Prof^a. Ma. Carolina Lückemeyer Gregorio

BANCA EXAMINADORA

Orientador(a): Prof^a. Ma. Carolina Lückemeyer Gregorio
Faculdades Integradas de Ponta Porã

Professor (a) avaliador (a): Prof.^a Esp. Renata Freitas de Souza.
Faculdades Integradas de Ponta Porã

Ponta Porã - MS, 10 de fevereiro de 2021.

AGRADECIMENTOS

Enquanto digito este agradecimento, nem consigo acreditar que cinco anos se passaram desde que me inscrevi no curso de direito da FIP/Magsul, quem diria que aquela menina indecisa que acabara de terminar o ensino médio esperando os resultados do ENEM estaria às vésperas de receber um diploma.

Muitos disseram que esses cinco anos passaria em um piscar de olhos, todavia, discordo, pois, lembro de cada momento de exaustão física e mental do período em que tentava conciliar o trabalho com os estudos, sempre buscando o melhor. Esse tempo também trouxe inúmeras transições e mudanças em minha vida, moldando minha visão sobre o magistério, o ensino do direito e a vida em geral, tornando-me uma pessoa completamente diferente daquela do começo.

É por isso que não posso me furtar de agradecer às figuras importantes que fizeram diferença nessa trajetória de construção da minha vida acadêmica e, consequentemente, profissional.

Inicialmente a minha família, minha mãe Estefana Jimenez Benitez, aos meus irmãos, as minhas tias e tios que sempre tentaram me proporcionar oportunidades e tudo que estavam ao alcance deles, aos meus queridos amigos que tornaram essa caminhada mais leve, que me consolaram nos momentos de aflição e me incentivaram a não desistir quando dizia que não poderia mais.

Agradeço também à minha orientadora Carolina Lückemeyer Gregorio, pela paciência e as orientações de suma importância que usei nesse projeto e também usarei como ensinamentos a vida toda, aos meus colegas que conheci nos estágios que passei, por me ensinarem e terem me recebido de forma tão acolhedora, aos chefes que tive, grandes inspirações, por terem tido toda a paciência e acreditado em meu potencial (que não sabia que possuía) e aos professores por terem contribuído na pessoa que sou agora.

Muito obrigada!

“A nossa natureza está no movimento; o inteiro repouso é a morte.”

Blaise Pascal (1973)

ROLÃO, Deisi Noemi Jimenez. **A utilização de motocicletas irregulares em Ponta Porã/MS e a atuação do Ministério Público para regularização**. 81. Trabalho de Conclusão de Curso de Direito. Faculdades Integradas de Ponta Porã FIP Magsul. Ponta Porã – 2021.

RESUMO

Mato Grosso do Sul possui uma das maiores taxas de mortalidade em acidentes de motocicletas do Brasil, um dos fatores para esse dado alarmante é o crescimento desorganizado das cidades por um longo período que afetou a mobilidade no espaço urbano, criando-se um círculo vicioso de desintegração que culminou no aumento de utilização de veículos motorizados individuais, principalmente, de motocicletas. Apesar de ser considerado útil para amenizar os efeitos da ineficiência da mobilidade urbana, a motocicleta traz com ela malefícios, como a alta taxa de acidentes, poluição do ar e sonora. Assim, o objetivo da presente pesquisa é analisar se o Ministério Público Estadual de Mato Grosso do Sul cumpre sua função social, sendo um fiscalizador de lei, em relação a regularização de motocicletas que circulam no município de Ponta Porã/MS, região de fronteira seca com Pedro Juan Caballero/PY, onde dois países distintos enfrentam o mesmo problema: inobservância das leis de trânsito pela população. Para tanto, inicialmente será realizado um breve contexto da utilização de motocicletas no Brasil e como isso impactou na mobilidade urbana e criou fatores para o aumento de seu uso, bem como seus benefícios e malefícios. Superado esses aspectos iniciais, será feita análise das legislações de trânsito tanto do Brasil como do Paraguai, passando pelo Tratado de Assunção que deu origem ao MERCOSUL até os dispositivos mais relevantes referentes a livre circulação entre os dois países. Ainda, será exposto o papel constitucional do Ministério Público e a função social do promotor de justiça e as medidas que o *parquet* aplicou para a regularização de motocicletas. Por fim, os dados obtidos serão analisados em conjunto com parâmetros de cumprimento da função social da instituição permanente. A pesquisa, quanto à metodologia: aplicada, visto que abordado a problemática em recorte geográfico definido; qualitativa, pois, ao final foi emitido um juízo de valor com base na bibliografia estudada e informações colhidas através de roteiros que guiaram entrevistas com autoridades e profissionais da área, descritiva, pois, compila e registra dados sobre os fatos observados. Por sua vez, como procedimento técnico para coleta de dados, inicialmente foi utilizada a pesquisa bibliográfica, estabelecendo um suporte técnico necessário para compreensão do tema, passando, posteriormente, à efetuação de pesquisa de campo mediante desenvolvimento de questionários online e entrevistas. O resultado da pesquisa apontou que o Ministério Público Estadual de Mato Grosso do Sul, especificamente o promotor de justiça da Comarca de Ponta Porã/MS que, embora tenha cumprido sua função social, produz efeitos negativos ante a deficiência dos órgãos responsáveis pela fiscalização de trânsito e ausência de integração e cooperação completa entre as autoridades paraguaias e brasileiras.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Código de Trânsito Brasileiro, Irregularidade de Motocicletas, Ministério Público, Função Social.

ROLÃO, Deisi Noemi Jimenez. **El uso de motocicletas irregulares en Ponta Porã/MS y la actuación del Ministerio Público para la regularización.** 81. Conclusión del Curso de Derecho. Facultades Integradas de Ponta Porã FIP Magsul. Ponta Porã – 2021.

RESUMEN

Mato Grosso do Sul tiene una de las tasas de mortalidad más altas en accidentes de motocicleta en Brasil, uno de los factores para este dato alarmante es el crecimiento desorganizado de las ciudades durante un largo período que afectó la movilidad en el espacio urbano, creando un círculo vicioso de desintegración que culminó en el aumento del uso de vehículos de motor individuales, principalmente motocicletas. A pesar de considerarse útil para mitigar los efectos de la ineficiencia de la movilidad urbana, la motocicleta trae daños, como la alta tasa de accidentes, la contaminación atmosférica y acústica. Así, el objetivo de esta investigación es analizar si la Ministerio del Estado de Mato Grosso do Sul cumple con su función social, ser agente de la ley, en relación con la regularización de motocicletas que circulan en el municipio de Ponta Porã / MS, una región fronteriza seca con Pedro Juan Caballero / PY, donde dos países diferentes enfrentan el mismo problema: incumplimiento de las leyes de tránsito por parte de la población. Para ello, inicialmente se llevará a cabo un breve contexto del uso de motocicletas en Brasil y cómo impactó la movilidad urbana y generó factores para incrementar su uso, así como sus beneficios y perjuicios. Superados estos aspectos iniciales, se realizará un análisis de las leyes de tránsito tanto de Brasil como de Paraguay, pasando por el Tratado de Asunción que dio origen al MERCOSUR y las disposiciones más relevantes en materia de libre circulación entre los dos países. Asimismo, se expondrá el rol constitucional del Ministerio Público y la función social del Ministerio Público y las medidas que ha aplicado el *parquet* para la regularización de motocicletas. Finalmente, los datos obtenidos serán analizados junto con los parámetros para el cumplimiento de la función social de la institución permanente. La investigación, cuanto a la metodología: aplicada, ya que abordó el problema en un trazado geográfico definido; cualitativo, porque, al final, se hizo un juicio de valor a partir de la bibliografía estudiada y la información recolectada a través de guiones que guiaron entrevistas con autoridades y profesionales del área, y cuantitativo, ya que los datos se obtuvieron a través de un cuestionario en línea para la población. A su vez, como procedimiento técnico para la recolección de datos, se utilizó inicialmente la investigación bibliográfica, estableciendo el soporte técnico necesario para comprender el tema, y posteriormente para realizar la investigación de campo mediante el desarrollo de cuestionarios en línea. El resultado de la investigación mostró que el Ministerio del Estado de Mato Grosso do Sul, específicamente el Condado de Ponta Porã / MS, que, si bien ha cumplido con su función social, produce efectos negativos ante la deficiencia de los órganos responsables de la Inspección de circulación y la ausencia de plena integración y cooperación entre las autoridades paraguayas y brasileñas.

Palavras-clave: Movilidad urbana, Código de Tránsito Brasileño, Irregularidad de motocicletas, Ministerio Público, Función Social.

LISTA DE SIGLAS

- ANTP** – Associação Nacional de Transportes Públicos
- BACCN/PY** – Biblioteca e arquivo central do Congresso Nacional do Paraguai
- CETTRAN** – Conselho Estadual de Trânsito
- CF/88** – Constituição Federal de 1988
- CNT** – Confederação Nacional de Transporte
- CONAMA** – Conselho Nacional do Meio Ambiente
- CONTRAN** – Conselho Nacional de Trânsito
- CRV** – Certificado de Registro de Veículo
- CSJ** – Corte Superior da Justiça do Paraguai
- CTB** – Código de Trânsito Brasileiro
- DENATRAN** – Departamento Nacional de Trânsito
- DETRAN** – Departamento Estadual de Trânsito
- DPVAT** – Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres
- EBTU** – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
- FDTU** – Fundo de Desenvolvimento dos Transportadores Urbanos
- FNDU** – Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano
- GEIPOT** – Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes
- GMC** – Grupo Mercado Comum
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IPCA** – Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
- IPTU** – Imposto Predial e Territorial Urbano
- LACP** – Lei da Ação Civil Pública
- LOMPMS** – Lei Orgânica do Ministério Público do Estado de Mato Grosso do Sul
- LOMPU** – Lei Orgânica do Ministério Público da União
- LONMP** – Lei Orgânica do Ministério Público
- MERCOSUL** – Mercado Comum do Sul
- MPEMS** – Ministério Público Estadual do Estado de Mato Grosso do Sul
- MS** – Mato Grosso do Sul
- OAB** – Ordem dos Advogados do Brasil
- OMS** – Organização Mundial de Saúde
- ONSV** – Observatório Nacional de Segurança Viária

PIV – Placa de Identificação Veicular

PNMU – Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

PY – Paraguai

RENAVAN – Registro Nacional de Veículos Automotores

RMs – Regiões Metropolitanas

SUS – Sistema Único de Saúde

TAC – Termo de Ajustamento de Conduta

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico 1 – População residente no Brasil, por situação de domicílio (1940/2010)	21
Figura 1 - Expansão desordenada urbana e suas consequências	25
Gráfico 2 – Evolução da Frota de Veículos no Brasil (2000 a 2016)	26
Tabela 1- Variação dos preços das tarifas de ônibus e metrô e insumos do transporte privado (Em %)	27
Gráfico 3 – Frota de motos no Brasil e Áreas Metropolitanas – 2008 a 2018	28
Figura 2 - Taxa de motorização por motos por município – 2008 e 2018	28
Gráfico 4 – Índice de mortes por quilômetro e por modo de transporte – 2018 (com dados de acidentes de 2017)	30
Gráfico 5 – Opinião sobre autoridades de trânsito 2020-2021	59

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. CONTEXTUALIZAÇÃO DA UTILIZAÇÃO DA MOTOCICLETA NO BRASIL E SEU IMPACTO NA MOBILIDADE URBANA	20
1.1 MOBILIDADE URBANA NO BRASIL	20
1.2 OS FATORES PARA O AUMENTO DE USO DE MOTOCICLETAS.....	25
1.3 CONSEQUÊNCIAS DO USO DA MOTOCICLETA	29
2. MERCOSUL E A LIVRE CIRCULAÇÃO	32
2.1 LEGISLAÇÃO BRASILEIRA: CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO	34
2.1.1 Do processo de habilitação dos condutores de veículos	35
2.1.2 Normas de segurança dos veículos	36
2.1.3 O registro e licenciamento de veículos automotores.....	37
2.2 LEGISLAÇÃO PARAGUAIA.....	38
2.2.1 O processo de habilitação dos condutores de veículo	39
2.2.2 Normas de Segurança dos Veículos.....	40
2.2.3 Registro de veículos automotores.....	41
2.3 PLACA DO MERCOSUL.....	42
3. PONTA PORÃ/MS E PEDRO JUAN CABALLERO/PY: UTILIZAÇÃO IRREGULAR DE MOTOCICLETAS	44
4. DO MINISTÉRIO PÚBLICO	47
4.1 PAPEL CONSTITUCIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO.....	47
4.3 DOS MEMBROS.....	49
4.3.1 Aspectos subjetivos intrínsecos na formação do membro	50
4.4 FUNÇÃO SOCIAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO	51
4.4.1 Promotor de Justiça Social	53
5. CAMPANHA MOTOCICLISTA LEGAL: PONTA PORÃ/MS	54
5.1 PESQUISA DE CAMPO	56
5.1.1 Entrevistas.....	56
5.1.2 Formulário Online	57
5.1.3 Entrevista com Advogado atuante na área de Seguro DPVAT	60
5.1.4 4º Batalhão de Polícia Militar de Ponta Porã/MS.....	61
5.1.5 1ª Promotoria de Justiça da Comarca de Ponta Porã/MS	63
CONSIDERAÇÕES FINAIS	68

REFERÊNCIAS	70
APÊNDICE	75
Apêndice A – Questionário Online	76
Apêndice B – Questionário do advogado em seguro DPVAT	78
Apêndice C – Questionário enviado ao 4º Batalhão de Polícia Militar de Ponta Porã/MS	79
Apêndice D - Questionário enviado a 1ª Promotoria de Justiça de Ponta Porã/MS	80

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa é realizada em um momento crítico, no qual o país atravessa uma das maiores crises sociais, políticas e econômicas dos últimos anos. Observa-se uma política econômica voltada em ideais liberais, em que o lucro é primordial e um governo com patrimonialismo e corrupção escancarados que enterra discussões sociais e boicota ações que podem interferir seus interesses particulares, aumentando, assim, ainda mais a desigualdade social.

Ao se tratar de desigualdade social é de suma importância discutir sobre a mobilidade urbana, tema que embora seja essencial no desenvolvimento de um país foi deixada de lado até pouco tempo, pois, todo ordenamento jurídico existente sobre esse assunto é posterior aos anos 70.

Ocorre que sem uma mobilidade urbana adequada e planejada tem-se um crescimento desorganizado das cidades, assim, maior parte da população reside em locais distantes daquelas em que realizam suas principais atividades, fenômeno chamado de periferização. Como consequência, a população ficou dependente dos meios coletivos de transporte público, que devido à grande demanda tornou-se menos eficiente, prejudicando as famílias de baixa renda.

Essa falta de coletivos eficientes levou a maioria a ter uma resistência ao utilizá-lo, como resultado muitos usuários migraram para o transporte individual, principalmente para motocicletas.

Embora a motocicleta seja um instrumento útil para amenizar os efeitos da ineficiência da mobilidade urbana, traz com ela malefícios, como a alta taxa de acidentes, poluição do ar e sonora. Ainda, a sua utilização de forma irregular, caso que ocorre corriqueiramente, contribui para aumento de fatalidades.

Outrossim, apesar da existência de leis que dispõe sobre regras e condições que um condutor precisa para conduzir um veículo, os motociclistas a utilizam irregularmente devido a pouco (ou ausência total) de fiscalização para burlar tais legislações.

Nesse diapasão, como fiscalizador da lei, o Ministério Público não deve se manter inerte e com a finalidade de cumprir sua função social deve usar instrumentos que lhe permitam provocar os órgãos responsáveis pela fiscalização de trânsito e dirimir esse problema que traz tanto impacto na vida social.

É claro que a análise do cumprimento do papel social do Ministério Público é impossível sem que seja feita dentro de um recorte geográfico determinado. Desse modo, a fim de viabilizar a realização da pesquisa, bem como atender ao critério de regionalidade estabelecido pela Instituição de Ensino, a pesquisa restringir-se-á ao município de Ponta Porã/MS, qualificando a atuação da Promotoria de Justiça desta Comarca em relação a fiscalização do uso de motocicleta sem observância das leis de trânsito.

Portanto, os dados e informações coletados para a resposta da seguinte problemática: A atuação ministerial cumpriu sua função social no desempenho de fiscalizador de lei em relação a regularização de motocicletas que circulam na cidade de Ponta Porã/MS?

A relevância da pesquisa para resposta a essa questão está na necessidade de verificar se há participação ativa de dita Promotoria de Justiça no cumprimento da fiscalização e regularização de motocicletas dos órgãos responsáveis, considerando as disposições legais para sua atuação. Além disso, pouca discussão há acerca do tema eleito, uma vez que se trata de uma conjunção local peculiar referente ao município de Ponta Porã/MS, não havendo um acervo de obras acadêmicas produzidas que tratem dessa problemática.

Com efeito, na tentativa de produção do estado da arte, foi encontrada apenas uma dissertação de mestrado em que se analisou a necessidade de harmonização de leis de trânsito no Mercosul, escrita por Ricardo Valente Souto de Castro (2001), intitulada “Mercosul e a necessidade de harmonizar as legislações de trânsito”, abordando a problemática do aumento de circulação de veículos no Mercosul, contudo, de forma generalizada acerca desta região e do papel do Ministério Público.

Outrossim, nesta região de fronteira, tão logo se observa a grande quantidade de motocicletas que transitam tanto do lado paraguaio (Pedro Juan Caballero/PY) como do lado brasileiro (Ponta Porã/MS) e por muitas vezes, irregulares, isto é, sem sinais identificadores no veículo ou o condutor não possui a devida habilitação e não utiliza o equipamento de segurança (capacete) entre outros. Ademais, tal situação é um fato frequente e é tida por desimportante pelos cidadãos, os quais acabam por ignorar as leis regulamentares de trânsito, o que acarreta diversos impactos no âmbito social.

Além disso, devido aos impactos causados pelo uso irregular de motocicletas, foi instaurado o Inquérito Civil nº 29/2014 pela 1ª Promotoria de Justiça de Ponta Porã em 2014, no qual visou apurar a omissão de agentes de trânsito em fiscalizar a observância das regras previstas no Código de Trânsito Brasileiro pelos condutores de veículo automotores. Após a análise de dados alarmantes, o Ministério Público desenvolveu o projeto “Motociclista legal respeita a Lei nos dois lados da Fronteira”, na tentativa de conscientização da população das normas de trânsito e regularização das motocicletas (MPEMS, 2015).

Não se pode olvidar que o Brasil e o Paraguai fazem parte do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul), o que viabiliza maior circulação de pessoas entre esses países e, conseqüentemente, a utilização de meios de transporte como as motocicletas.

Dessa forma, não mais congruente com esta situação social do que a escolha do tema da utilização de motocicletas irregulares como meio de transporte no município de Ponta Porã/MS, sendo um problema social persistente até os dias atuais, no que foi necessário a atuação ministerial para amenizar seus impactos.

O presente trabalho será dividido em cinco capítulos. No primeiro, pretende-se fazer uma contextualização sobre dois principais temas que precisam ser introduzidos para que seja possível a compreensão do objetivo deste estudo. São eles: a ideia e a importância da mobilidade urbana para a utilização de motocicletas e os fatos do aumento do uso de motocicletas e suas conseqüências.

Conforme Reale (1999), o Direito é uma ciência dialética e, do ponto de vista sociológico, pode-se entender que nasce da e para a sociedade, e por ser um espelho que reflete seus costumes e valores morais, acompanha suas transformações. Assim, para que seja possível discutir um fato social (crescimento desorganizado de cidades) que culminou na edição de leis para regulamentá-lo (Estatuto da Cidade e Lei da Mobilidade Urbana) e outras normas para dirimir impactos (Código de Trânsito Brasileiro), é imprescindível que se entenda como esse fato nasceu, bem como o processo que culminou na edição de normas jurídicas.

Conforme pretende-se demonstrar, o deslocamento no espaço é indispensável para suprir necessidades sociais e econômicas, de modo que em

busca de condições melhores de vida, muitos passaram do campo para os centros urbanos.

Todavia, essa rápida e desorganizada migração contribuiu em um desenvolvimento inadequado e sem aproveitamento total da ocupação territorial da maioria das cidades.

Como resultado do desequilíbrio especial a maior parte da população (principalmente aqueles de menor renda) acabaram por residir em locais distantes dos centros urbanos, como consequência ficaram dependentes dos meios coletivos de transporte, que devido a falta de atenção de um planejamento de mobilidade urbana durante o crescimento da população urbana tornou-se menos eficaz (ou inexistente), assim, a opção viável era utilizar-se de um transporte individual, principalmente motocicletas, que possui suas consequências negativas e positivas.

Além disso, o tema de mobilidade urbana somente se tornou uma questão do governo federal após manifestações populares contra as péssimas condições dos coletivos entre 1974 e 1982. A partir daí, foram criadas normas para desenvolver um crescimento planejado e sustentável das cidades, como o Estatuto da Cidade e Lei da Mobilidade Urbana.

Percebe-se que a mobilidade é um assunto essencial para a compreensão do tema da pesquisa, pois, as consequências do crescimento urbano de forma desregulada aumentaram o uso de motocicletas no Brasil, principalmente nas áreas de fronteira como Ponta Porã/MS e Pedro Juan Caballero/PY, trazendo consigo impactos sociais na população.

Para a elaboração desse capítulo, além de informações que puderem ser encontradas em sites oficiais que cuidam do monitoramento e divulgação de dados sobre tráfego de veículos e índices populacionais, serão utilizados como base os trabalhos desenvolvidos por autores de destaque no estudo das questões de mobilidade urbana, bem como dados desenvolvidos por entidades governamentais e não governamentais: Portugal (2017); Carvalho (2016); Gomide e Galindo (2013); Scovino (2008); Carvalho e Pereira (2011); Texeira (2018); Vasconcellos (2008); Rodríguez, Santana e Pardo (2015); Vasic e Weilenmann (2006); Leong (2002); IBGE (200, 2007, 2011); GEIPOT (2001); CNT (2017); DENATRAM (2008); METRÓPOLES (2019); OMS (2011); ONSV (2016).

O segundo capítulo terá como objeto de estudo o MERCOSUL e a livre circulação entre os países-membros, tendo como finalidade tratar os principais objetivos do MERCOSUL, bem como as principais normas que dispõem sobre a circulação de veículos entre os países-membros, especificamente entre Brasil e Paraguai.

Ainda, devido a previsão no Decreto nº 5.637 de 26 de dezembro de 2005 fruto de diversos acordos no Mercado Comum do Sul de que “o ingresso, a circulação e a saída dos veículos das Áreas Aduaneiras Especiais dos Estados Partes estarão sujeitos às disposições estabelecidas na legislação específica vigente para ditas áreas” (BRASIL, 2005), foi apresentado um estudo com as principais características do Código de Trânsito Brasileiro e Paraguaio relacionadas ao processo de habilitação dos condutores de veículos, das normas de segurança dos veículos e o registro e licenciamento dos veículos automotores. Ademais, tem-se um capítulo próprio sobre a nova placa de identificação do MERSOSUL, obrigatória para os países-membros.

O mencionado capítulo tem a finalidade de buscar uma visão das convergências existentes nas legislações desses países e demonstrar que, embora haja limites erigidos pelo Estado, ainda se encontra presentes na vida cotidiana dos moradores de regiões de fronteira a criação de estratégias para burlar as normas existentes.

Para a elaboração deste capítulo, foram usadas como referências dados de sites oficiais do MERCOSUL e de leis do Brasil e Paraguai, bem como os autores: Almeida (1993); Castro (2001); Mathijsen (1991) e Carvalho (1995).

O terceiro capítulo discute sobre a utilização de irregular de motocicletas em Ponta Porã/MS e Pedro Juan Caballero/PY, sendo indicado um pouco das características geográficas e econômicas de ambas cidades, bem como os fatos peculiares que aqui acontecem devido ao uso de motocicletas e o início da atuação do Ministério Público Estadual dessa Comarca para dirimir os impactos trazido do uso irregular desse veículo. Sendo usado como referências os dados obtidos através do site oficial do MPEMS e autores como Nascimento (2014); Martins (2007); Pinheiro e Machado (2008).

O capítulo quatro, por sua vez, aborda o papel constitucional do Ministério Público e sua função social. Ainda, é mencionado observações dadas pelo

doutrinador Mazzilli (1995) que argumenta que um promotor deve exercer sua função integrada no meio social em que vive, ao invés de encerrar-se em seu gabinete, vivendo em função de um ambiente totalmente técnico. Ademais é demonstrado os instrumentos que o *parquet* pode utilizar para dirimir problemas que a sociedade enfrenta.

O capítulo cinco irá tratar sobre o projeto “Motociclista Legal respeita a lei nos dois lados da fronteira” lançada pelo promotor de justiça de Ponta Porã/MS em 2015 em busca da conscientização da população sobre a observância das leis de trânsito pelos condutores de motocicletas, bem como provocar os órgãos responsáveis pela fiscalização de trânsito para não se omitirem caso observem alguma irregularidade.

Ainda, é descrito e analisado os dados coletados sobre a atuação da Promotoria de Justiça no cumprimento de sua função social através de entrevistas de profissionais (advogado de DPVAT e policial militar), questionário online a população e entrevista do membro responsável por tal função, bem como exposição de outras informações que viabilizem o entendimento do contexto atual que permeia o órgão.

Por fim, nas considerações finais resta a conclusão decorrente da análise das informações colacionadas no capítulo cinco, a partir da comparação dos mesmos com os indicadores da função social descritos no capítulo quatro, avaliando-se, deste modo, se foi ou não cumprido a função ministerial.

A presente pesquisa classifica-se, quanto à sua natureza, como aplicada, definição dada a estudos norteados para uma aplicação prática (CASARIN, 2012, p. 13). Nesse norte, o trabalho que se pretende desenvolver dirige-se a uma situação específica em uma região determinada, qual seja o uso irregular de motocicletas em Ponta Porã/MS, podendo-se dizer que as conclusões que dele decorrerão poderão auxiliar na resolução do conflito estudado.

No que diz respeito à abordagem, o estudo é qualitativo, pois, após de realizar a coleta de dados sobre o uso de motocicletas irregulares, o recorte geográfico a ser estudado (Ponta Porã/MS) e as variáveis sociais, políticas e econômicas presentes nele, será realizado um juízo de valor sobre o cumprimento de função social ministerial estudado. Conseqüentemente, a pesquisa, quanto ao

seu objetivo, é descritiva, uma vez que a coleta de dados, conforme mencionado, será feita por meio de observação e entrevista (CASARIN, 2012, p. 41).

Sobre o procedimento técnico, o presente estudo se vale, inicialmente, de pesquisa bibliográfica, haja vista que a reunião de informações que formarão a base teórica do assunto será feita através de artigos, livros e relatório, sendo que todos os tipos de pesquisa no início possuem uma fase inicial bibliográfica por requererem um referencial teórico (PRODANOV, 2013). Posteriormente, à efetuação da pesquisa será feita através da pesquisa de campo, por meio de entrevistas e envio de questionário.

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DA UTILIZAÇÃO DA MOTOCICLETA NO BRASIL E SEU IMPACTO NA MOBILIDADE URBANA

O Direito é uma ciência, uma vez que possui caráter metódico, sistematizado, certo, fundamento e restrito a um objeto (DINIZ, 2009, p.21). Todavia, por ser do campo das ciências humanas, não é possível realizar experimentos a fim de comprovar teorias, conseqüentemente, não há a prática de testar hipóteses. O método de estudo é a observação.

Entretanto, àquele que resolve se emaranhar neste campo da ciência não navega às cegas, haja vista que possui ao seu lado um recurso que lhe permite entender comportamentos e estruturas sociais, bem como presumir acontecimentos, isto é, o processo histórico.

Por esse motivo o primeiro capítulo é de suma importância, pois busca conhecer dois temas necessários para a compreensão do objetivo deste estudo, quais sejam: a ideia e a importância da mobilidade urbana para a utilização de motocicletas e os fatores do aumento do uso de motocicletas e suas conseqüências.

Tem-se como objetivo a criação de um primeiro degrau com um conhecimento sólido, onde seja possível ser elaborado o restante da pesquisa.

1.1 MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

Conforme registros históricos de mais de dois mil anos observados em Roma, a mobilidade urbana e seus efeitos é uma preocupação antiga. O mesmo se verifica em relação aos meios de transportes, os quais possuem distintas modalidades e tecnologias que acompanham a história da humanidade (PORTUGAL, 2017, p.16), sendo que possui papel fundamental no desenvolvimento da ocupação territorial.

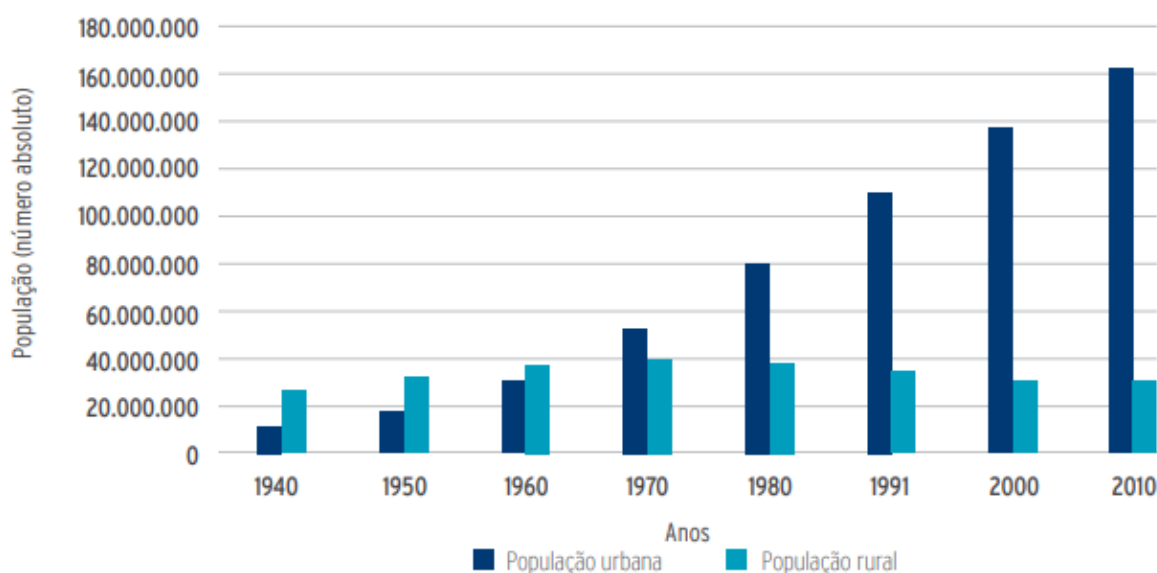
Outrossim, o tema da mobilidade urbana é essencial quando se discute o desenvolvimento urbano e qualidade de vida da população (CARVALHO, 2016, p.345), pois as condições oferecidas para o deslocamento de pessoas e mercadorias nos centros urbanos influenciam a sociedade ao gerar pontos negativos, como por exemplo, acidentes, congestionamento e a poluição ambiental.

Além disso, o deslocamento no espaço é indispensável para suprir as necessidades sociais e econômicas, sendo feita a pé ou através de veículos de transporte, de modo que o tema da mobilidade urbana é primordial para esta pesquisa.

Pois bem. Devido a mecanização dos trabalhos no campo, as zonas rurais acabaram por não precisar de tanta mão de obra, aliado a isso, a população passou a migrar para a zona urbana em busca de melhores condições de vida. Como consequência, o Brasil passou a ser um país em que a maior parte da população habitava os centros urbanos.

Conforme pode ser visualizado na Gráfico 1, elaborado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) juntamente com Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entre os anos de 1940 e 2010 houve um acréscimo de mais de 140 milhões de habitantes nas cidades, e que a partir da década de 1970, o Brasil se tornou efetivamente urbano.

Gráfico 1 - População residente no Brasil, por situação de domicílio (1940/2010)



Fonte: Elaboração CNT com dados do IBGE (2001, 2007 e 2011)

Esse processo de urbanização acelerada e o planejamento incipiente contribuíram no desenvolvimento inadequado sem aproveitamento total da ocupação territorial da maioria das cidades, ocorrendo a periferização da população urbana, ou seja, as áreas habitacionais ficavam distantes dos centros dos municípios.

Desse modo, tem-se um desequilíbrio espacial, haja vista que as ofertas de emprego, saúde, lazer entre outros serviços essenciais não estavam próximas ao local de domicílio das pessoas. Como consequência, a maior parte da população era dependente dos meios coletivos de transporte, prejudicando principalmente as famílias de baixa renda. Inclusive, na década de 1970, “o crescimento das taxas de deslocamento urbanos apresentava taxa duas vezes maiores que o próprio crescimento urbano” (GEIPOT, 2001, p.379).

Durante o período autoritário do regime militar no Brasil, percebeu-se a importância do transporte coletivo, principalmente na primeira crise do petróleo em 1973, no qual buscava-se amenizar a dependência dessa fonte de energia (GOMIDE, GALINDO, 2013, p. 28). No mesmo ano, foi elaborado o primeiro documento relacionado a transporte urbano em termos nacionais pelo Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT). Todavia, o transporte coletivo urbano somente ingressou efetivamente nas questões do governo federal após as manifestações populares contra as péssimas condições dos coletivos entre 1974 e 1982.

O governo militar, com o objetivo de resolver o problema, criou o Fundo de Desenvolvimento dos Transportadores Urbanos (FDTU) através da Lei nº 6.261/1975, que era vinculado ao Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano (FNDU) e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU). Além disso, o governo federal proporcionou assistência financeira e técnica aos municípios como intuito de criar uma estrutura de órgãos de gestão (GOMIDE, GALINDO, 2013, p. 28).

Posteriormente, com a Constituição Federal de 1988 houve diversas modificações na política urbana brasileira. Na ocasião, foi promulgado o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), todavia, a nova legislação foi escassa ao tratar sobre a mobilidade urbana, dispondo-o como transporte coletivo e o incluindo como uma das diretrizes do direito à cidade.

Nesse contexto institucional foi criado em 2003 o Ministério das Cidades, sendo “estruturado em quatro secretarias nacionais relacionadas aos principais setores de desenvolvimento urbano: habitação, saneamento, programa urbanos e transportes urbanos” (GOMIDE, GALINDO, 2013, p. 33). No momento da criação do Ministério supracitado, verificou-se que a formulação e implementação de políticas

apenas para o transporte coletivo seriam insuficientes para enfrentar os desafios que o país enfrentava no desenvolvimento urbano.

Desse modo, surgiu um novo conceito para dar conta desses desafios, qual seja, o de mobilidade urbana, conceituado como as condições de deslocamento das pessoas e bens nas cidades, independente do modo de transporte utilizado (coletivo ou individual, motorizado ou não motorizado), sendo sustentável, bem como promoveria o acesso universal das pessoas à cidade, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico, sem agredir o meio ambiente e usando a infraestrutura viária de forma racional, conforme o Projeto de Lei nº 1.687/2007 (BRASIL, 2007), que culminou na promulgação da Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei nº 12.587/2012).

Assim, ficou o entendimento de que os deslocamentos de pessoas e cargas, que fazem parte da mobilidade urbana, devem ser feitos com qualidade e de forma acessível, eficiente, com segurança e minimizando os níveis de poluição ambiental. Para obter essa eficiência, é preciso planejar e organizar a ocupação das cidades, pois, ordenamento territorial urbano influencia diretamente no desempenho do sistema de mobilidade e as condições de deslocamento da população.

Cabe lembrar que os princípios e os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, os quais “favorecem um aproveitamento do solo compatível com infraestrutura urbana, especialmente a de transporte, resultam em sistemas de mobilidades mais eficientes e sustentáveis” (CARVALHO, 2016, p. 346). Desse modo, as medidas estabelecidas pelo Estatuto favorecem o transporte público, em consequência, desestimula o uso do transporte individual. Além disso, os instrumentos previstos no artigo 4º da Lei 10.257/2001, como o estabelecimento de áreas de interesse social, adicional construtivo, a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso, o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) entre outros, são recursos importantes para melhoria da mobilidade (BRASIL, 2001).

Outrossim, o estatuto mencionado estabelece em seu artigo 41 que todas as cidades com população acima de vinte mil habitantes ou pertencentes a regiões metropolitanas (RMs) são obrigadas a desenvolver um plano diretor, onde todos os instrumentos descritos no artigo 4º são delimitados no território.

Por sua vez, a Lei nº 12.587/2012 – Lei da Mobilidade Urbana – veio regulamentar os artigos 182 e 21, inciso XX, ambos da Constituição Federal de

1988, que versam sobre, respectivamente, a atribuição à União o poder-dever de instituir diretrizes de política de desenvolvimento urbano e para os transportes urbanos (BRASIL, 1988), bem como estipular diretrizes gerais para os sistemas de mobilidade, quais sejam:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.
- VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

Ainda, os municípios passaram a ser responsáveis na gestão do transporte coletivo, do sistema viário e de circulação, tendo instrumentos de políticas de priorização ao uso do transporte público e não motorizado e restrição ao individual estabelecidos no artigo 23 da Lei de Mobilidade Urbana, a fim de tornar o transporte coletivo mais eficiente e, assim, desestimular o uso do transporte motorizado privado.

Além dessas inovações acima, a Lei de Mobilidade Urbana estabeleceu que nos municípios com população acima de vinte mil habitantes e todos os demais obrigados, na forma do artigo 41 do Estatuto da Cidade, além da elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado um Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores (art. 24, § 1º, Lei nº 12.587/2012).

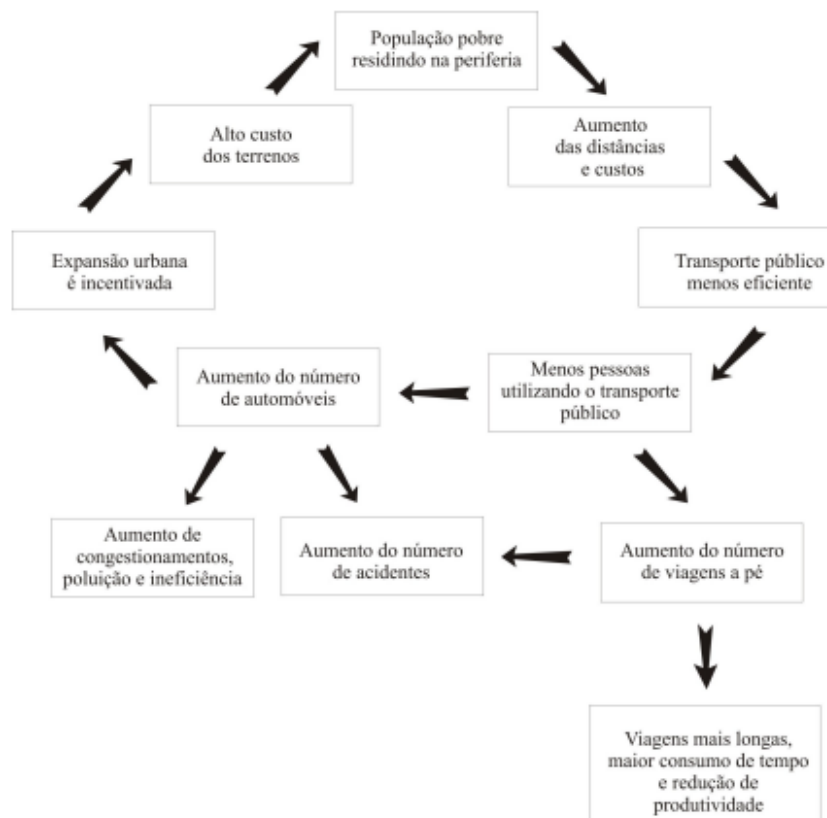
Portanto, em que pese não ser o objetivo do presente estudo refazer a linha evolutiva da mobilidade urbana, é necessário que se entenda sua importância e as consequências de um crescimento urbano de forma desregulada para ser possível discutir o aumento de uso de motocicletas no Brasil, principalmente em áreas de fronteira, como Ponta Porã/MS e Pedro Juan Caballero/PY.

1.2 OS FATORES PARA O AUMENTO DE USO DE MOTOCICLETAS

Embora da vigência das Leis nº 10.257/2001 e 12.587/2012, como já mencionado anteriormente, por muito tempo as cidades cresceram sem qualquer tipo de planejamento, teve como resultado um crescimento sem a expansão proporcional da infraestrutura de transporte e trânsito (CARVALHO. 2016, p.350), que acabou por comprometer a mobilidade no espaço urbano.

Assim, criou-se um círculo vicioso dessa desintegração: com a desorganização das cidades, a população tende a residir em locais mais distantes daqueles em que realizam suas principais atividades, em consequência, há um aumento de distância e custo; devido a essa demanda enorme, o transporte público torna-se menos eficiente, logo, menos pessoas irão utilizá-lo e passaram a usar um transporte individual, que acarreta o incentivo da expansão urbana sem o devido planejamento, bem como o aumento de congestionamentos, poluição, acidentes e redução de produtividade. A Figura 1, demonstra o círculo vicioso mencionado.

Figura 1 - **Expansão desordenada urbana e suas consequências**



Fonte: SCOVINO (2008)

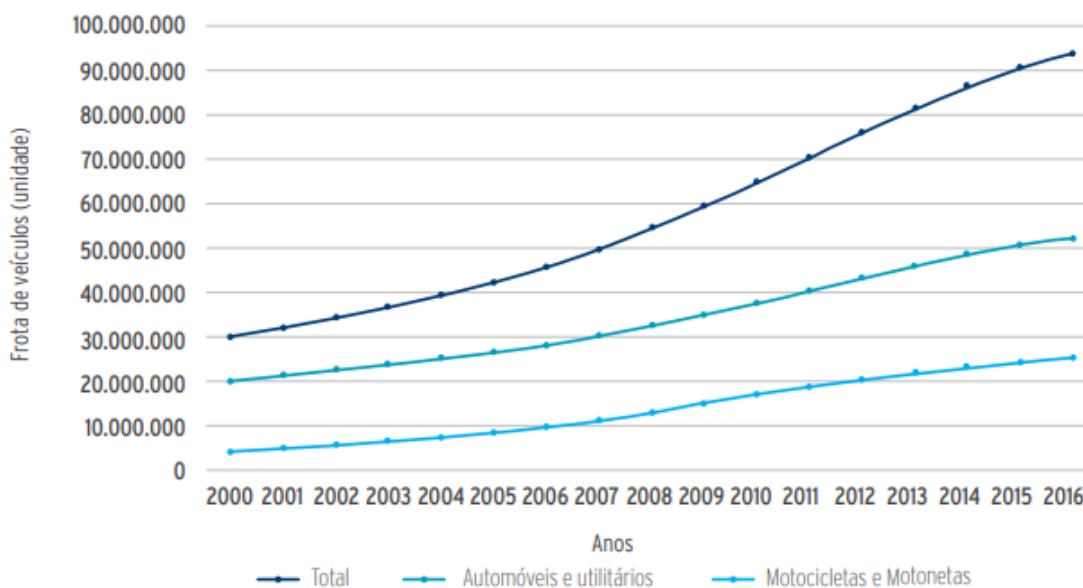
Outro impacto negativo do crescimento desordenado das cidades foi na rede de transportes, pois o ônibus assumiu o papel de transporte de massa sem ter um sistema viário adequado para isso. Sofrendo pela falta de vias exclusivas, tornou-se mais lento e menos atrativo, levando a maioria a ter uma resistência ao utilizá-lo, como resultado muitos usuários migraram para o transporte individual.

Além disso, “a superlotação dos veículos coletivos, a necessidade de vários transbordos e a falta de integração em algumas localidades também são fatores que contribuem para a mudança do transporte coletivo para o individual motorizado” (CNT, 2017, p. 16).

Ainda, devido à política de atração de investimentos sobre a indústria automobilística que teve início em 1990, o Brasil passou a ter um aumento do transporte individual motorizado. Tais incentivos estão relacionados principalmente à isenção de impostos e a facilidade em ter acesso de crédito para financiamento.

O Gráfico 2, demonstra a evolução da frota de Veículo no Brasil entre os anos 2000 a 2016, sendo nítido o auto crescimento de utilização de motocicletas e motonetas.

Gráfico 2 - Evolução da Frota de Veículos no Brasil (2000 a 2016)



Fonte: CNT (2017) e DENATRAN (2000)

Ao mesmo tempo em que o transporte individual motorizado foi aumentando, a demanda por coletivos teve quedas frequentes. Estes, que atendiam 90% da demanda do transporte público, tiveram sua demanda encolhida em 25% desde os

anos de 1990, apesar da tendência de estabilização do volume de passageiros devido ao aumento de renda dos mais pobres (CARVALHO e PEREIRA, 2011).

Durante os últimos anos, verificou-se também que muitas políticas reforçam o uso dos automóveis e das motocicletas, criando desestímulos ao transporte coletivo. Como exemplo são as tarifas cobradas para usar o transporte público por ônibus, as quais tiveram um aumento acima da inflação nos últimos quinze anos, ao contrário dos itens associados a transporte privado (Tabela 1).

Tabela 1- Variação dos preços das tarifas de ônibus e metrô e insumos do transporte privado (Em %)

Período	IPCA	Tarifa ônibus	Tarifa metrô	Preço carro	Peças e acessórios	Pneu	Preço moto	Gasolina
Jan./2002 a jun./2006	42,0	62,0	41,3	20,3	46,0	81,5	22,9	44,8
Jul./2006 a dez./2011	32,2	38,7	34,3	-7,9	24,0	15,2	-7,7	9,6
Jan./2012 a mar./2014	14,5	7,3	3,4	-0,5	8,5	8,1	-1,0	7,5
Acumulado jan./2002 a mar./2014	115,1	141,0	96,3	10,2	96,5	126,1	12,3	70,5

Fonte: IPCA/IBGE

Somente nos meados de 2013, com a intensificação de manifestações populares contra esse aumento, conhecidas como “Manifestações dos 20 centavos”, “Manifestações de Junho” ou “Jornadas de Junho”, ocorridas primeiramente nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Natal e Porto Alegre e que posteriormente se estenderam pelo resto do Brasil (TEXEIRA, 2018), houve real redução dos preços das passagens.

Tecida essas breves considerações dos fatores que contribuíram no aumento de utilização de transporte privado no Brasil, é necessário falar sobre a massificação do uso da motocicleta.

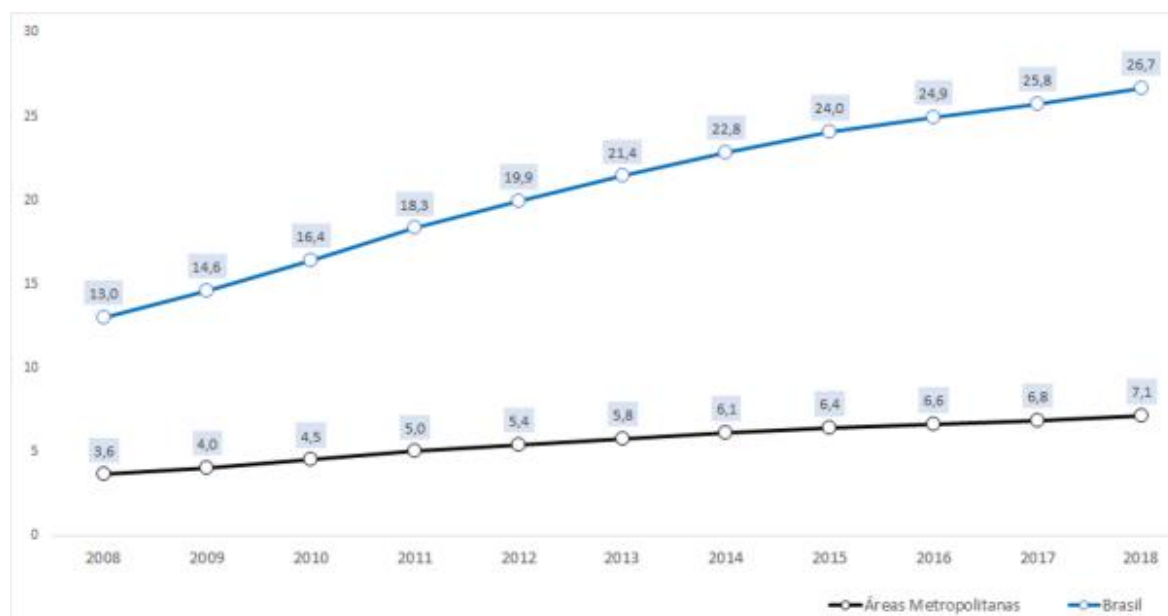
Em 1956, foi inaugurada no Brasil a indústria automotiva, até então em 1960 não havia mercado para motocicletas nesse país, nem mesmo eram consideradas relevantes economicamente, tanto que em 1990, o Brasil detinha 20,6 milhões de veículos e apenas 1,5 milhões de motocicletas (IBGE 2000, DENATRAN, 2008). Elas eram usadas por pessoas de renda alta para lazer.

Por sua vez, a partir de 1994, com o processo de liberação econômica com o Plano Real, aliado aos processos de mudança em escala global, “o Brasil passou a conviver com forças poderosas de desregulamentação e privatização que afetaram

profundamente o país e a forma de distribuição dos seus recursos” (VASCONCELLOS, 2008, p. 128). Em consequência, políticas federais apoiaram o uso da motocicleta, a qual passou a ser utilizada principalmente na entrega de documentos e pequenas mercadorias nas cidades mais grandes, como São Paulo. Na ocasião, a frota de 1,5 milhões de motocicletas do ano de 1991 rapidamente cresceu para 5 milhões em 2002, chegando em 2008 a 13 milhões (DENATRAM, 2008).

Já em 2008 e 2018, o número de motos no Brasil saltou de 13 milhões para 26,7 milhões, o que corresponde a uma variação percentual superior a 105%, conforme o Gráfico 4. Desta forma, a taxa de motorização passou de 6,9 motocicletas para cada 100 habitantes em 2008 para 12,8 de motocicletas para cada 100 habitantes em 2018 (METRÓPOLES, 2019).

Gráfico 3 - Frota de motos no Brasil e Áreas Metropolitanas – 2008 a 2018



Fonte: Observatório das Metrôpoles (2019), DENATRAM (2019).

Para melhor visualização do aumento significativo do uso de motocicletas no Brasil, segue abaixo uma figura no qual compara a taxa de motorização por motos por município entre 2008 e 2018.

Figura 2 - Taxa de motorização por motos por município – 2008 e 2018



Fonte: Observatório das Metrôpoles (2019), DENATRAM

Diante dessas ponderações, percebe-se que a motocicleta é um veículo que possui vantagens individuais, de modo que sua utilização aumentou consideravelmente, logo, traz impactos na vida das pessoas, tanto positivos como negativos.

1.3 CONSEQUÊNCIAS DO USO DA MOTOCICLETA

É necessário pautar os benefícios e malefícios da utilização de motocicletas, bem como citar outros fatores que auxiliaram no crescimento do uso desse veículo.

A motocicleta promove maior facilidade de locomoção, além de possuir certa vantagem sobre um automóvel com gastos com estacionamento, combustível e manutenção em geral, tornando-se um transporte atrativo.

Outrossim, o crescente aumento do uso desse veículo automotor foi por ser uma alternativa contra os congestionamentos de veículos, ao ter a possibilidade de passar entre os carros nas áreas congestionadas. Assim, a motocicleta passa a ser vista como uma solução de mobilidade.

Desta forma, a motocicleta traz benefícios aos seus usuários na medida que permite reduzir os gastos com a viagem e proporcionar tempo frente ao congestionamento de veículos, fato comum em grandes cidades. Ainda, oferece certas características similares a de um automóvel, como a privacidade, conforto e maior flexibilidade durante o tráfego em comparação ao transporte público (RODRÍGUEZ, SANTANA E PARDO, 2015).

Ademais, seu baixo custo para aquisição, aliada a pouca fiscalização de sua circulação, somado ao menos gasto em manutenção e sua maior eficiência

energética que causa menor consumo de combustível por quilometro, tornam a motocicleta mais atrativa que um transporte público.

Vale mencionar que a escolha do modo de transporte que uma pessoa irá usar não se baseia unicamente em termos econômicos, mas sim pela combinação de fatores de ordem financeira, de preferências psicológicas e hábitos de conduta. Assim,

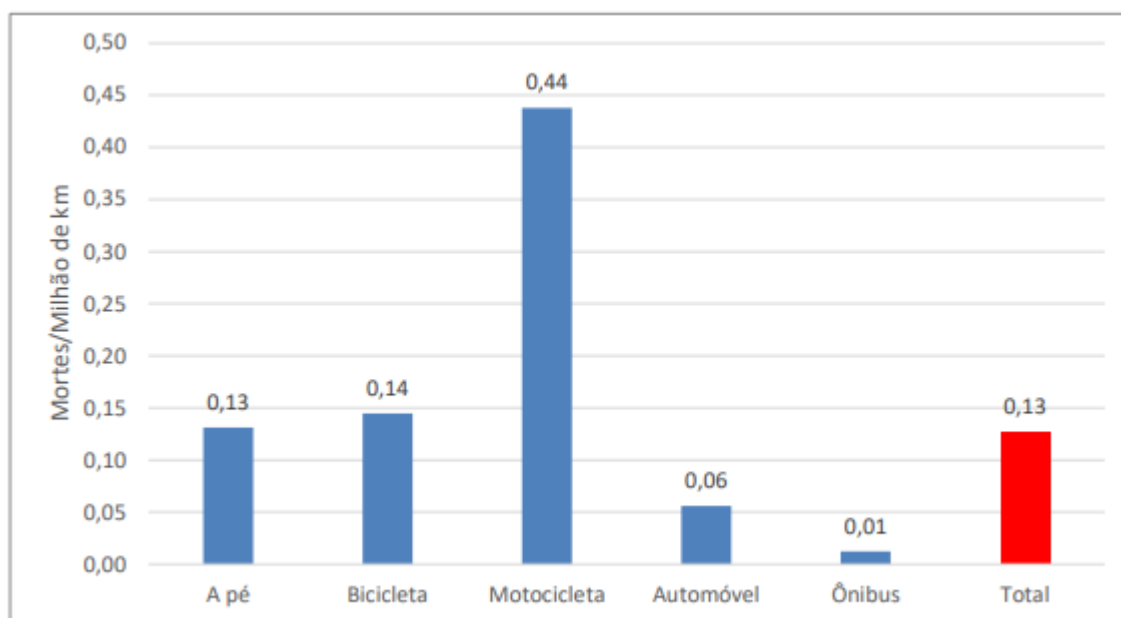
A dependência do veículo também pode ser entendida como um hábito que se apresenta de modo automático e persistente, sem uma avaliação completa de outra alternativa, baseada somente na experiência anterior. Aqueles viajantes, os quais habitualmente usam um tipo de veículo para suas viagens de rotina, continuarão usando esse veículo até que tenham experiências negativas ou conjunturais que alterem esse hábito (tradução nossa - RODRÍGUEZ, SANTANA E PARDO, 2015, p. 25)

Como exemplo, devido à falta de infraestrutura de transporte, foi permitido o uso de motocicletas como alternativa para equalizar a escassez de opções de locomoção, isso causou uma forte dependência desse veículo, que supria tanto as necessidades de mobilidades, como econômicas. Desse modo, mesmo que exista uma ampla oferta de transporte público, a dependência que as pessoas tem sobre a motocicleta, gerada a partir de sua experiência diária e repetitiva, tornaria uma mudança muito difícil.

Em que pese seus benefícios, tem como uma de suas principais consequências a poluição do ar e sonora, bem como alta taxa de acidentes. Para a Organização de Saúde (OMS), 1,3 milhões de pessoas morrem a cada ano por acidente de trânsito (OMS, 2011). No Brasil, das 37,3 mil mortes por acidente de trânsito ocorridas no ano de 2016, 12,1 mil foram causadas por motocicletas, o que representa 32%, de acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV, 2016).

Conforme o Gráfico 4, elaborada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), no seu Relatório Geral de 2018, o índice de mortes por quilômetro do modo de motocicleta, atinge o valor de 3,5 maior que a média, sendo 7,8 vezes maior do que o valor observado para automóveis.

Gráfico 4 - Índice de mortes por quilômetro e por modo de transporte – 2018 (com dados de acidentes de 2017)



Fonte: ANTP (2018)

Entre as causas que explicam essa trágica porcentagem de mortes são: não utilização de capacete, pouca experiência do indivíduo em conduzir, desobediência as leis de trânsito, falta de formação adequada dos condutores de motocicletas, bem como dos condutores de carros sobre sua interação com motociclistas, falta de requisitos necessários para se obter uma carteira de habilitação, entre outros.

Vale mencionar, em zonas urbanas, em comparação com os automóveis, as motocicletas emitem 16 vezes mais hidrocarbonetos e 2,7 vezes mais carbono (VASIC e WEILENMANN, 2006). Por outro lado, é necessário também avaliar os modelos e potência dos motores das motocicletas, pois, aquelas com motores de dois tempos são mais econômicas e possuem uma construção mais simples, de modo que emitem duas vezes mais carbono, oito vezes de hidrocarbonetos em comparação daquelas de quatro tempos (LEONG, 2002).

De igual maneira, o uso das motocicletas acaba por aumentar a poluição sonora, que causa grandes consequências sociais e tem impacto na saúde das pessoas.

Estas considerações são importantes porque, mais à frente, quando for feita a análise da importância da regularização de motocicletas, é necessário que se entenda os benefícios e malefícios desse meio transporte para compreender a dependência da população e as dificuldades que os órgãos fiscalizadores tem ao tentar implantar algum programa de regularização.

2. MERCOSUL E A LIVRE CIRCULAÇÃO

O Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) surgiu através do Tratado de Assunção, firmado em 26 de março de 1991, adotando um modelo em busca de um mercado comum, tendo inicialmente como membros fundadores o Brasil, Argentina Paraguai e Uruguai.

O MERCOSUL visa, como se sabe, à unificação dos mercados da Argentina, do Brasil, do Paraguai e do Uruguai, ou seja, à constituição de um território econômico comum no cone sul latino-americano [...] pretende ser, antes de mais nada uma zona de livre-comércio, que é a primeira etapa das diferentes formas de integração entre dois ou mais países. Essa zona de livre-comércio deverá ser complementada pelo estabelecimento de uma polícia comercial conjunta dos países membros em relação a terceiros países, o que implica na definição de uma tarefa externa comum, conformando o que se denomina correntemente união aduaneira. Essa união aduaneira deve ser a conformação básica do MERCOSUL em 1995, quando terá início, verdadeiramente, a construção do mercado comum. (ALMEIDA, 1993, p. 13)

Devido ao modelo adotado, percebe-se as reais intenções dos países-membros do MERCOSUL, qual seja, obter um processo de integração uma conotação bem mais abrangente do que uma aliança calcada exclusivamente no livre câmbio das relações comerciais (CASTRO, 2001, p. 8).

Outrossim, conforme ensina MATHIJSEN (1991) o Mercado Comum é pautado pela liberdade fundamental, ou seja, possui uma livre circulação de mercadorias dentro da comunidade, bem como a livre circulação dos trabalhadores de um para outro Estado Membro, ainda, possui a liberdade de estabelecimento, a livre prestação de serviços na comunidade e a liberdade de movimentos de capitais e pagamento.

Nesse diapasão, percebe-se que o Tratado de Assunção, a partir de seus objetivos sinaliza a construção de uma relação integrativa calcada pelas liberdades supracitadas. Segundo ALMEIDA (1993), os objetivos desse Tratado são:

- a) A inserção competitiva dos quatros países num mundo caracterizado pela consolidação de blocos regionais de comércio, no qual a capacitação tecnológica é cada vez mais importante para o progresso econômico e social.
- b) A viabilização de economia de escala, permitindo a cada um dos países-membros ganhos de produtividade.
- c) Ampliação das correntes de comércio e de investimento com o resto do mundo, bem como a promoção da abertura econômica regional, favorecendo o objetivo último

Como já exemplificado, o processo de construção de um mercado comum pressupõe as liberdades fundamentais e para se atingir um estágio mais perto da

perfeição, segundo CARVALHO (1995) é necessário que não somente as mercadorias sejam liberalizadas, mas sim também a liberação dos movimentos de capital e da circulação de trabalhadores – fatores de produção – bem como garantir que tais profissionais e empresas possam se estabelecer em outros países, onde prestarão seus serviços.

Atualmente, os países-membros são o Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Venezuela, tendo como Estados Associados a Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Suriname, Guiana e Peru.

Não cabe aqui traçar uma linha do tempo do MERCOSUL, mas sim, exemplificar seu surgimento e como isso afetou na questão de trânsito dos países-membros, especificamente no Brasil e Paraguai.

Hodiernamente, além das políticas conjuntas entre os países-membros, o MERCOSUL efetivou algumas etapas constitutivas e uma delas é a livre circulação de pessoas, bens, serviços, mercadorias e capitais. Obviamente, o livre circular de pessoas e mercadorias implicaria no aumento considerável de automóveis transitando entre os países-membros, desse modo, é necessário leis que regulamentem essa circulação.

Assim, tem-se o Decreto nº 86.714 de 10 de dezembro de 1981, que promulga a Convenção sobre Trânsito Viário (visa facilitar o trânsito viário internacional dos países-membros, bem como aumento a segurança das rodovias através da adoção de regras uniformes de trânsito) e o Decreto nº 5.637, de 26 de dezembro de 2005, fruto de diversos acordos no MERCOSUL, que dispõe sobre as diretrizes necessárias para circulação de veículo estrangeiros no Brasil entre outros temas. *In casu*, o Decreto supracitado colocou em vigor a Resolução GMC nº 35/02, no qual em seu artigo 4 prevê o seguinte:

1. Para circular em um Estado Parte diferente daquele de registro ou matrícula do veículo, o condutor deverá contar com a seguinte documentação: a) documento de identidade válido para circular no MERCOSUL; b) licença para dirigir; c) documento que qualifica como turista emitido pela autoridade migratória; d) autorização para conduzir o veículo nos casos exigidos por esta Norma; e) título ou outro documento oficial que comprove a propriedade do veículo; f) comprovante de seguro vigente (BRASIL, 2005).

Caso o veículo for registrado em um Estado Parte do MERCOSUL, este poderá ser conduzido unicamente pelo proprietário ou por pessoa por ele autorizada para outro Estado Parte, ressaltando-se que esse veículo pode ser conduzido pelo

cônjuge ou por familiares do proprietário, até o segundo grau de consanguinidade, sem necessidade de autorização expressa, desde que possam comprovar sua vinculação com o proprietário com documentação própria.

Outrossim, “o ingresso, a circulação e a saída dos veículos das Áreas Aduaneiras Especiais dos Estados Partes estarão sujeitos às disposições estabelecidas na legislação específica vigente para ditas áreas” (BRASIL, 2005). Dessa forma, o motorista de um veículo que circule por um dos países-membros está obrigado a cumprir as leis e regulamentos vigentes no mesmo.

Vale mencionar que nos casos regiões fronteiriças, o que é o caso de Ponta Porã/MS e Pedro Juan Caballero/PY “os regimes para circulação de veículos, entre os Estados Partes, estabelecidos de forma unilateral, por acordo bilateral ou Norma do MERCOSUL” (artigo 15 Resolução GMC n° 35/92) prevaleceram sobre as normas dispostas no artigo 4 da resolução menciona, caso disponham maiores facilidades para a circulação de veículos.

Desse modo, será apresentado em seguida o estudo do Código de Trânsito Brasileiro e das legislações de trânsito do Paraguai, a fim de buscar uma visão das convergências existentes nas legislações desses países e demonstrar que, embora haja limites erigidos pelo Estado, ainda se encontra presentes na vida cotidiana dos moradores de regiões de fronteira a criação de estratégias para burlar as normas existentes.

2.1 LEGISLAÇÃO BRASILEIRA: CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

A Constituição Federal de 1988, garante aos brasileiros e aos estrangeiros o direito à segurança, sem qualquer distinção¹. Por sua vez, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dispõe em seu artigo 1º, § 2º que o “trânsito, em condições seguras, é um direito de todos”. Por sua vez, o artigo 28, do mesmo diploma legal, preceitua que o condutor deve dirigir “com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito” (BRASIL, 1997).

Nesse diapasão, MARRONE (1998) infere que “o trânsito livre de perigo importa em um direito de cidadania, sendo seu principal titular a coletividade”. Esta

¹ Artigo 5º, *caput*, CF/88: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à segurança e à propriedade”.

titularidade, acarreta em uma corresponsabilidade do cidadão no respeito a segurança no trânsito.

A Lei nº 9.503/1997, institui o CTB, em busca de estabelecer uma “readequação em seus conceitos e definições em relação à legislação anterior” (CASTRO, 2001, p. 56), impondo medidas mais rígidas para obtenção de habilitação pelos condutores de veículos, bem como as penalidades decorrentes das infrações.

2.1.1 Do processo de habilitação dos condutores de veículos

No tocante à habilitação dos condutores de veículos, o CTB prevê que o candidato à motorista deve ser penalmente imputável, alfabetizado e possuir documento de identidade ou equivalente². Caso possua os requisitos, o candidato poderá se habilitar em cinco categorias distintas, a saber:

- I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;
- II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
- III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;
- IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
- V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares – Art. 143 (BRASIL, 1997)

Qualquer que seja a categoria, o candidato deverá se submeter a: exames de aptidão física e mental, exame escrito referente as legislações de trânsito, noções de primeiro socorro e direção veicular realizado em via pública. Ressalta-se que os exames de aptidão física e mental serão preliminares e renováveis a cada cinco anos, mas será de três anos para os condutores maiores de sessenta e cinco anos. Além disso, caso exista indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença diminuir a capacidade para conduzir o veículo, os prazos mencionados poderão ser reduzidos de acordo com o entendimento do perito examinador³.

² Artigo 140 do CTB

³ Artigo 147 do CTB

Uma vez habilitado o candidato, conforme o artigo 148, §§ 2º e 3º, do CTB, é concedida uma permissão para dirigir veículo, tendo validade por um ano. Expirado esse prazo e o condutor não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, tampouco seja reincidente em infração média, irá receber em definitivo a Carteira Nacional de Habilitação.

2.1.2 Normas de segurança dos veículos

Conforme o §1º, do artigo 103, da Lei nº 9.503/1997, as montadoras, os fabricantes e os importadores deverão emitir um certificado de segurança indispensável para o cadastramento no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN). Por sua vez, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) é o órgão responsável por especificar os procedimentos e a periodicidade nas avaliações dos veículos quanto aos requisitos de segurança dos veículos, devendo os fabricantes, as montadoras e os importadores, manter disponível os resultados dos testes e dos ensaios dos sistemas, bem como dos componentes abrangidos pela norma jurídica.

Observa-se que o CTB tem uma preocupação sobre o meio ambiente, uma vez que, de acordo com o artigo 104, do referido código, estabelece que os veículos em circulação devem ter suas condições de segurança e controle de emissão de gases poluentes e ruídos inspecionadas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). Ainda, o CONTRAN e o CONAMA deverão atuar juntos na produção e montagens de veículos, bem como nos licenciamentos destes, os quais somente são liberados para circulação caso preencham os requisitos e equipamentos obrigatórios de segurança.

A Resolução nº 14⁴, de 12 de fevereiro de 1998 (complementada e alterada pelas resoluções 34/98, 43/98, 44/98, 46/98, 87/99, 129/01, 228, 259, 551/15, 556/15 e 592/16), do CONTRAN, regulamentando o artigo 105, inciso I, do CTB, elenca os itens básicos e imprescindíveis a segurança.

⁴ Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/resolucoes-contran>

2.1.3 O registro e licenciamento de veículos automotores

Com as devidas observâncias das normas de segurança, “todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semirreboque deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário” – Art. 120, CTB (BRASIL, 1997).

Após o registro, será expedido o Certificado de Registro de Veículo (CRV), de acordo com os parâmetros estabelecidos pelo CONTRAN, sendo que a expedição somente ocorre mediante consulta aos cadastros do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), no qual é exigido do proprietário do veículo a nota fiscal fornecida pelo fabricante ou documento equivalente, e, caso o veículo seja importado, documento fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores se o proprietário fizer parte de missões diplomáticas, repartições consulares ou ser representante de organismos internacionais (art. 122, CTB).

Outrossim, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que um novo CRV será obrigatório sempre que o veículo for transferido a outrem, quando houver mudança de domicílio do proprietário, for alterada qualquer característica do automotor ou se houver mudança na categoria do veículo, sendo exigidos do proprietário os documentos previstos no artigo 124, do CTB, a saber:

- I - Certificado de Registro de Veículo anterior;
- II - Certificado de Licenciamento Anual;
- III - comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidas pelo CONTRAN;
- IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;
- V - comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;
- VI - autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;
- VII - certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no Município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAVAM;
- VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;
- IX - (Revogado pela Lei nº 9.602, de 1998)
- X - comprovante relativo ao cumprimento do disposto no art. 98, quando houver alteração nas características originais do veículo que afetem a emissão de poluentes e ruído;

XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA. (BRASIL, 1997).

No que se refere ao licenciamento, a legislação brasileira prevê que seu procedimento será feito anualmente, ressaltando-se que o primeiro licenciamento deverá ser feito simultaneamente ao registro. Importante ressaltar que somente será considerado licenciado se o veículo tiver seus débitos quitados (tributos, encargos, multas de trânsito e multas ambientais), vinculados ao veículo, sem ter em conta a responsabilidade pelas infrações cometidas – § 2º, art. 131, CTB.

2.2 LEGISLAÇÃO PARAGUAIA

No Paraguai, até 2014, ao contrário da legislação brasileira, que era codificada e de alcance de todo o território nacional, não apresentava uma legislação uniforme e codificada, haja vista que diversas legislações esparsas disciplinavam e regulamentavam o transporte no território paraguaio. Eram as Intendências Municipais que disciplinavam as normas regulamentares do tráfego de veículos.

Entretanto, em 16 de maio de 2014 foi promulgada a Lei nº 5016, que trata sobre o Trânsito e a Seguridade Viária (Rodoviária). Referida lei foi publicada em 21 de maio de 2014, sendo aplicada em todo território paraguaio, tendo como objetivos:

- a) Proteger a vida humana e a integridade física das pessoas em trânsito terrestre;
- b) Preservar a funcionalidade do trânsito, dos valores patrimoniais públicos e privados a ele ligados e do meio envolvente; e,
- c) Contribuir para a preservação da ordem e da segurança pública – art. 2º da Lei nº 5016 (tradução nossa, BACCN/PY, 2014)⁵.

Além disso, supracitada legislação dispõe sobre as normas gerais de circulação, as normas e os critérios de sinalização do trânsito, os sistemas e os instrumentos que serão utilizados para a segurança e as condições técnicas imprescindíveis para a circulação de veículos, as autoridades administrativas relacionadas com a circulação de veículos, bem como as ações que são

⁵ Biblioteca y Archivo Central del Congreso de la Nación (BACCN). Disponível em: [https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/4418/ley-n-5016-nacional-de-transito-y-seguridad-vial#:~:text=La%20presente%20Ley%20regula%20el,Sus%20disposiciones%20abarcana%3A&text=d\)%20EI%20r%C3%A9gimen%20de%20autorizaciones,sanciones%20aplicables%20en%20dichos%20casos.](https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/4418/ley-n-5016-nacional-de-transito-y-seguridad-vial#:~:text=La%20presente%20Ley%20regula%20el,Sus%20disposiciones%20abarcana%3A&text=d)%20EI%20r%C3%A9gimen%20de%20autorizaciones,sanciones%20aplicables%20en%20dichos%20casos.)

consideradas como infrações e suas respectivas sanções (art. 3º da Lei de Trânsito/PY).

2.2.1 O processo de habilitação dos condutores de veículo

Diferentemente da legislação de trânsito brasileira, a lei paraguaia estipula idades mínimas para cada tipo de categoria que o condutor irá optar, sendo:

- a) Vinte e cinco anos para a carteira de habilitação Profissional Classe “A” Superior e ter obtido a carteira da categoria Profissional Classe “A” por 1 (um) ano.
- b) Vinte e quatro anos para carteira de habilitação profissional classe “A” e obtenção da carteira de habilitação classe “B” há 2 (dois) anos.
- c) Vinte anos para carteira de habilitação de Classe Superior “B” e ter obtido carteira de habilitação de Classe “B” por 2 (dois) anos.
- d) Vinte anos para a carteira de habilitação Classe “B” e tendo obtido a carteira de habilitação Classe “Particular” há 2 (dois) anos.
- e) Vinte anos para carteira de habilitação de classe “C”.
- f) Vinte e quatro anos para carteira de habilitação categoria “D”.
- g) Dezoito anos para as carteiras de habilitação das categorias “Particular”, “Motociclista” e “Estrangeiro”, esta última sujeita aos contratos. – artigo 22 (tradução nossa, BACCN/PY, 2014)).

Além da idade mínima para as categorias específicas, a Lei nº 5016/2014, estabelece que o candidato à motorista deverá ser: alfabetizado, ter uma declaração escrita sobre vícios que possui, realizar exame médico psicológico e físico que comprovem sua aptidão física, visual, auditiva e mental para conduzir um veículo, realizar um exame teórico sobre as legislações de trânsito, bem como um exame teórico-prático sobre mecânica de veículos, realizar um teste prático de condução de veículo, possuir um certificado sobre conhecimentos básico de primeiros socorros e a comprovação de seu tipo sanguíneo.

A legislação paraguaia também prevê que aqueles que sofrem de daltonismo, ou tenham limitações físicas, poderão conduzir veículos especializado e adaptados a sua dificuldade, obtendo a habilitação desde que preencham os demais requisitos.

Apresentando os requisitos solicitados, o candidato deverá requerer ao Registro Nacional de Licenças de Conduzir e nos Antecedentes de Trânsito, informações sobre ele afim de definir sua perigosidade no trânsito, posteriormente, poderá habilitar-se nas seguintes categorias distintas:

- a) Profissional Superior Classe “A”: possibilita ao seu titular dirigir todo tipo de veículo automotor, e exclusivamente, aquele oferecido pelo Serviço Público Internacional de Transporte de Passageiros.

- b) Profissional Classe “A”: habilita seu titular a dirigir veículo automotor de toda espécie, principalmente aquele afetado por Transporte Público Interno.
- c) Profissional Superior Classe “B”: permite ao seu titular dirigir todos os tipos de veículos automotores com dois ou mais eixos, afetados ao transporte internacional de carga inclusive, com ou sem reboque, e sem restrição de tonelagem.
- d) Profissional Classe “B”: permite ao seu titular conduzir todos os tipos de veículos automotores com capacidade de até 5 toneladas, sejam estes para uso pessoal ou transporte de cargas.
- e) Profissional Classe “C”: permite ao seu titular conduzir exclusivamente tratores, máquinas agrícolas e as chamadas máquinas pesadas.
- f) Profissional Classe “D”: habilita seu titular a dirigir veículo automotor para o transporte de mercadorias inflamáveis, explosivos ou tóxicas, de acordo com a regulamentação do órgão competente, podendo ainda conduzir veículos correspondentes às categorias: Classe “B” Superior, Classe “B”, Classe “C” e Classe “Particular”.
- g) Privado: permite ao seu titular conduzir: jipe, automóveis, caminhões e carrinhas, desde que sejam de uso pessoal, e que a sua capacidade de carga não ultrapasse 2.000 kg. e que não se destinam ao serviço de transporte público ou de carga em geral.
- h) Motociclista: habilita o proprietário a conduzir, exclusivamente, ciclomotores, motocicletas, triciclones, quadriciclones e motocicletas autopropelidas de carga.
- i) Estrangeiro: possibilita ao seu titular dirigir veículo de uso particular e / ou carga de até 2.000 kg. Esta categoria de carteira terá validade de apenas um ano, e será emitida com a apresentação da carteira de habilitação original e da carteira de imigrante. – Art. 27, (tradução nossa, BACCN/PY, 2014)

Uma vez habilitado o candidato, a licença de conduzir é outorgada pelas “Municipalidades”, tendo validade por cinco anos. Expirado o prazo, é necessário realizar um exame físico e psicológico, bem como registrar os antecedentes das infrações, prescritos ou não e ser reavaliado em exames teórico-práticos.

Quanto àqueles que possuem licença especial, terão a validade por um ano e aos maiores de sessenta e cinco anos, os exames serão realizados a cada ano.

Vale mencionar que a carteira de habilitação expedida por país diferente do Paraguai será válida no território paraguaio por um tempo não superior a três meses, contados a partir da entrada no país.

No mais, caso haja mudanças de domicílio do condutor, deverá ser emitida uma nova licença, atualizada com os novos dados.

2.2.2 Normas de Segurança dos Veículos

No tocante aos veículos, estes devem ser dotados com os sistemas e acessórios que as a Lei nº 5016/2014 e normas regulamentares estabelecerem, bem como deverão estar em perfeito estado de funcionamento de forma a permitir ao condutor de realizaras manobras com segurança. As exigências mínimas para os

veículos estão previstas no artigo 50 da Lei de Trânsito do Paraguai, tendo em devido funcionamento o sistema de freio, direção, suspensão e rolamento, ainda, deve ser construída com a técnica que fornece maior segurança aos ocupantes e ter o peso, as dimensões e relação de peso/potências adequado às normas de trânsito.

Outrossim, a revisão técnica do veículo periodicamente é obrigatória (com exceção das bicicletas e daqueles movidos por tração animal) com o objeto de determinar o estado do funcionamento das peças e dos sistemas, bem como examinar a emissão de poluentes.

2.2.3 Registro de veículos automotores

No momento da aquisição de um automóvel no Paraguai é necessário realizar etapas para conseguir a placa e a carteira verde, que devem ser realizadas na Direção de Registro de Automóveis, que é o órgão responsável por governar, organizar e executar o sistema de registro e identificação de veículos.

Conforme exposto na Cartilha de “Requisitos para matriculacion e inscripcion” da Corte Superior de Justiça do Paraguai (CSJ)⁶ para a matrícula de automóveis é necessário: a escritura original, mais duas cópias dela autenticadas, duas cópias autenticadas do certificado de nacionalização, o certificado de verificação, a capa rogatória e a minuta para o veículo.

No caso de transferências, o vendedor do veículo tem um prazo de vinte dias para formalizar em uma escritura pública. Além dos documentos acima, deve ser apresentado a escritura de transferência original e duas cópias dela autenticada, duas cópias autenticadas da Carteira de Identificação do Titular, o Certificado de Condição de Domínio e Interdições e duas cópias autenticadas da Patente Municipal.

Com relação a motocicletas a apresentação de documentos é distinta, dependendo da origem desse veículo, se for uma motocicleta produzida nacionalmente até o dia 30 de setembro de 2013 os documentos necessários para o registro são:

- a) Certificado Nacional de Fabricação original, com certificação de assinaturas, acompanha de duas cópias autenticadas dele;

⁶ Corte Suprema de Justicia – Dirección del Registro de Automotores. **Requisitos para matriculacion e inscripcion**. Disponível em: <https://www.pj.gov.py/descargas/ID3-682_requisitos_expedicion_documentos.pdf>. Acessado em 12 de dezembro de 2020.

- b) Certificado de Venda Original, com certificação de assinaturas, acompanhado de duas cópias autenticadas do mesmo;
- c) Em caso de vendas sucessivas, certificado de venda original com assinatura ou certificação do contrato original particular com certificação de assinatura ou fatura comercial original e cada uma duas cópias autenticadas;
- d) Duas cópias autenticadas da Carteira de Identidade do titular;
- e) Certificado de verificação;
- f) Capa Rogatória;
- g) Minuta. (tradução nossa, CSJ, 2020)

Por sua vez, quando tratar-se de motocicletas vendidas a partir do dia 1º de outubro de 2013, os documentos a apresentar na Direção de Registro de Automóveis são:

- a) Formulário F-21 original, mais duas cópias autenticas;
- b) Em casos de vendas sucessivas, certificado de venda original com assinatura ou certificação do contrato original particular com certificação de assinatura ou fatura comercial original e de cada uma duas cópias autenticadas;
- c) Duas cópias autenticadas do bilhete de identidade do titular;
- d) Certificado de verificação;
- e) Carta Rogatória;
- f) Minuta para moto. (tradução nossa, CSJ, 2020).

Por fim, em relação as motocicletas importadas os documentos necessários são os mesmos dos mencionado acima, com exceção do item “a”, no qual é substituído por um certificado de importação emitido pela Direção de Aduana do Paraguai, devendo ser acompanhada por duas cópias autenticadas.

No tocante a licença, conhecida como “patente”, conforme a legislação paraguaia, seu procedimento é feito anualmente.

2.3 PLACA DO MERCOSUL

Com o objetivo de progredir na consolidação progressiva do processo de integração dos países-membros do MERCOSUL (Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela), bem como garantir a livre circulação de veículos, foi adotada a implementação da Placa MERCOSUL, que possui a finalidade de “facilitar as atividades produtivas e, ao mesmo tempo, combater delitos transfronteiriços”, conforme o MERCOSUL/GMC/RESOLUÇÃO GMC n° 12/17, regulamentada pela Resolução n° 780, de 26 de junho de 2019. A placa é obrigatória a todos os Estados Partes do Mercado Comum do Sul para os veículos registrados pela primeira vez em 1º de janeiro de 2016.

A Resolução nº 780/2019, foi implementada definitivamente pelo DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito), sendo exigida o novo modelo de PIV (Placa de Identificação Veicular) nos veículos zero quilômetros, bem como naqueles que sofreram mudanças na categoria ou furto, dano na referida placa, se houver mudança de unidade federativa ou nos casos que haja necessidade da instalação de uma segunda placa traseira (art. 21, Resolução nº 780/2019).

3. PONTA PORÃ/MS E PEDRO JUAN CABALLERO/PY: UTILIZAÇÃO IRREGULAR DE MOTOCICLETAS

Neste capítulo será discutida a utilização irregular de motocicletas nas cidades de Ponta Porã/MS e Pedro Juan Caballero/PY, o que acarreta problemas no âmbito social, bem como produz circunstâncias atípicas.

Ponta Porã é localizada na região sudeste do Estado de Mato Grosso do Sul, possuindo 93.937 habitantes (IBGE, 2020). A economia predominante está baseada na agricultura e pecuária. Faz fronteira com a cidade paraguaia de Pedro Juan Caballero, sendo considerada uma cidade-gêmea, pois, ambas são muito próximas (NASCIMENTO, 2014).

Por sua vez, Pedro Juan Caballero é capital do Departamento de Amambay, localizada a nordeste da República do Paraguai, possuindo uma população estimada em quase 100 mil habitantes. Destaca-se pela atividade de turístico, especificamente no turismo de compras, no qual recebe produtos cujo itinerário passa pelo território brasileiro, mas, são originalmente produzidos em diversos países ao redor do mundo, sendo em sua maioria na China (MARTINS, 2007; PINHEIRO, MACHADO, 2008).

As duas cidades possuem relações complexas, no qual coexistem nos dois lados sentimento de amizade e categorias acusatórias, o que reflete na realidade e acaba por também influenciar sobre a questão das motocicletas. Os brasileiros são acusados pelos paraguaios como sendo desleais e arrogantes, por outro lado, os paraguaios são citados como desonestos e preguiçosos.

Nesse diapasão, as relações culturais resultam em desavenças que se juntam, como por exemplo, os desentendimentos econômicos, entre outros que são essenciais para compreensão da rotina peculiar de uma região de fronteira. O conflito existente no trânsito entre as cidades fronteiriças sobre a regularização dos veículos é um caso de funcionamento dessa dinâmica.

Ao simples caminhar pelas ruas dos dois municípios, visualiza-se diversas motocicletas – geralmente sem a devida identificação (sem placa), sendo os condutores residentes em ambas as cidades: atendentes de lojas, varejistas, funcionários do comércio, empregados da construção civil, enfim, “pessoas comuns cuidando de suas vidas e se locomovendo como podem” (NASCIMENTO, 2019, p.56).

Entretanto, o que chama a atenção é a quantidade de jovens conduzindo motocicletas, principalmente em Pedro Juan Caballero/PY, no qual as leis de trânsito são menos rígidas daquelas estabelecidas pelas legislações brasileiras. Tais jovens, sem a devida habilitação andam em alta velocidade e põem em risco a integridade físicas de pessoas na via.

Além disso, observa-se que a boa parte das motocicletas são de origem estrangeira, isto é, adquiridas no Paraguai. São usadas desde meio de condução até como instrumento de trabalho, lazer e diversão. Tal preferência é oriunda devido aos valores que elas são comercializadas, sendo mais baratas do que aquelas oriundas do Brasil, sem falar da maior facilidade burocrática de aquisição (NASCIMENTO, 2019).

Como mencionando anteriormente, o Decreto nº 5.637, de 26 de dezembro de 2005 dispõe diretrizes sobre a circulação de veículos estrangeiros no Brasil, todavia, não invalida o Decreto de 3 de Agosto de 1993 que trata sobre a execução do Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, de 29 de setembro de 1992, o qual dispõe que “[...] nas passagens de fronteira, a autoridade competente de cada país porá à disposição dos motoristas as normas e regulamentos de trânsito vigente em seu território” (BRASIL, 1993).

Os veículos oriundos do Paraguai podem circular por 90 dias aqui no Brasil sem a necessidade de placas de identificação. Ocorre que a maioria das pessoas que adquirem motocicletas no Paraguai consideram os custos relativos à documentação como exorbitantes, o que impossibilita a legalização e o registro dessas motocicletas.

Ainda, “impossibilitadas de serem legalizadas no Brasil, por causa do alto custo dos impostos e da burocracia envolvida no processo, as motos são adquiridas e utilizadas até o dia em que são apreendidas em alguma *blitz* do DETRAN de Ponta Porã/MS” (NASCIMENTO, 2019, p.57). Como as motocicletas não são devidamente legalizadas, os proprietários os utilizam de forma irresponsável, violando regras de trânsito.

Outrossim, as lojas de Pedro Juan Caballero/PY são proibidas – legalmente – de vender motocicletas a brasileiros, todavia, estes usam o famoso “jeitinho” e

utilizam documentos de amigos/familiares de paraguaios, ou meios ilegais, para adquirirem os veículos (NASCIMENTO, 2019).

Dada essas situações, foi instaurado o Inquérito Civil nº 29/2014 pela 1ª Promotoria de Justiça de Ponta Porã em 2014, o qual visou apurar a omissão de agentes de trânsito em fiscalizar a observância das regras previstas no Código de Trânsito Brasileiro pelos condutores de veículo automotores. Após a análise de dados alarmantes, o Ministério Público desenvolveu o projeto “Motociclista legal respeita a Lei nos dois lados da Fronteira”, na tentativa de conscientização da população das normas de trânsito e regularização das motocicletas.

Segundo dados obtidos pelo Ministério Público Estadual do Mato Grosso do Sul (MPEMS), o Estado é o 7º lugar nacional de mortes por acidentes de motos, ainda, temos o dobro da média nacional de taxa de mortalidade nesse tipo de acidente: de 11,3 para cada 100 mil habitantes. No Brasil o índice é de 6,3 mortes por 100 mil habitantes (MPEMS, 2015).

Além disso, nos últimos anos, os acidentes envolvendo motocicletas foram responsáveis pelo aumento de 115% das internações hospitalares no SUS (Sistema Único de Saúde) no Estado de Mato Grosso do Sul (MS). Foram mais mil internações no ano de 2014, representando o gasto de R\$ 1,2 milhões de reais (MPEMS, 2015).

Nesta região de fronteira o caso é ainda mais dramático, visto que existe uma conurbação com a cidade de Pedro Juan Caballero/PY, que acaba por onerar ainda mais a rede pública de saúde, devido à quantidade de brasileiros residentes no Paraguai, paraguaios domiciliados no Brasil e, ainda, paraguaios residentes no Paraguai, todavia, em emergências procuram atendimento no SUS. (MPEMS, 2015).

Além disso, existem circunstâncias atípicas nesta região, pois, as motocicletas sem a devida legalização (sem placas) são muito utilizadas por criminosos para a prática de delitos, assim, por não ostentarem placas de identificação, dificulta a elucidação de crimes, gerando na impunidade dos criminosos e prejudica à segurança pública.

Dada essas considerações, o próximo capítulo irá tratar sobre o histórico do Ministério Público e sua atuação frente a irregularidades de motocicletas que transitam em Ponta Porã/MS com o projeto “motociclista legal respeita a Lei, nos dois lados da fronteira”.

4. DO MINISTÉRIO PÚBLICO

Neste capítulo tem como objetivo o estudo do Ministério Público, abordando seu papel constitucional e sua função social, bem como temas relacionados a formação de um promotor de justiça social.

Vale mencionar que quanto a sua organização estão dispostos na Constituição Federal de 1988, no artigo 128, sendo um rol taxativo. Por sua vez, seu estatuto geral está previsto na Lei Orgânica Nacional do Ministério Público (LONMP) – Lei nº 8.625 de 12 de fevereiro de 1993, e sobre o Ministério Público da União, sua organização, funcionamento e atribuições estão regulamentados na Lei Complementar n. 75 de 20 de maio de 1993, a Lei Orgânica do Ministério Público da União (LOMPU).

No âmbito estadual, a Lei complementar nº 72 de 18 de janeiro de 1994 institui a Lei Orgânica do Ministério Público do Estado de Mato Grosso do Sul (LOMPMS)

4.1 PAPEL CONSTITUCIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO

O Ministério Público brasileiro detém um amparo especial dada pela atual constituição, sendo-lhe conferido uma seção específica na CF/88, no Capítulo IV, o qual dispõe das funções essenciais à justiça, onde o legislador constituinte definiu os parâmetros gerais pelos quais o Ministério Público Brasileiro deveria ser estruturado e exercer suas funções, com as garantias necessárias para o bom desempenho das suas atividades.

Como preconiza o artigo 127, da CF/88, o Ministério Público é uma “função essencial à justiça”, e não um poder autônomo. Assim, faz-se necessário analisar o caput do artigo supracitado, que define o conceito e natureza do Ministério Público como uma “instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis”.

Além disso, concretiza-se nesse dispositivo a função de zelo pelo interesse social, uma vez que cabe ao órgão tutelar qualquer interesse, disponível ou não, que convenha à coletividade como um todo. Assim, encontra-se no caput a fórmula

genérica que incumbe ao Ministério Público a sua função social de tutela dos interesses sociais.

O artigo supracitado ainda menciona que o Ministério Público essencial à função jurisdicional do Estado, cabendo-lhe, assim, atuar em juízo para cumprir e desempenhar suas funções em todo litígio em que haja interesses sociais ou indisponíveis, bem como auxiliar na observância da lei e consequente cumprimento da justiça.

Contudo, como bem observa Mazzilli (1995), a redação constitucional é infeliz neste ponto, pois limita o *parquet* à uma atuação perante o Judiciário, quando na verdade possui e desempenha diversas outras funções de forma extrajudicial, como a fiscalização de fundações e prisões, nas habilitações de casamento, no atendimento ao público, na fiscalização de omissões de agentes e nas funções de defensor do povo.

Nesse diapasão, o art. 129, da CF/88, preconiza a instituição do *parquet* como defensor da ordem jurídica, papel desempenhado de forma tácita quando cumpre suas funções institucionais.

O dispositivo constitucional também preconiza a função ministerial de defender o regime democrático, o que escancara uma notável relação entre a instituição e a democracia. Com efeito, o *parquet*, enquanto defensor dos interesses sociais que hoje é, só pode fazê-lo possuindo liberdade e independência, sob pena de torná-lo subordinado aos interesses de um determinado poder ou de um governante.

Em assim, sendo, o Ministério Público só pode desempenhar suas funções em relação ao interesse social em um meio democrático, tendo a CF/88 estatuído ser a nossa República constituída em Estado Democrático de Direito.

Outrossim, a Lei Orgânica do Ministério Público da União (LOMPU) dita que, para cumprimento de resguardo do regime democrático, cabe ao Ministério Público a promoção das medidas necessárias, reservando-lhe, de forma exemplificativa, o controle externo da atividade policial, possibilitando a propositura de mandado de injunção, responsabilização de autoridades e defesa do Estado democrático de Direito.

O parágrafo 2º do artigo 129 confere ao Ministério Público a sua autonomia funcional, de forma que o *parquet* passa a ser instituição independente e

inconfundível com os três poderes de Estado. Além disso, a autonomia funcional se revela ainda em relação aos seus membros, constituindo estes verdadeiros “agentes políticos” (MAZZILLI, 2019).

Ainda, demonstrando a independência do *parquet*, a CF/88 determina que a instituição é dotada de autonomia administrativa, tendo legitimação para iniciativa legislativa com fins de dispor acerca dos seus cargos; e autonomia financeira, sendo capaz de elaborar sua própria proposta orçamentária e administrar seus recursos, seguindo as diretrizes orçamentárias legais.

4.3 DOS MEMBROS

Os membros do Ministério Público brasileiro são os promotores e procurados, assim, primeiramente, é necessário esclarecer as características que devem possuir para ter ingresso na carreira e desempenhar suas funções.

Para ingresso na carreira do Ministério Público brasileiro, é necessária a aprovação em concurso público de provas e títulos organizado pela instituição com presença da OAB (Ordem dos Advogados do Brasil), além dos requisitos subjetivos, quais sejam, ser brasileiro maior de idade, bacharel em Direito, ter a devida com os serviços militar e eleitoral e estar em gozo dos direitos políticos.

Como agente público, do texto constitucional decorrem garantias para o exercício das funções dos membros, a vitaliciedade, adquirida após dois anos de exercício; a inamovibilidade, sendo vedada a realocação após a assunção das atribuições em determinada localidade, exceto em caso de interesse público; e a irredutibilidade de vencimentos.

É previsto aos membros a necessidade de se comportarem de forma ilibada, tanto na esfera pública quanto privada; resguardar a justiça e a dignidade das suas funções, desempenhando-as com diligência; lidar com serventuários da justiça e residir na respectiva comarca, se titular. Quanto às vedações, o membro é proibido de receber, a qualquer título, proventos decorrentes do processo; exercer a advocacia, comércio ou fazer parte de sociedade comercial, salvo como acionista ou cotista; exercer qualquer outra função pública, exceto o magistério; exercer atividade político-partidária, ainda que seja permitida a filiação e as exceções legais.

A sua aposentadoria se dá em observância do disposto nos parágrafos do art. 40 da CF/88.

4.3.1 Aspectos subjetivos intrínsecos na formação do membro

Feito esse esclarecimento acima, passemos agora a construir uma visão mais crítica acerca do órgão ministerial. É que não se fala tanto acerca dos aspectos subjetivos intrínsecos necessários em sua formação e desempenho de seu dever.

Segundo Mazzilli (1995), é justamente a falta de formação correta para o membro que acaba por tornar média a atuação do *parquet*, num nível menor do que deveria ser esperado. Retroagindo no tempo em busca das causas para essa formação débil, o autor afirma que o primeiro marco a ser observado é a própria educação básica precária, observada quase como generalidade no Brasil, país em que os governantes não dão a devida importância à educação.

O curso de graduação também é contribuidora para a formação precária, pois, muitas faculdades de direito apresentam as matérias de forma isolada aos estudantes, criando uma ideia de separação e engessamento, como se todas não fossem interligadas e interdisciplinares entre si.

É por este contato estático com o direito que muitos operadores de justiça acabam por desenvolver um raciocínio jurídico engessado e incapaz de se envolver de forma dinâmica com a realidade social, porque todo o tempo apenas teve incutida em sua cabeça informações sobre várias disciplinas separadas que aparentam formar áreas isoladas do direito, não há uma interdisciplinaridade.

A bem da verdade, é necessário dizer que muitas das faculdades de direito preocupam-se mais com a quantidade de alunos formados do que com a qualidade do ensino e aprendizagem.

Na década de 1990, Mazzilli apresentava como empecilho à formação eficaz dos operadores do direito a falta de um aprofundamento na ética forense, tanto para futuros advogados quanto juízes e promotores.

Após isso, outro problema se apresenta no próprio recrutamento dos membros: o concurso público, certame que se preocupa mais com a memorização de conceitos e textos legais do que com a necessidade de que candidatos

apresentem uma visão crítica a um problema efetivo. Mazzilli denomina isso como “jogo de mentes preguiçosas”.

Não há espaço para exames críticos, desenvolvimento de ideias, raciocínio jurídico. E isso tudo vem a afetar os próprios membros já efetivos, haja vista que estes terão todos os códigos e leis à sua disposição para consulta, mas, em sua atuação, não lhes será questionado qual é o conceito do princípio da liberdade ou algo semelhante.

Quanto ao perfil dos candidatos a membro do Ministério Público, Mazzilli ilustra que estes devem procurar a carreira não somente tendo como interesse a estabilidade, a remuneração atrativa. Ao invés disso, deve-se notar que a função que o membro possui na sociedade é o que deve atrair sujeitos com a vocação necessária para a função.

Assim, por exemplo, o promotor deve exercer sua função integrado no meio social em que vive, ao invés de encerrar-se em seu gabinete, vivendo em função de um ambiente totalmente técnico. De fato, o promotor deve trabalhar “para a sociedade e não apenas na sociedade”.

Acima de tudo, a vocação necessária para que alguém busque o Ministério Público como carreira deve ser pautada no desejo de servir e defender os interesses sociais, prestando, assim, a devida função social da qual se reveste o *parquet*. Quanto a isso, Mazzilli (1995, p. 54) explicita:

(...) Deverá estar pronto para conviver com os comarcãos e superar dificuldades próprias de uma instituição ainda em formação; deverá ser sensível à defesa dos interesses da coletividade como um todo. E, naturalmente, não basta ser honesto: isso é pressuposto e não qualidade. É preciso um homem inteiro e independente, sem compromisso senão com a lei e com sua consciência, capaz, portanto, de exercitar contra quem quer que seja os poderes que a lei lhe conferiu (...).

É assim que se nota, de forma extremamente clara, que aqueles que buscam o Ministério Público devem estar em sincronia com o caráter social que este desempenha.

4.4 FUNÇÃO SOCIAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO

As funções do *parquet* são sempre voltadas ao interesse social, assim, para cumprir as disposições constitucionais possui diversos instrumentos, como: Ação

Civil Pública, Inquérito Civil, TAC, possibilidade de requerer informações, notificar órgãos entre outros.

A Carta Magna optou em confiar ao Ministério a função de *ombudsman*, ou seja, foi encarregado em defender os direitos dos cidadãos, cabendo-lhe, o zelo pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos constitucionalmente assegurados, promovendo as medidas cabíveis para tal (Art. 129, II, da CF/88).

Ainda, conforme a LONMP, cabe ao Ministério Público a defesa dos direitos tutelados nas constituições federais e estaduais, sempre guardando respeito aos poderes e órgãos da administração pública e entidades afins, no mesmo dispositivo legal e na LOMPU, se encontram as medidas que o *parquet* pode tomar para cumprir sua função de defensor do povo.

Um dos instrumentos pelos quais o Ministério Público pode zelar pelos interesses sociais é, justamente, a Ação Civil Pública, regulamentada na Lei 7.347, Lei da Ação Civil Pública (LACP), de 1985, pela qual o Ministério Público pode defender inúmeros interesses difusos e coletivos, tais como o meio ambiente e o consumidor, o patrimônio cultural, etc. De fato, um dos maiores reflexos da função social do ministério público é a possibilidade de promover a Ação Civil Pública para defender esses direitos transindividuais.

O Ministério Público deve sempre buscar o seu eficiente exercício e a aproximação constante ao povo, a forma mais ampla possível (MAZZILLI, 1995), sendo um agente que promove a transformação social, efetivando os direitos sociais e permitindo o acesso destes a pessoas marginalizadas.

Quanto à promoção de políticas públicas, comumente não se entende ser sua formulação um dos papéis do *parquet*, devendo este atuar como mediador entre a sociedade e os entes públicos, captando daqueles os problemas sociais e trazendo-os a estes para que implementem as políticas como solução. Com efeito, não é função ministerial formular as políticas públicas, mas deve reconhecer os problemas sociais que o cerca e, em decorrência disto, requerer, exigir, mediar e simplificar a inclusão destes conflitos na pauta política.

Como forma de exemplo, tem-se o projeto “motociclista legal respeita a lei dos dois lados da fronteira”, iniciada em 2015 pela 1ª Promotoria de Justiça de

Ponta, visando conscientizar a população sobre a regularização de motocicletas e a importância do respeito às leis de trânsito., o que será exposto em tópico posterior.

Esse projeto demonstra que o Ministério Público consegue captar as necessidades da sociedade e implementar soluções extrajudiciais que possam beneficiar a população.

4.4.1 Promotor de Justiça Social

Todas as transformações sociais pelo Ministério Público dependem da iniciativa na atuação dos seus membros, pois, a eles cabe manter contato com a sociedade na qual estão inseridos, formando com ela uma relação dinâmica que permita conhecer os problemas e assim efetuar meios para as soluções.

Daí tem-se a necessidade de abandono dos tecnicismos jurídicos excessivamente formais pelos membros, o quais devem sair de seus gabinetes e ter contato com a sociedade que o envolve, assim, poderá entender as carências do grupo social e efetivar seus direitos, conseqüentemente, irá promover a justiça social. Todavia, como já mencionado devido a formação deficitária dos membros a visão social é abalada.

Dessa forma, para ser definido como um promotor de justiça social (aqui quando utilizada essa nomenclatura também se refere aos procuradores), é necessário que ele, não deixando seus deveres com o poder judiciária, deixa seu gabinete e constitui com a sociedade uma relação dinâmica, de modo a entender a realidade social e seus conflitos, tomando medidas necessárias para dirimi-las.

Um notável instrumento para o promotor possuir esse contato com sociedade é o atendimento ao público, onde, por muitas das vezes, é o caminho que a população entra em contato com a efetividade de seus direitos fundamentais protegidos pelo Ministério público, sem mesmo saber que tinham tais direitos.

Vale salientar que esse instrumento é imprescindível para o cumprimento da função social do Ministério Público, haja vista que é o meio para o membro visualizar os conflitos existentes e as necessidades que sua comunidade possui, bem como perceber as peculiaridades, permitindo que as soluções de conflitos sejam mais eficazes.

5. CAMPANHA MOTOCICLISTA LEGAL: PONTA PORÃ/MS

A campanha Motociclista Legal, cujo lema é: “Motociclista Legal respeita a Lei nos dois lados da Fronteira”, foi lançada no de 2015 em Ponta Porã/MS, pelo promotor Gabriel da Costa Rodrigues Alves, titular da 1º Promotoria de Justiça da comarca de Ponta Porã/MS. Referido projeto inclui além desta cidade, os municípios vizinhos de Antônio João/MS, Aral Moreira/MS e Pedro Juan Caballero/PY.

Tem como objeto de sensibilizar a população sobre a importância de se respeitar as leis de trânsito para a circulação de motocicletas, principalmente no que é atinente a documentação (registro do veículo, uso de placas, devida habilitação, utilização de capacete, respeito aos limites de velocidade, de apenas duas pessoas por moto e à proibição de crianças menores de setes anos como passageira).

Vale mencionar que o projeto é realizado e apoiado pelas seguintes instituições: Ministério Público do Estado de Mato Grosso do Sul; Poder Judiciário do Estado de Mato Grosso do Sul; Governo do Estado de Mato Grosso do Sul; Polícia Militar; Polícia Rodoviária Estadual; Corpo de Bombeiros Militar; Município de Ponta Porã; Guarda Municipal e Coordenadoria de Trânsito de Ponta Porã; Câmara de Vereadores de Ponta Porã; Receita Federal; 11º Regimento de Cavalaria Mecanizada do Exército Brasileiro; Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN; Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN/MS; Governo do Departamento de Amambaí; Intendência e Junta Municipal de Pedro Juan Caballero; Polícia Nacional do Paraguai; Polícia Caminera do Paraguai; Coordenadoria de Trânsito de Pedro Juan Caballero; Ministério Público da República do Paraguai; Poder Judiciário da República do Paraguai; Consulado Brasileiro em Pedro Juan Caballero e Consulado Paraguai em Ponta Porã (MPEMS, 2015).

Referido projeto possui três fases distintas, mas complementares, para alcançar seus objetivos. De início a campanha lançou como proposta a sensibilização dos condutores sobre a importância da observação das normas de trânsito tanto as brasileiras como as paraguaias.

A primeira fase, conforme informações do próprio site do Ministério Público de Mato Grosso do Sul, teve a duração de seis meses, nos quais foram realizadas ações de caráter educativo por meio de exposições acerca o tema em estabelecimentos de ensino (fundamental e médio), empreendimentos comerciais, empresas e instituições, bem como houve produção e distribuição de panfletos,

fôlderes educativos e outdoors (tanto na língua portuguesa como na língua espanhola) em todo o município. Além disso, houve divulgações nas mídias sociais, como jornais impressos e online, rádios e televisão do Brasil e Paraguai (MPEMS, 2015).

A finalidade dessa primeira fase, com a conscientização dos condutores, é evitar que eles continuassem a cometer infrações mais comuns nas vias públicas em ambos os municípios, mas mais predominante em Pedro Juan Caballero/PY, no qual o artigo 112 do Código de Trânsito Paraguaio é o mais infringido: trafegar sem capacete (casco), transportar menores de 12 nas motocicletas, conduzir sem a habilitação, sem placas de identificação e a documentação correspondente entre outras (Lei nº 5016/2014).

As mesmas restrições são aplicadas aos condutores brasileiro, com pequenas diferenças. No caso do uso de capacete de segurança é necessário observar que esse equipamento deve estar de acordo com as especificações do Inmetro. Outrossim, o uso de capacete é de sua importância nos casos de acidentes envolvendo condutores de motocicletas, pois, diminui a probabilidade de ocorrências de danos graves e permanentes envolvendo o cérebro e suas funções (OMS, 2018).

Insta observar que ao contrário do Paraguai, o Brasil proíbe transportar em motocicletas menores de sete anos (BRASIL, 1997), conforme o artigo 244 do CTB.

Após esse período de conscientização, houve o início da segunda etapa, que foi marcada pela realização de *blitz* educativas nas regiões centrais e periféricas das duas cidades. Essa fase do projeto teve a participação agentes da Polícia Militar, da Guarda Municipal e dos Agentes Municipais de Trânsito, em um esforço conjunto no sentido de chamar a atenção dos condutores sobre a responsabilidade de cada um no trato com o trânsito (MPEMS, 2015).

A terceira e última fase da campanha, iniciada em maio de 2016, ainda está em curso e visa à fiscalização e à aplicação das leis de trânsito em sua totalidade. Assim, todo condutor que não respeite as leis será punido rigorosamente, dentro do que dispõe o Código de Trânsito brasileiro (MPEMS, 2015).

Assim, percebe-se que o projeto pretendia, no início, alertar e conscientizar os motociclistas do respeito às leis de trânsito e o uso dos itens de segurança, bem como da necessidade de legalizar seus veículos e obter a licença para poderem

circular devidamente nas vias das cidades. Transcorrido esse período, seriam emitidas multas àqueles que infringissem as leis, bem como as motocicletas sem a devida documentação seriam apreendidas.

Apesar dos esforços do Ministério Público de cumprir sua função social, percebe-se a partir das entrevistas abaixo que não foi tão efetivo como poderia ter sido, sendo uma das principais causas são a própria cultura da população em não respeitar as leis de trânsito, o que será mudado apenas com o tempo e incentivos a outras campanhas como o “motociclista legal”.

5.1 PESQUISA DE CAMPO

Concluindo o último capítulo do presente estudo, algumas considerações devem ser feitas: todo o exposto até aqui teve como escopo introduzir as noções necessárias para que seja possível iniciar a análise da seguinte problemática: A atuação ministerial cumpriu sua função social no desempenho de fiscalizador de lei em relação a regularização de motocicletas que circulam nas cidades de Ponta Porã/MS?

Considerando o recorte geográfico que delimita a pesquisa, para entender a realidade regional, como é a relação da população com o Ministério Público, especialmente, do projeto “motociclista legal”, foram realizadas entrevistas com a população (através de questionário online disponibilizado pelo aplicativo “Google”), com advogado da área de Seguro DPVAT (Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres), com policiais militares e membro do Ministério Público Estadual.

5.1.1 Entrevistas

Para estudar melhor a realidade da região de fronteira em relação a observância de leis de trânsito, foi realizada primeiramente um questionário online (Apêndice A) disponibilizado desde 16 de dezembro de 2020 até 28 de janeiro de 2021 através de redes sociais como “Facebook”, “Instagram” “Twitter” entre outros.

Ainda foi enviado um questionário para o 4º Batalhão de Polícia Militar de Ponta Porã (Apêndice C), haja vista que atuam juntamente com os agentes de trânsito na fiscalização de circulação de veículos.

Além disso, foi realizada entrevista com o Dr. Augusto Kadar, do Escritório de Advogados: Laura Mello, situado neste município, profissional que atua especificamente dos temas que envolvem Seguro DPVAT (Apêndice B).

Ainda, foi enviado questionário à 1ª Promotoria de Justiça da Comarca de Ponta Porã (Apêndice D), uma vez que esta cumula as atribuições de tutelar o meio ambiente, habitação e urbanismo, patrimônio histórico e cultural, relações de consumo, cidadania, direitos humanos e fundações, atendendo aos Municípios de Antônio João, Aral Moreira, Ponta Porã e Sanga Puitã, tendo como titular o Promotor Gabriel da Costa Rodrigues Alves⁷.

Para melhor organizar os dados colhidos e facilitar compreensão, as letras “P” e “R” serão utilizadas, respectivamente, para indicar a pergunta feita e a resposta do entrevistado.

A seguir, os resultados obtidos.

5.1.2 Formulário Online

Entre os dias 16 de dezembro de 2020 e 28 de janeiro de 2021 foi disponibilizado nas mídias sociais a população um formulário online⁸ referente a circulação de motocicletas na região fronteira entre Ponta Porã/MS e Pedro Juan Caballero/PY (Apêndice A). Devido a Pandemia do Covid-19 foi optado esse tipo de entrevista.

Impende esclarecer que o formulário elaborado serviu única e exclusivamente de guia para a pesquisa, de modo que nem todas as perguntas serão aqui transcritas e esmiuçadas, apenas as que forem consideradas relevantes para o objetivo do trabalho. Dito isso, passa-se aos pontos-chave.

Oitenta e uma pessoas (homens, mulheres, adultos e jovens) participaram e responderam ao questionário, sendo que 67,1% afirmaram que já conduziram uma motocicleta e 96,2% já presenciaram a inobservância das leis de trânsito pelos condutores de motocicletas.

Perguntado quais das inobservâncias foram as mais observadas, foi respondido, que foram:

⁷ Informação disponível em < <https://www.mpms.mp.br/promotorias/ponta-pora>>.

⁸

Disponível

em:

<https://docs.google.com/forms/d/13sGCPRNJs9T1agoBvgORcbGjbKsW687tqKM6zWk8MyM/edit#responses>

- a) Condutor sem Capacete: 76,9%;
- b) Motocicleta em estado precário: 74,4%;
- c) Motocicleta sem placa de identificação: 64,1%;
- d) Condutor sem os documentos necessários para conduzir: 48,7%;
- e) Condutor transportando mais de um passageiro: 69,2%;
- f) Condutor que excede a velocidade máxima permitida: 64,1%;
- g) Condutor que pratica manobras perigosas: 71,8%.

Dos entrevistados, 37,2% afirmaram que já sofreram acidente de trânsito envolvendo motocicletas.

No tocante ao projeto “Motociclista Legal respeita a Lei, nos dois lados da Fronteira, apenas 26,9% responderam que já ouviram falar da campanha. Apesar da maioria dizer que não ouviram falar sobre o projeto, perguntado se sua implantação iria melhorar a situação na região de fronteira 55,1% optaram pelo “sim” e 44,9% responderam “talvez”.

Em seguida, foi questionada a opinião da população sobre o projeto, sendo abaixo alguma delas:

R: Acredito que é importante estimular as pessoas a ter mais consciência nas ruas e com as motocicletas

R: Es importante respetar la ley del tránsito

R: Seria de muita importância para a segurança não somente dos motociclistas mas também dos demais conductores, pedestres entre outros;

R: Que es de suma importancia para prevenir y concienciar a las personas para manejar con prudencia.

R: Tem que ser experimentado, no caso ate pode funcionar. Más vai ter gente que não vai estar de acordo

R: O projeto merece mais atenção, pois tem grande potencial e visa a segurança da população.

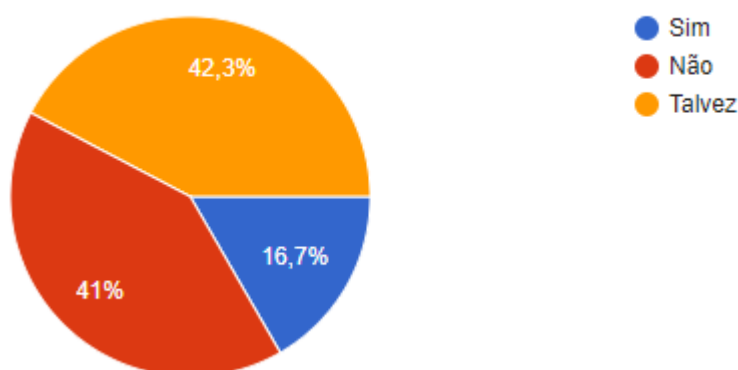
R: Parece ser bom. Mas deve ter muita persistência da parte de quem vai comandar o projeto, pois tem muitas pessoas que andam de motocicletas sem respeitar as leis de trânsito.

R: É um projeto bom para os motociclistas, porém isso depende muito das pessoas respeitarem também, que é difícil.

Nota-se que, embora a maioria esteja de acordo com o projeto, muitos ainda não estão de acordo em mudar seu estilo de condução para poder obedecer às normas de trânsito. Além disso, foi reiterado que a eficácia do projeto depende das pessoas, o que é difícil dada a facilidade de andar irregular do que atendendo todos os ditames das legislações de trânsito.

Além de perguntas relacionadas ao Ministério Público, foi feita a seguinte questão: “Você acredita que as autoridades de trânsito estão cumprindo seu papel em fiscalizar a observância de leis de trânsito por motociclistas?”. No qual, 41%, optaram pelo "sim", 42,3% pelo “talvez” e 16,7% pelo “não”, conforme o gráfico abaixo:

Gráfico 5 - Opinião sobre autoridades de trânsito 2020-2021



Fonte: Formulário Online (2020/2021)

Também foi perguntado se tinham alguma recomendação para a melhoria da fiscalização das autoridades de trânsito, a saber:

R: Acredito que os governos deveriam aumentar a quantidade de policiais, pois muitas vezes o quadro está incompleto, deslocando os mesmos para outra função deixando assim a fiscalização desfalçada, outra sugestão seria a conscientização constante.

R: A criação de aplicativos voltado para as pessoas que no dia a dia presenciam irregularidades no trânsito, a ajuda delas poderia beneficiar tanto a mesma quanto as autoridades.

R: Aderir incentivo para estimular os agentes fiscalizadores a cumprir com o dever.

R: Capacitação e aumento do efetivo.

R: Padronizar as leis de trânsito.

R: plicar multas a los que no cumplen las reglas establecidas

R: Investimento em capacitação de funcionários e processos seletivos.

No mais, foi perguntado que a maior divulgação do projeto e aumento da fiscalização das autoridades de trânsito iriam contribuir para que os cidadãos de Ponta Porã e Pedro Juan Caballero/PY iriam cumprir as regras estabelecidas nas leis de trânsito, sendo que 46,2% responderam “talvez”, 11,5% “não” e 42,3% “sim”.

5.1.3 Entrevista com Advogado atuante na área de Seguro DPVAT

No dia 15 de dezembro de 2020, no escritório Laura Mello, situado na Rua São Luís, nº 882, Bairro Jardim Primor, no município de Ponta Porã/MS, foi realizada entrevista com o advogado Augusto Kadar, profissional que atua há mais de 4 anos no campo de Seguros DPVAT e lida diariamente com clientes que sofrem acidentes envolvendo motocicletas estrangeiras. O roteiro da entrevista encontra-se nos anexos desta pesquisa (Apêndice B).

Inicialmente, a entrevistada esclareceu que o DPVAT é um seguro assistencial as pessoas vítimas de acidentes. Disse que é natural desta cidade e ao realizar viagens para outros municípios se surpreende pela regularidade de motocicletas, pois, aqui, raramente se vê uma moto totalmente regularizada, chega a ser um “brilho aos olhos”.

Num segundo momento da entrevista, foram feitas perguntas voltadas para a visão da entrevistada sobre as características de seus clientes e as circunstâncias dos acidentes que elas se envolveram.

P: Tem muitos acidentados que buscam o escritório?

R: Sim, o escritório tem muito cliente.

P: A maioria é decorrente de acidentes envolvendo motocicletas?

R: Sim, inclusive durante esses 4 anos que atuo nessa área, somente tive um cliente que envolveu automóvel.

P: Quais os principais fatores que contribuíram para a gravidade de ferimentos?

R: A maioria dos casos que atuei, os clientes tinham lesões muito graves, inclusive um fato interessante é que o atropelamento de pedestres por motocicletas na maioria das vezes são mais graves do que aqueles cometidos por automóveis.

Sobre os fatores, acredito que seja devido a inexperiência dos condutores de motocicletas, a maioria é conduzida por jovens, sem qualquer tipo de capacitação (sem habilitação), assim, devido a isso por não ter conhecimento das leis de trânsito acabam por infligir, ou até sabem, mas preferem ignorá-las.

O cliente mais novo que tive que se envolveu em um acidente tinha 14 anos de idade.

Percebe-se, portanto, que a não observância das leis de trânsito afetam inúmeras vítimas, principalmente as mais jovens, estes que são inexperientes e se aventuram em conduzir motocicletas para usar como meio de transporte ou participar de “rolês” com os amigos.

P: Qual sua opinião sobre essa região de fronteira? Somente aqui há esse tipo de irregularidade?

R: Aqui existe muita irregularidade, mas também em cidades como Aral Moreira e Coronel Sapucaia, acredito que toda a extensão fronteira deve sofrer com esse problema.

P: Quais medidas devem ser tomadas para aumentar a regularidade de motocicletas?

R: Olha, primeiro acredito que deva ter uma conscientização da população, pois, muitos ainda acreditam que estão certos em burlar algumas leis. Ainda, por mais que haja aumento na fiscalização, seria temporário, haja vista que está no aspecto cultural daqui desrespeitar as normas de trânsito.

Do trecho transcrito, percebe-se que, na visão do entrevistado o aspecto cultural dificultaria qualquer ação que os órgãos fiscalizadores de trânsito. Ainda, que a conscientização da população é de suma importância para existir alguma mudança nesta região.

O projeto de “motociclista legal” elaborado pelo Ministério Público também foi tópico da conversa. Sobre o assunto:

P: Já ouviu falar do projeto motociclista legal?

R: Sim, claro, foi iniciado pelo Ministério Público, não é?

Acredito que foi uma medida muito boa, todavia, não foi dado o devido valor a ela. Penso que é de suma importância a regularização das motos, principalmente na placa de identificação, porque aqui acontece muito homicídio e a maioria dos criminosos usam uma moto estrangeira sem placa e isso dificulta muito depois para saber quem é o culpado

No trecho acima, é possível perceber o descontentamento do profissional com a ausência de regularização de muitas motocicletas. A indignação não é sem razão, uma vez que a placa de identificação devidamente registrada e colocada na motocicleta iria prevenir diversos problemas que atual sociedade sofre.

P: Você acha que o projeto funcionou?

R: Embora a iniciativa seja bastante inovadora, acredito que a população não levou muito a sério, é preciso persistência. Espero que ela continue e assim possa ver mudanças na nossa realidade, o que aconteceu, pois, observo que muitos paraguaios ao entrarem no Brasil colocam o capacete.

Desta forma, nota-se que embora os resultados não sejam os esperados, a implantação do projeto trouxe uma modificação no aspecto cultural (ainda que mínima) dos cidadãos. Assim, nota-se a preocupação do entrevistado sobre a regularização das motocicletas, pois, isso iria favorecer a comunidade em geral.

5.1.4 4º Batalhão de Polícia Militar de Ponta Porã/MS

Foi feita entrevista no setor de administração do 4º Batalhão de Polícia Militar de Ponta Porã/MS, situada na Rua Antônio João, nº 2244, Bairro Vila Militar, Município de Ponta Porã, local que foi atendida por uma subtenente (Apêndice C).

Por não possuir autorização por escrito da entrevistada para compartilhar seu nome, este será omitido por motivos de segurança e respeito.

Na primeira parte do questionário, foram elaboradas perguntas referentes à regularidade de fiscalização de trânsito. A seguir, as partes relevantes para o estudo.

(...) em geral, as fiscalizações de trânsito são realizadas todos os dias da semana, inclusive temos uma viatura especial para esse serviço 24 hrs por dia. Normalmente, apreendemos diversas motocicletas incapacitadas para circular nas vias, mas embora estejamos realizando nosso serviço, somos muitos criticados pela população, que exigem maior eficiência de nossos serviços e ao mesmo tempo criticam.

(...) Em uma blitz sempre exigimos a Carteira de Habilitação, e os documentos dos veículos, ainda, analisamos as condições do veículo (se possui placa de identificação, alguma avaria etc).

Do relato acima, nota-se que os órgãos como a polícia militar auxiliam na fiscalização de trânsito, sendo encontradas irregularidades principalmente em motocicletas.

Sobre o projeto “motociclista legal” e sua eficácia foi esclarecido:

(...) Sim, conhecemos o projeto, inclusive fazemos parte juntamente com outros órgãos do Brasil e do Paraguai (...) O projeto ainda está em andamento, mensalmente enviamos relatórios para o Dr. Gabriel, promotor da 1ª PJ, das apreensões de motocicletas e das fiscalizações de trânsito realizadas, assim como as medidas tomadas.

Sobre a eficácia, o projeto não foi bem aceito pela população, ainda a falta de efetivos, combustível e viaturas dificultaram a atuação permanente dos fiscalizadores (...)

Sobre as medidas que devem ser tomadas e os desafios enfrentados por eles durante as fiscalizações, menciona que:

A primeira coisa é a conscientização da população, pois, muitos ainda acreditam que nós (agentes de trânsito) estamos indo contra eles, mas apenas estamos cumprindo nossa função.

Ainda é preciso acionar o Estado, pois, não é um problema somente municipal, porque, muitas motocicletas são apreendidas e não há mais espaço no Detran, então a maioria das apreensões estão sendo deixadas aqui no batalhão, o que é inaceitável.

O povo que tem sua motocicleta apreendida não vem buscar, ao invés disso compram outra a preço de “banana” e continuam a transgredir as normas de trânsito. Em tese, após noventa dias da apreensão o veículo deve ser mandado para sucata, realidade que não acontece.

Ainda, muitos não respeitam os policiais, ao ponto de cometer infrações em nossa presença.

Mais uma vez, é citada a importância da conscientização da população para efetivação do projeto elaborado pelo órgão ministerial.

5.1.5 1ª Promotoria de Justiça da Comarca de Ponta Porã/MS

Foi enviado, via e-mail, questionário à assessoria do Dr. Gabriel da Costa Rodrigues Alves, Promotor Titular da 1ª Promotoria de Justiça da Comarca de Ponta Porã/MS. Inicialmente, pretendia-se realizar entrevista pessoalmente com o próprio Promotor, contudo, ao entrar em contato com a sua assessoria, foi informado de que este estava de licença médica.

Assim, considerando a necessidade de concluir a presente pesquisa, não havendo tempo hábil para aguardar o retorno do Promotor, optou-se por enviar o questionário, o qual foi respondido por sua assessoria, por escrito e vídeo chamada.

Na primeira parte do questionário, foram elaboradas perguntas referentes à notificação da 1ª Promotoria de Justiça quando constatadas omissões das autoridades de trânsito em fiscalizar a observância das regras estabelecidas pelo CTB pelos condutores de motocicleta, bem como a instauração de inquérito civil para averiguação de alguma irregularidade cometida pelos agentes de fiscalização. A seguir, as partes relevantes para o estudo.

(...) As denúncias podem ser feitas por meio de denúncia (identificada ou anônima) registrada por meio do Portal da Ouvidoria do MPMS ou colhida a termo pessoalmente.

(...) Inicialmente, procede-se à análise dos fatos e fundamentos da denúncia, especialmente se há elementos de provas com mínimos indícios de irregularidade. Em denúncias minimamente fundamentadas, o Promotor de Justiça solicita informações aos órgãos ligados/responsáveis aos fatos para esclarecimento. A espécie de solicitação dependerá, em geral, dos fatos de irregularidade narrados pela parte.

Posteriormente foi perguntado a frequência de fiscalização do órgão ministerial sobre as autoridades de trânsito:

Atualmente, no âmbito desta Promotoria de Justiça há um procedimento extrajudicial que acompanha a execução do Projeto “Motociclista Legal respeita à lei nos dois lados da fronteira”, de modo a observar a atuação dos órgãos responsáveis pela fiscalização do trânsito por meio de encaminhamentos de relatórios periódicos em razão da pactuação realizada no âmbito do referido projeto

Do relato, tem-se a instauração de Inquérito Civil para averiguar a omissão das autoridades de trânsito em fiscalizar a circulação principalmente de motocicletas. Sobre órgãos responsáveis de fiscalização mencionou que:

Aqui em Ponta Porã nós não temos um órgão específico de trânsito, a gente tem uma coordenadoria relacionada a secretaria de Segurança pública, não é um órgão específico e bem estruturado, cuida desde da sinalização vertical e horizontal até fiscalização em si. (...) projetos, educação de trânsito não tem.

Dessa forma, percebe-se que a falta de infraestrutura de um órgão específico para fiscalização contribui para a omissão dos agentes, conseqüentemente, mais pessoas irão burlar a lei, haja vista que possui uma ideia de que dificilmente será pego no flagra.

Ainda foi questionado quais medidas poderiam ser tomadas para prevenir as omissões das autoridades de trânsito, uma vez que o Ministério Público é fiscal da lei, não o responsável pela fiscalização de trânsito, sendo atribuição da Administração Pública, assim, o órgão ministerial irá tentar cumprir sua função social ao “provocar” o ente público por meio de instrumentos que dispõe (Inquérito Civil, Termo de Ajustamento de Conduta, realização de reuniões, Ação Civil Pública entre outros).

(...)Provocar o município para atuar conforme a lei através do TAC, e reuniões e caso de desinteresse por parte do ente público a única opção é ajuizar ação se houver irregularidade. Agora se no âmbito do Inquérito Civil verificou-se que o Município saiu da omissão, cumprindo o determinado em lei sobre fiscalização e não havendo irregularidade, não tem outro caminho do que o arquivamento por perda do objeto, pois, a irregularidade que inicialmente fundamentou a instauração não existe mais. Todavia, se for verificado que o ente não cumpriu o que foi acordado e estiver irregular o caminho é uma ação civil pública, pois se trata de um direito coletivo e imposição para obrigação de fazer.

Sobre o Projeto “motociclista legal respeita a Lei, nos dois lados da fronteira, a assessoria informou que se originou através de preocupações do Dr. Gabriel, promotor titular, mencionando que:

(...) O projeto veio através de uma preocupação do Dr. Gabriel com a saúde do Município porque foi identificado que o Hospital Regional sofria muito com os atendimentos de fraturados, e a maioria dessas fraturas proviam de acidente de trânsito, ainda, a maior parte desses acidentes tinha uma moto estrangeira envolvida.

Além dessa preocupação com a saúde pública, tem-se um grande prejuízo financeiro que o hospital suportava por causa desses acidentes, porque a maioria deles era uma fratura complexa que as vezes desenvolvia cirurgias complicadas, então, gerava um valor muito alto para o SUS financiar. Conseqüentemente, de alguma forma ou outra acaba implicando na qualidade da saúde, haja vista que se você gasta muito com procedimentos complexos pode faltar dinheiro para atenção básica, que são os postos de saúde, que é a principal ferramenta de evitar um colapso no hospital.

Outra motivação foi o espanto pela omissão dos entes públicos responsáveis por essa fiscalização no município, porque antes você via muito mais do que hoje, a incidência de circulação de motos estrangeiras com pessoas sem capacete, com crianças menores de 7 anos andando de

moto. Essas omissões resultavam no aumento desses acidentes e consequentemente no prejuízo financeiro do SUS.

Sobre os desafios os métodos utilizados para a criação desse projeto e conseguir o objetivo dela, qual seja, a conscientização da população em relação a observância das leis de trânsito a assessoria respondeu que:

R: Primeiro, foi demonstrar e indicar para todos os órgãos responsáveis pela fiscalização do trânsito, por exemplo a coordenadoria de trânsito do município, e a Polícia Militar, que é responsável pela fiscalização do trânsito, que eles estavam omissos com relação a isso.

Assim, Ministério Público foi provocar esses órgãos para que eles se organizassem inicialmente e comesçassem a atuar. Nesse ato, foram feitas diversas reuniões, primeiro com os órgãos do Brasil e depois foi chamado a administração de Pedro Juan Caballero/PY para que ela participasse também.

Nesse momento, foi descoberto como que era a regularização de uma moto estrangeira comprada no PY, quais os documentos deveriam ter em posse para poder transitar em uma moto entre outros.

(...) O Paraguai era um pouco desorganizado em relação a isso, a partir do momento em que eles fizeram uma pactuação aqui com o Ministério Público e os órgãos de trânsito do Brasil, que o Paraguai começou a se organizar, inclusive, o Dr, Gabriel comentou que foi solicitado ao PY uma melhor organização interna para emissão da cédula verde, que é o documento do registro do veículo.

Assim, nota-se que para uma eficiência do projeto é necessário a cooperação dos dois países, Brasil e Paraguai, tentando encontrar meios mais fáceis para fornecer à população as informações necessárias para poder transitar regularmente e facilidades na emissão de documentos.

Todavia, tal cooperação não durou muito tempo, conforme explicado pela assessoria, haja vista que após um tempo o Paraguai parou de ser tão rígido nas fiscalizações, bem como foi omissos ao verificar a procedência de compras de motocicletas em seu país.

Em opinião pessoal, apesar da falta de fiscalização do Paraguai também faltou pelo lado brasileiro no sentido de criar estratégias para acabar com a compra de motocicletas de forma irregular, de modo que se não houver cooperação completa entre os dois países o problema ainda existirá, apesar dos esforços de implantação de projetos de conscientização.

Dando continuidade, a assessoria mencionou que após a provocação dos entes públicos solicitando organização e demonstrando que eles estavam omissos, foi dado o segundo passo, qual seja:

(...) começou a organização de provocação em relação a fiscalização de trânsito efetiva. Então fazer blitz, que é o básico, recolher as motos que não

estavam parâmetro para transitar (sem luz, bem sucateadas mesmo), e cobrar capacete e a cédula verde e a carteira de habilitação para transitar no Brasil.

Se a moto não tivesse, dentro dos parâmetros do trânsito, sem capacete, não tiver registro da moto paraguaia e carteira de habilitação a moto é recolhida.

Nessa fase, os agentes de trânsito foram orientados a fazer esse trabalho. No mesmo período a coordenadoria de trânsito fez a educação no trânsito dentro de instituições de ensino, no qual os agentes públicos vão até escola e realizam palestras explicando sobre a observância da legislação de trânsito para as crianças, posteriormente, a partir desse conhecimento, as crianças levam para dentro de casa.

Outrossim, foi mencionado que o projeto ainda está em andamento, sendo pactuado em uma das reuniões uma meta mensal de recolhimento de motos fora dos parâmetros solicitados, tanto a polícia militar como a coordenadoria de trânsito tem a responsabilidade de encaminhar ao Ministério Público referido relatório.

Ademais, o Inquérito Civil de 2014 que deu ensejo ao projeto, foi arquivado, pois, cumpriu a finalidade de investigar a omissão dos agentes de trânsito. Todavia, recentemente em 2018, foi instaurado outro Inquérito Civil, onde durante sua tramitação buscou-se:

- 1) adequação normativa (definição das competências) fiscalização e gerenciamento do trânsito; fiscalização e gerenciamento do transporte municipal, mobilidade urbana, educação para o trânsito;
- 2) adequação estrutural (física e de recursos humanos);
- 3) adequação orçamentária e financeira (observância do artigo 320 do CTB – arrecadação, investimento e transparência) e
- 4) processos de trabalhos (sistemas operacionais, planos de ação, protocolos, educação permanente)

Está em fase final para resolução consensual do conflito, os termos do TAC, já foram discutidos e aceitos pelo Município, somente resta a sua formalização por meio da assinatura pelos representantes legais do Ministério Público e do Município.

Com relação a conscientização da população a assessoria informou que o Dr. Gabriel, como promotor de justiça, sempre comenta que a única forma de os adultos serem realmente conscientizado e educados é através da imposição de sanções (multa e recolhimento de motos que não preenchem os requisitos), pois, de outra forma é complicado, diferente das crianças, que por não terem ainda um comportamento viciado formando, é possível moldá-la para se adequar as atitudes

corretas e desse modo alcançar uma conscientização mais efetiva. Daí vem a importância da necessidade do trabalho da escola de trânsito.

No tocante aos métodos eficazes para se alcançar a conscientização da população foi respondido da seguinte forma:

(...) está questão é mais uma resposta pessoal, não sei se estou apta a responder, mas vou dar minha opinião. Se você cobrar, fiscalizar e multar, de alguma forma pelo medo as pessoas elas vão se adequar a legislação de trânsito.

Caso não haja essa fiscalização não haverá uma mudança de comportamento, por isso é tão importante os órgãos de trânsito se estruturarem e fazerem essa fiscalização mais incisiva e alcançar esse parâmetro bom de trânsito. Por exemplo, se você for em Dourados, ao chegar na cidade, você coloca o cinto, pois, ali tem-se a consciência de que pode ser multado se estiver sem o cinto de segurança. Aqui em Ponta Porã, por muito tempo não esse costume, devido a omissão desses agentes de trânsito, não sendo possível alcançar esse costume de respeitar as leis.

No mais, sobre os pontos positivos do projeto foi dito:

(...) Em 2019, o Dr. Ingressou uma ação civil pública para esvaziar o pátio do Detran para que novas blitz fossem realizadas, desde o início do projeto até hoje foram recolhidas inúmeras motocicletas, inclusive, motos que não tinham condições nenhuma em andar na rua, sabe, sem farol, caindo aos pedaços, então, acredito que pela apreensão das motos, de alguma forma, como expliquei essa sanção realizada sobre um adulto de algum modo surtiu um efeito, no sentido de ter mais cuidado ao andar de motocicleta.

(...) Pensando bem, por exemplo, a regularização das motos estrangeiras no py, foi readequada administrativamente lá para poder atender e ser mais fácil essa obtenção da cédula verde, e o recolhimento de inúmeras motos que não tinham condições de transitar, e essa questão do maior cuidado das pessoas que utilizam essa moto para transitar no Brasil, acredito que o projeto trouxe pontos positivos e foi eficaz.

Vale mencionar que esse maior cuidado implica pelo menos numa porcentagem menos que mínima na redução de acidentes de trânsito, conseqüentemente, menos gastos na saúde pública.

Sobre os desafios, complementando a resposta da 1ª PJ, é interessante mencionar a falta efetiva de cooperação entre os países do Paraguai e Brasil e maior rigidez na fiscalização pelos órgãos responsáveis. Ainda, a falta de vontade política dos próprios cidadãos, haja vista, conforme mencionado pela policial militar que embora tente realizar seu trabalho, com a falta de conscientização da população, torna-se quase sem efeito as medidas tomadas pelos órgãos e instituições pública.

Do trecho sobre os pontos positivos, extrai-se que, na visão da 1ª PJ de Ponta Porã, o projeto foi uma boa iniciativa e cumpriu sua função social, mas a sua implementação deixa a desejar pela ineficiência dos órgãos de fiscalização e pela falta de vontade da população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Coletados todos os dados, foi possível ter uma maior compreensão da realidade que a cidade de Ponta Porã/MS enfrenta no que diz respeito a irregularidade das motocicletas nesta região e a atuação do Ministério Público como uma instituição permanente e, assim, comparar essas informações com os parâmetros sobre o cumprimento da função social previamente estabelecidos.

Conforme mencionado, são três fatores que contribuiriam no aumento de utilização de motocicletas no Brasil, sendo: o crescimento desorganizado que acabou por afetar a mobilidade urbana, as precárias condições e ineficiências dos transportes públicos e as vantagens de comodidades que esse veículo oferece.

Apesar da constante tentativas de regulamentar o crescimento das cidades, as respostas chegaram tardiamente. Isto é, embora a vigências de leis regulamentadoras como Estatuto da Cidade ou a Lei de Mobilidade Urbana, por muito tempo as cidades cresceram sem nenhum tipo de planejamento.

Isso afetou potencialmente a mobilidade urbana, não restando opções a população a não ser usar uma tecnologia que possa driblar as consequências do crescimento não planejado: utilização motocicletas.

Foi visto que apesar dos benefícios das motocicletas elas trazem consequências que prejudicam a sociedade como um todo. Outrossim, foram mencionadas as legislações que tratam sobre a circulação de veículos no MERCOSUL, bem como as normas específicas do Brasil e Paraguai, onde foi possível perceber algumas contingências entre as legislações.

Ainda, a partir da análise do papel constitucional do Ministério Público e sua função social, é possível concluir que um membro do Ministério Público vocacionado deve acima de tudo desejar, no seu âmago, defender os interesses da coletividade, não só por ônus de seu cargo, olhando o cenário atual, é o que se denota.

Pois, o membro do Ministério Público desta comarca visualizou principal problema enfrentado, e utilizando-se dos seus instrumentos disponíveis tentou solucioná-los através do projeto “motociclista legal”, bem como a instauração de Inquéritos Cíveis e Ações Públicas, tudo com o objetivo de manter o projeto em andamento, buscando-se sua eficiência.

É claro que as mudanças não foram totalmente cristalinas, todavia, tem que se levar em consideração que um aspecto cultural enraizado leva tempo e persistência para ser mudado. Um exemplo disso foi mencionado pela assessoria da 1ª Promotoria de Justiça, no qual a imposição de uma fiscalização mais rígida com aplicação de multas e recolhimento das motocicletas que não preenchem os requisitos necessários, acabaram por afetar a população no sentido de ter maior zelo ao conduzir o veículo.

Com efeito, devido a esse maior cuidado, mesmo que mínimo, os acidentes diminuíram, conseqüentemente, o prejuízo da saúde pública também.

Ademais, há outras dificuldades enfrentadas como a falta de infraestrutura para dar auxílio as ações de prevenção e combate aos crimes de trânsito: maior efetivo de fiscalizadores de trânsito, viaturas, combustível entre outros. Outrossim, a falta de cooperação total entre os dois países e falta de vontade política da população em mudar seus hábitos de burlar a lei, tornam o objetivo do projeto menos eficaz.

Portanto, com os dados obtidos pelas entrevistas e referências bibliográficas, a presente pesquisa alcançou o objetivo almejado, qual seja, analisar se o Ministério Público cumpriu sua função social em relação a regularização de motocicletas que circulam na cidade de Ponta Porã/MS, concluindo-se que o promotor de Justiça da 1ª Promotoria de Justiça desta comarca, cumpriu sua função social, se amoldando nas ideias de renomados estudiosos da instituição como Mazzilli, uma vez que houve interação social e a desenvoltura necessária para criar um instrumento e dirimir um problema que seu meio social possui ou diminuir seus efeitos.

Entretanto, as falhas na fiscalização das autoridades sobre a circulação de motocicletas, a falta do acolhimento do projeto pela população (conforme se estrai do questionário online no qual apenas 42,3% optaram pelo “sim” ao ser perguntado se o projeto iria contribuir para a conscientização sobre o respeito as leis de trânsito), bem como a inexistência de um órgão específico para fiscalização de trânsito e ausência total de cooperação entre Ponta Porã/MS e Pedro Juan Caballero/PY, gerou efeitos negativos para o projeto do órgão ministerial.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Paulo Roberto de. **O MERCOSUL no contexto regional e internacional**, São Paulo: Aduaneiras, 1993

ANTP. **Sistema de informações da mobilidade urbana**. Relatório geral sobre a mobilidade urbana no Brasil 2018. Disponível em: <<http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

BACCN, Biblioteca y Archivo Central del Congreso de la Nación (BACCN). **Lei nº 5016 de 16 de maio de 2014**. Dispõe sobre o Trânsito e Seguridade Viária. Disponível em: < <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/4418/ley-n-5016-nacional-de-transito-y-seguridad-vial>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**. Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. Casa Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 06 de junho de 2020.

BRASIL, **Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981**. Promulga a Convenção sobre Trânsito Viário. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D86714.htm. Acessado em 12 de janeiro de 2021.

BRASIL. **Constituição Federal. 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acessado em: 06 de junho de 2020.

BRASIL. **Lei complementar nº 75 de maio de 1993**. Dispõe sobre a organização, as atribuições e o estatuto do Ministério Público da União. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp75.htm>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

BRASIL. **Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975**. Dispõe sobre o Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/l6261.htm>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto da Cidade. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política

urbana e dá outras providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 5.637, de 26 de dezembro de 2005**. Dispõe sobre a vigência das Decisões do Conselho do Mercado Comum, das Resoluções do Grupo. Mercado Comum e das Diretrizes da Comissão de Comércio do Mercosul que menciona. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20042006/2005/decreto/d5637.htm Acesso em: 06 de junho de 2020.

BRASIL. **PROJETO DE LEI Nº 1.687, DE 2007**. Institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=BFF6424ECD15C15D5322E0054663E3E4.node1?codteor=490284&filename=Avulso+-PL+1687/2007>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil**. Brasília: Ipea, 2011. (Texto para Discussão, n. 1595).

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas**. Capítulo publicado em: O Estatuto da Cidade e a Habitat III : um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana / organizador: Marco Aurélio Costa. – Brasília : Ipea, 2016. 361 p. : il., gráfs. Color.

CARVALHO, Isabel Maria T. **Circular livremente na Europa**. Porto: Elcla, 1995.

CASARIN, H. C. S.; CASARIN, S. J. **Pesquisa científica: da teoria à prática** [livro eletrônico]. 1ed. Curitiba: InterSaber, 2012.

CASTRO, Ricardo Valente Souto de. **Mercosul e a necessidade de harmonizar as legislações de trânsito**. Mestrado. UF/SC: 2001. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/81411>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

CNT. **Pesquisa mobilidade da população urbana 2017**. Confederação Nacional do Transporte, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. - Brasília: CNT: NTU, 2017.

CONTRAN. **Histórico de resoluções**. Resolução n.º14 de 12 de fevereiro de 1998. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/resolucoes-contran>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

CSJ, Corte Suprema de Justicia – Dirección del Registro de Automotores. **Requisitos para matriculación e inscripción**. Disponível em: <https://www.pj.gov.py/descargas/ID3-682_requisitos_expedicion_documentos.pdf>. Acessado em 12 de dezembro de 2020.

DENATRAN - **Departamento Nacional de Trânsito**. Estatísticas. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatra/estatisticas-denatran>>. Acessado em 06 de junho de 2020.

DINIZ, Maria Helena. **Compêndio de Introdução à Ciência do Direito**. 20ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

FILOMENO, José, G. B. **Ministério Público como Guardião da Cidadania**. In: Ferraz, Antônio (org.). Ministério Público: Instituição e Processo. São Paulo, Atlas, 1997

GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **Transporte no Brasil: história e reflexões**. Coord. Oswaldo Lima Neto. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi**. Estudos avançados, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Estatísticas. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>. Acessado em 06 de junho de 2020.

Leong, S. T. (2002). **Influência da emissão de benzeno de motocicletas na qualidade do ar de Bangkok**. Ambiente Atmosférico (1994). Disponível em: <<http://doi.org/pmid>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

MARRONE, José Marcos. **Delitos de trânsito, aspectos penais e processuais do código de trânsito brasileiro**. São Paulo: Atlas, 1998.

MARTINS, Patrícia C. S. **A formação do território turístico de Pedro Juan Caballero (Paraguai)**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Aquidauana: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2007

MATHIJSEN, P. S. F. R. et al. **Introdução ao direito Comunitário**. Trad. José Manuel Caseiro Alves, Ricardo Vieira Fernão e Antônio Robalo Cordeiro. Coimbra: Coimbra Editorial, 1991.

MAZZILLI, Hugo Nigro. **A natureza das funções do Ministério público e sua posição no processo penal**. Revista dos Tribunais, 805/464, nov, 2002.

MAZZILLI, Hugo Nigro. **O membro do Ministério Público como agente político**. 2019. Disponível em <www.mazzilli.com.br/pages/artigos/agenpol.pdf>

MAZZILLI, Hugo Nigro. **Regime jurídico do Ministério Público**. São Paulo: Saraiva 1995

MERCOSUL. **Pesquisa de Resoluções**. Ano 2017. Resolução GMC n.º 12/17. Dispõe sobre a implementação da Placa do MERCosul. Disponível em: <<https://www.mercosur.int/pt-br/documentos-e-normativa/resolucoes/>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

METRÓPOLES, Observatório das. **Mapa da motorização individual no Brasil – Relatório 2019**. Coord. Juciano Martins Rodrigues. Rio de Janeiro: Ed. Universitária da UFRJ e IPPUR, 2019.

MPMS. **1ª Promotoria de Justiça de Ponta Porã**. Disponível em: <<https://www.mpms.mp.br/promotorias/ponta-pora/1a-promotoria-de-justica-de-ponta-pora>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

MPMS. **Projeto “motociclista legal respeita a Lei, nos dois lados da fronteira” é lançado em Ponta Porã e Pedro Juan Caballero (PY)**. Disponível em: <<https://www.mpms.mp.br/noticias/2015/10/projeto-motociclista-legal-respeita-a-lei-nos-dois-lados-da-fronteira-lanado-em-ponta-por-e-pedro-juan-caballero-py>>. Acessado em 02 de dezembro de 2020.

NASCIMENTO, Valdir Aragão do. **Fronteiriço, Brasileiro, Paraguaio ou Brasiguai? Denominações Identitárias na Fronteira Pedro Juan Caballero (PY) e Ponta Porã (BR)**. Artigo. Publicado em 05 de dezembro de 2014. Ed. v.16 n.1, p. 105-137, 2014. Florianópolis: Ilha, Revista de Antropologia, 2014.

OMS, Organização Mundial de Saúde. **Relatório de Status global sobre segurança no trânsito 2018**. Disponível em: <https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/en/> Acessado em 12 de janeiro de 2021.

OMS. Organização Mundial de Saúde. (2011). **Lesões causadas pelo trânsito**. Ficha Informativa N°358. Genebra, Suíça. Disponível em: <<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

ONSV, Observatório Nacional de Segurança Viária. **Mortes em acidentes de trânsito por modo de transporte da vítima. 2016**. Disponível em: <<https://www.onsv.org.br/19076-2/>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana. **CHINA-PARAGUAI-BRASIL uma rota para pensar a economia informal**. RBCS –REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS SOCIAIS. –Vol. 23 n°. 67 junho/2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v23n67/09.pdf>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

PORTUGAL, Licínio da Silva. **Transporte, mobilidade e desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017.

PRODANOV, Cleber Cristiano. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo, Ed. Feevale, 2013.

REALE, Miguel. **Filosofia do Direito**. 19ed. São Paulo: Saraiva, 1999.

Rodríguez, D., Santana, M., & Pardo, C. (2015). **La motocicleta en America Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región**. (Espacio, Ed.). Bogotá: CAF. Disponível em: <

<http://scioteca.caf.com/handle/123456789/754>> Acessado em 20 de dezembro de 2020.

SCOVINO, A. S., 2008. **As viagens a pé na cidade do Rio de Janeiro: Um estudo da mobilidade e exclusão social**. Dissertação de M. Sc. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, RJ. Brasil. Disponível em: <<http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/dissertacoes-e-teses/2008/113-adriana-scovino-as-viagens-a-pe-na-cidade-do-rio-de-janeiro-msc-ufrj-2008/file>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

TEIXEIRA. **As jornadas de junho de 2013 e a crise da democracia**. Instituto Humanitas Unisinos. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/188-noticias/noticias-2018/580737-as-jornadas-de-junho-de-2013-e-a-crise-da-democracia>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

TOURINHO FILHO, Fernando da Costa. **Processo Penal**. São Paulo: Saraiva, 1982, v.2

UNIÃO, Diário Oficial. **Resolução n.º 780 de 26 de junho de 2019**. Dispõe sobre o novo sistema de Placas de Identificação Veicular. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-780-de-26-de-junho-de-2019-179414765>. Acessado em 20 de dezembro de 2020

VASCONCELLOS, Eduardo A. **O custo social da motocicleta no Brasil**. Revista dos Transportes Públicos–ANTP, ano, v. 30, p. 31, 2008.

VASIC, A. M., e WEILENMANN, M. (2006). **Comparação das emissões do mundo real de veículos de duas rodas e automóveis de passageiros**. Ciência e Tecnologia Ambiental. Disponível em <<http://doi.org/Doi10.1021/Es0481023>>. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

APÉNDICE

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO ONLINE

- 1) Nome:
- 2) E-mail:
- 3) Em algum momento já presenciou alguma inobservância das leis de trânsito por condutores de motocicleta?
 - Sim
 - Não
- 4) Quais das inobservâncias abaixo foram as mais observadas por você?
 - Conductor sem capacete
 - Motocicleta sem placas de identificação
 - Motocicleta em estado precário (fiação exposta, sem luzes etc)
 - Conductor sem os documentos necessários para conduzir uma motocicleta
 - Conductor transportando mais passageiros na motocicleta do que permitido
 - Conductor que excede a velocidade máxima na via
 - Conductor que pratica manobras perigosas (empina veículos, racha etc).
- 5) Alguma vez já conduziu uma motocicleta?
 - Sim
 - Não
- 6) Se a resposta for “sim”, observou as regras estabelecidas nas leis de trânsito?
 - Sim
 - Não
- 7) Se a resposta for “sim”, observou as regras estabelecidas nas leis de trânsito?
 - Sim
 - Não
- 8) Já conduziu algum veículo automotor quando era menos de 18 (dezoito) anos?
 - Sim
 - Não
- 9) Em algum momento sofreu algum acidente de trânsito envolvendo motocicletas?
 - Sim
 - Não

- 10)** Já ouviu falar do projeto “Motociclista Legal respeita a Lei, nos dois lados da Fronteira”, elaborada pelo Ministério Público Estadual/MS em parceria com autoridades paraguaias e brasileiras?
- Sim
 - Não
- 11)** O projeto supracitado visa sensibilizar a população acerca da importância em se respeitar a legislação de trânsito para circulação de motociclistas. O projeto, na sua opinião, pode melhorar a situação na região de fronteira?
- Sim
 - Não
 - Talvez
- 12)** Qual sua opinião sobre o projeto: "motociclista legal"?
- 13)** Você acredita que as autoridades de trânsito estão cumprindo seu papel em fiscalizar a observância de leis de trânsitos por motociclistas?
- Sim
 - Não
 - Talvez
 - Tem alguma recomendação para melhorar a fiscalização das autoridades de trânsito?
- 14)** Você acredita que os cidadãos de Ponta Porã e Pedro Juan Caballero poderão cumprir as regras estabelecidas nas leis de trânsito através do projeto "motociclista legal" e aumento de fiscalização das autoridades de trânsito?
- Sim
 - Não
 - Talvez
- 15)** Na sua opinião o cumprimento das regras estabelecidas nas leis de trânsito paraguaias e brasileiras são importantes?
- Sim
 - Não
 - Talvez

APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO DO ADVOGADO EM SEGURO DPVAT

1. Tem muitos acidentados que buscam o escritório
2. A maioria é decorrente de acidentes envolvendo motocicletas?
3. Quais os principais fatores que contribuíram para a gravidade de ferimentos?
4. É natural de Ponta Porã?
5. Qual sua opinião sobre essa região de fronteira? Somente aqui há esse tipo de irregularidade?
6. Quais medidas devem ser tomadas para aumentar a regularidade de motocicletas?
7. Já ouviu falar do projeto “motociclista legal”?
8. Acredita que é eficaz?
9. Quais fatores acredita que dificulta na implantação desse projeto?

APÊNDICE C – QUESTIONÁRIO ENVIADO AO 4º BATALHÃO DE POLÍCIA MILITAR DE PONTA PORÃ/MS

1. Com que frequência é realizado a fiscalização de trânsito?
2. Quais os documentos necessários para um paraguaio estar em dia ao conduzir uma motocicleta? Se for brasileiro os documentos são os mesmos?
3. Já ouviu falar sobre o projeto “motociclista legal”?
4. Quais medidas você acredita serem eficazes para a fiscalização, bem como a prevenção de irregularidades dos condutores de motocicletas?
5. Acredita que o projeto irá ajudar? É eficaz?
6. Na sua opinião, quais os maiores desafios enfrentados pela polícia militar quando atua na fiscalização e regularização de motocicletas?

APÊNDICE D - QUESTIONÁRIO ENVIADO A 1ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE PONTA PORÃ/MS

1. Do procedimento:

1.1 Como chega ao Ministério Público a notícia da omissão de autoridades de trânsito em fiscalizar a observância das regras estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro pelos condutores de motocicleta?

1.2 Diante da informação, qual é o próximo passo? Já é instaurado o inquérito civil ou existe algum tipo de investigação?

1.3 Com que frequência é realizado a fiscalização das autoridades de trânsito?

4. Sobre a instauração de inquérito civil:

4.1. É um processo demorado?

4.2. Quais medidas podem ser tomadas durante o inquérito civil para prevenir a omissão das autoridades de trânsito em fiscalizar a observância das regras impostas pelo CTB? Tais medidas são eficazes?

5. Sobre o projeto “Motociclista legal respeita a Lei, nos dois lados da fronteira”:

5.1 Qual foi a principal motivação para a elaboração e implantação desse projeto?

5.2 Quais métodos utilizados para conseguir o objetivo do projeto, qual seja conscientizar a população sobre as leis de trânsito?

5.3. De modo geral, tais métodos são eficazes?

5.4. Existe cooperação com outros órgãos ou com o Poder Público?

5.5 Desde a implantação do projeto houve resultados positivos?

6.Aspectos regionais

6.1 A não observância das regras estabelecidas no CTB é mais comumente observado na região de fronteira ou no interior do país? Ou não há uma diferença considerável?

7. Opinião pessoal do entrevistado:

7.1 Especificamente na região, o senhor acredita que os condutores de motocicletas observam as regras estabelecidas no CTB, ou há muitas irregularidades?

7.2 Na sua opinião, quais são os maiores desafios enfrentados pela Promotoria quando atua na regularização de motocicletas?