

LEGISLAÇÃO E TRÂNSITO NA REGIÃO DA FRONTEIRA: COMPORTAMENTO DOS MOTORISTAS E MOTOCICLISTAS NAS CIDADES DE PONTA PORÃ E PEDRO JUAN CABALLERO - PY.

Fabrcio Antonio Deffacci¹
Vinicius Vasconcelos Braga²

RESUMO

O presente artigo visa demarcar a legislaço de trânsito vigente nas cidades de Ponta Porã/MS e Pedro Juan Caballero/PY e explanar sobre o comportamento de motoristas no trânsito destes locais e suas implicaçoes sociais. Vez que, em razão dos abusos e desrespeitos às leis de trânsito, os motoristas que trafegam nas vias públicas da região de fronteira, causam diariamente incontáveis acidentes de trânsito, fazendo vítimas fatais ou com lesões gravíssimas. Nesse sentido, realizou-se revisão bibliográfica e legislaço pertinente aos países fronteiriços, também foram colhidas imagens do trânsito nas ruas fronteiriças e dados dos óbitos decorrentes, visando demonstrar com clareza o tema da pesquisa, que se consubstancia no hábito daqueles que utilizam a via pública, bem como na necessidade de implementaçõ de políticas públicas de efetiva conscientizaço e combate às transgressões no trânsito das cidades gêmeas. Por fim, sugeriu-se a ampliaço da pesquisa na identificaço de pontos estratégicos para a melhoria e reduço dos riscos a todos os cidadãos.

Palavras chave: Acidentes, Abusos, Veículos, Óbitos, Conscientizaço.

ABSTRACT

The present article aims to demarcate the traffic legislation in force in the cities of Ponta Porã / MS and Pedro Juan Caballero / PY and explain the behavior of drivers in the traffic of these places and their social implications. Because of the abuses and disrespect of traffic laws, motorists traveling on public roads in the border region cause countless traffic accidents daily, making fatal or very serious injuries. In this sense, a bibliographical review and legislation relevant to the border countries was carried out, images of the traffic in the border streets and data on the deaths were also collected, aiming to demonstrate clearly the research theme, which is consubstantiated in the habit

¹ Graduado em Ciências Sociais pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná - UNIOESTE (2005). Mestrado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de São Carlos - UFSCar (2008). Doutorado em Ciências Sociais (2012) pela UNESP/Araraquara. Experiência em pesquisa teórica nas Ciências Sociais: 1) no âmbito da Sociologia enfoque na Sociologia do Conhecimento; 2) na Teoria Política enfoque na questão dos intelectuais. Destaca-se também a interface entre as duas áreas, demarcando os estudos realizados no campo do planejamento de desenvolvimento. Atualmente atua na Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul (UEMS): coordenador do Mestrado em Desenvolvimento Regional e de Sistemas Produtivos (UEMS/Ponta Porã), docente do Curso de Ciências Sociais (UEMS/Amambai), Coordenador do Curso de Ciências Sociais na modalidade EaD (UEMS/UAB/Capes), e-mail fabricio.deffacci@gmail.com.

² Advogado, Cientista da Computação e Mestrando do PPGDRS – UEMS, Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, e-mail: vvbadvocacia@gmail.com.

of those who use the public highway , as well as the need to implement public policies to effectively raise awareness and combat transgressions in twin city traffic. Finally, it was suggested to broaden the research in identifying strategic points for the improvement and reduction of risks to all citizens.

Key Word: Accidents, Abuse, Vehicles, Deaths, Awareness.

INTRODUÇÃO

O tráfego de veículos na região fronteiriça de Ponta Porã vem se intensificando anualmente, com o aumento da frota de veículos local e, ainda, somada à frota da cidade fronteiriça de Pero Juan Caballero/PY, elevando a quantidade de automotores e implicando na necessidade de políticas públicas fomentadoras da mobilidade urbana.

Segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) no ano de 2016 a frota de veículos automotores na cidade de Ponta Porã ultrapassou a marca de 35.000 automóveis e mais de 6.000 motocicletas, sendo que o município conta com uma população de 77.872 pessoas (Senso 2010 - IBGE). Um crescimento da ordem de 18% em relação ao ano de 2015, que contava com aproximadamente 29.000 veículos. No ano de 2011 foram autuadas mais 500 mil infrações de motos sem placas nas ruas do Município de Ponta Porã (PERKONS, 2011).

No entanto, o crescimento populacional e do número de veículos automotores, se contrapõem ao fato de que diariamente são registrados acidentes de trânsito com vítimas fatais nas ruas da cidade de Ponta Porã. Somente no período de 2013 a 2016 foram registrados 109 óbitos vítimas do trânsito na fronteira (DATASUS).

Nesse sentido, ante a ampliação do número de veículos automotores, também há necessidade de ampliação do empenho estatal no direcionamento e fiscalização do trânsito, ainda mais, com a ingerência que exerce os costumes e tradições da cidade paraguaia lindeira à Ponta Porã.

Por fim, a elucidação das regras comuns de trânsito aplicável à região fronteiriça, os hábitos dos utilizadores das vias públicas e possíveis causas de suas transgressões, podem contribuir para o fomento de políticas públicas de mobilidade urbana, além de representar alerta à comunidade local, objetivando proteger a incolumidade física dos usuários das vias públicas.

O TRÂNSITO NA FRONTEIRA

Inicialmente, cumpre destacar, que “Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai assinaram, em 26 de março de 1991, o Tratado de Assunção, com vistas a criar o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). O objetivo primordial do Tratado de Assunção é a integração dos Estados Partes por meio da livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos, do estabelecimento de uma Tarifa Externa Comum (TEC), da adoção de uma política comercial comum, da coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais, e da harmonização de legislações nas áreas pertinentes”.

Nesse sentido, os Estados objetivando o aperfeiçoamento da União Aduaneira, um dos objetivos basilares do MERCOSUL, aprovaram inúmeros acordos e resoluções, dentre eles o Acordo de Montevideo (ACORDO SOBRE REGULAMENTAÇÃO UNIFICADA DE TRÂNSITO), que no Brasil passou a vigor por meio do Decreto Federal de 3 de agosto de 1993.

Os Estados partes do MERCOSUL incorporaram ao seu ordenamento jurídico as regras básicas de unificação de trânsito. O Acordo estabeleceu aos motoristas, que transitarem nas vias públicas dos Estados parte, o dever de obediência às regras de trânsito vigentes no país.

Dentre as regras de unificação, há aquelas que preveem a validade da carteira de habilitação vigente, emitida no país de origem do motorista. A obrigatoriedade de porte de Certificado de apólice de seguro de responsabilidade civil vigente e com cobertura nos Estados Partes (carta verde Res. Nº 120/94 do MERCOSUL).

Vale destacar que, afora as regras de unificação, as demais normas de trânsito existentes no Brasil e Paraguai guardam semelhanças, que podem ser compreendidas como exercício do bom senso, visando sempre à segurança dos motoristas, transeuntes e demais usuários das vias.

Especificamente às regras de trânsito, sejam elas estabelecidas em razão da unificação, da moral ou do bom senso, ousamos citar as que buscam proibir e penalizar os motoristas que se aventuram a guiar seus veículos nas vias públicas sob a influência de álcool ou substâncias entorpecentes.

Nesse sentido, estabelece o artigo 165 e seguintes da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), ser infração gravíssima a direção de veículo automotor sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa, e a recusa do motorista a ser submetido a teste, exame clínico, perícia que permita certificar o grau de

influência da substância. Impondo multas (no valor atual de R\$ R\$ 2.934,70), suspensão do direito de dirigir (12 meses), recolhimento do veículo, sem prejuízo da apuração de eventual ilícito penal do infrator (BRASIL, 1997).

Igualmente o Código de Trânsito Paraguaio (LEY N° 5.016/14 “NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL” *concordado con el Anexo de su Decreto Reglamentario n° 3427/2015*), proíbe e penaliza a direção de veículos automotores por motoristas sob a influência de álcool e substâncias entorpecentes, considerando falta gravíssima sua inobservância. Havendo norma no sentido de proibir o consumo de bebidas alcoólicas na via pública (*Artículo 45*), responsabilizando solidariamente o estabelecimento comercial que forneceu bebidas ao infrator (PARAGUAI, 2014).

Mas há na região fronteira de Ponta Porã e Pedro Juan Caballero singular situação, que salta aos olhos de qualquer pessoa que transita pelas ruas da fronteira seca, que é a não utilização por motociclistas do Capacete, item obrigatório de segurança.

Esta realidade se vislumbra não só no lado Paraguaio da fronteira, mas, também, nas ruas da cidade brasileira de Ponta Porã, comportamento dos motoristas que implica em gravíssima infração de trânsito, mas que não recebe reprimenda algumas das autoridades públicas de trânsito nos dois países.

Primeiramente, vale esclarecer, que a legislação dos países fronteiriços possui disposição quanto à obrigatoriedade do uso do equipamento e, ainda, imputa punição ao seu desrespeito.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997) em seu artigo 54, I, disciplina a obrigatoriedade do uso do capacete aos condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores que circulam nas vias públicas. Classificando como gravíssima a infração, apenando o infrator com multa pecuniária e suspensão do direito de dirigir (BRASIL, 1997).

Regra semelhante está disciplinada no Código de Trânsito Paraguaio, este, inclusive, especifica as características do aparato de segurança, e estabelece sua obrigatoriedade em seu artigo n°. 76 (PARAGUAI, 2014).

Castel (2005, p. 22) aduz que à segurança civil, é assegurada por um Estado de direito que garante o exercício das liberdades fundamentais, faz justiça e vela pelo desenrolar pacífico da vida social (é o trabalho das ‘forças da ordem’ que garantem no cotidiano, como se supõe, a segurança dos bens e das pessoas).

Entretanto, mesmo com o regramento e imposição de penalidades os motoristas da região fronteira perpetuam diariamente violações, colocando em risco suas vidas e dos demais usuários da via pública. Mas, o que importa indagar: Quais as causas e motivações para este comportamento contraditório e de risco, a que se inserem os motoristas?

MOTIVAÇÃO E COMPORTAMENTO HUMANO

O trânsito é um problema social. Em cada cruzamento, constatamos que os pedestres, os carros, os ônibus, as bicicletas etc. vão e vêm de diferentes direções. Em princípio, cada um deseja passar por esse cruzamento permanecendo ileso e deixando o outro passar também ileso (ROZESTRATEN, 1989).

No entanto, na realidade, a situação é mais complexa do que se poderia concluir por uma observação rápida. O motorista deseja fluidez do tráfego de veículos, por outro lado, o pedestre precisa de menor fluidez para que possa atravessar a rua. Outra situação também envolta nas questões de trânsito é o comerciante que deseja que os fregueses possam estacionar em frente a sua loja. Portanto, os interesses das pessoas que participam do trânsito não são os mesmos e entram necessariamente em conflito.

E mesmo os interesses das pessoas são variáveis conforme a situação. Por exemplo, uma pessoa quando é motorista vê o pedestre como estorvo no seu caminho, mas quando essa mesma pessoa torna-se pedestre vê o carro atrapalhando o seu caminho. Há uma ambivalência ou contradição no seu julgamento da situação, dependendo da posição que ele está assumindo dentro do trânsito (ROZESTRATEN, 1989).

Além disso, é certo que as condições e estados emocionais de ansiedade, agressividade e angústia dos motoristas constituem causas humanas diretas que afetam negativamente a habilidade destes em processar as informações pertinentes para que dirijam com segurança (BARTHOLOMEU, 2008).

A TEORIA DO COMPORTAMENTO PLANEJADO

Algumas teorias na psicologia foram utilizadas em inúmeros trabalhos científicos e acadêmicos na busca de se identificar elementos sociais e comportamentais

causadores do ímpeto humano para a violação de regras e à assunção de riscos pelo indivíduo, principalmente no que tange ao trânsito nas cidades.

Existem, basicamente, duas dimensões que caracterizam o fator humano na segurança de tráfego: o desempenho e o comportamento. O desempenho do motorista pode ser traduzido como aquilo que ele é capaz de fazer, com base em suas características cognitivas e sensoriais, em seu conhecimento e em sua destreza. O comportamento, por sua vez, é aquilo que o motorista efetivamente faz ao volante, podendo ser visto como aquilo que ele escolhe fazer com suas habilidades (EVANS, 2004).

A teoria do comportamento planejado, de Icek Ajzen (1985), através de seu artigo "Das intenções às ações: Uma teoria do comportamento planejado", vem sendo utilizada com sucesso para se estudar o comportamento dos motoristas, especialmente nos casos de violações conscientes, direção agressiva e direção sob efeito de álcool. Segundo esta teoria (TCP), a ação humana é guiada por três tipos de considerações: crenças comportamentais, crenças normativas e crenças de controle. As crenças comportamentais são aquelas relativas aos possíveis resultados do comportamento e sua avaliação. Essas crenças provocam atitudes (favoráveis ou desfavoráveis) em relação ao comportamento. As crenças normativas referem-se às expectativas de terceiros e à motivação para adequar-se a essas expectativas, que resulta na norma subjetiva (ou “pressão social percebida”). Por fim, as crenças de controle são aquelas relativas à presença de fatores que possam facilitar ou impedir a execução do comportamento, e ao poder percebido desses fatores, gerando o controle comportamental percebido. Essas três crenças levam à formação de uma intenção comportamental, que será mais forte quanto mais favoráveis forem as atitudes e a norma subjetiva, e quanto maior for o controle percebido pelo autor sobre a ação. Por fim, dado um grau suficiente de controle real sobre o comportamento, espera-se que ele seja executado (NODARI e BOTESINI, 2010).

Esse controle real, no entanto, muitas vezes é substituído pelo controle percebido, já que pode ser limitado pela dificuldade de execução de determinados comportamentos.

Pereira (2002) esclarece que, em certas atividades, deve também ser incorporado no proceder no trânsito à aptidão, a habilidade e a perícia, como no caso de policiais que, além da incumbência da manutenção da ordem e segurança, nas suas atividades inexoravelmente está inserido no tráfego das cidades, devendo arcar com o ônus de representante do estado na segurança pública e, assim, proceder com maior cautela.

Diante disso, torna-se importante distinguir no que se traduz o comportamento e o desempenho do motorista. O desempenho revela-se em tudo o que o motorista está capacitado a fazer, enquanto seu comportamento diz respeito ao que ele escolhe fazer. O comportamento do motorista é fundamental quanto à segurança, cumprimento das normas de trânsito, respeito aos demais usuários da via e cuidados com o meio, uma vez que, mesmo tendo ele ciência das regras legais, morais e sociais que estabelecem uma convivência harmônica e segura no trânsito (desempenho do motorista), pode ele optar por não utilizar o capacete, ingerir bebida alcoólica, ultrapassar em local proibido, jogar lixo e dejetos nas vias públicas, estacionar em local proibido (comportamento do motorista).

DO COMPORTAMENTO COSTUMEIRO ANTIJURÍDICO

Nos casos em que um comportamento contrário ao direito é socialmente aceito, vale dizer, há regra proibitória, mas os indivíduos não a respeitam e o Estado não utiliza os meios coercitivos existentes para a garantia da eficácia da norma. Exemplo disto é o desuso de capacete por motociclistas nas vias públicas na região de fronteira. Temos um reiterado comportamento antijurídico que é socialmente aceito, ou seja, um costume que revoga uma norma.

A doutrina de Maximiliano (2011, p. 155) aponta a existência de três espécies de costumes: o *secundum legem*, previsto no texto escrito, que a ele se refere, ou manda observá-lo em certos casos, como Direito Subsidiário; o *propter legem*, que substitui a lei nos casos por ela deixados em silêncio [...]; o *contra legem*, que se forma em sentido contrário ao das disposições escritas.

O autor reconhece, por outro prisma, que há textos legais que caem em desuso, tornando-se letra morta por se revelarem incompatíveis com o estado social e com as ideias socialmente aceitas em uma época. Ou ainda, sob o prisma da Teoria das Janelas Quebradas, desenvolvida na escola de Chicago por Wilson e Wesley (1982, p.31) e posteriormente pelo estudo de Skogan (1990), segundo esta teoria, pequenos delitos (como vadiagem, jogar lixo nas ruas, beber em público, catar papel e prostituição), se tolerados, podem levar a reiteração criminosa e, até mesmo, a crimes maiores, ou seja, quando um comportamento contrário ao direito não é coibido pelo Estado, pode haver a aceitação social de um comportamento nocivo a toda coletividade, como no caso do

desuso do Capacete por motociclistas na região de fronteira, ou o consumo de bebida alcoólica e a direção de veículo automotor.

A Teoria das Janelas Quebradas teve como base teórica uma experiência desenvolvida pelo psicólogo americano Philip Zimbardo em 1969. Nesta experiência os psicólogos deixaram dois automóveis idênticos abandonados em bairros diferentes do Estado de Nova York, um em bairro nobre e outro na periferia. O carro que estava na periferia foi rapidamente depredado, roubado e as peças que não serviam para venda foram destruídas. O carro que estava na área nobre da cidade permaneceu intacto (PACHECO, 2016).

O pensamento teórico alhures relatado leva ao raciocínio de que a omissão ao zelo pelas regras de convivência social, quer pela autoridade pública ou sociedade, levará conseqüentemente a uma degradação social, ou seja, o descaso com o zelo à coisa pública dá origem a um sentimento de descaso, desleixo, desrespeito, cada um cuida de si.

Se houvesse uma fiscalização mais séria no trânsito, diminuiria sem dúvida o índice de acidentes. No Japão, tornou-se possível proceder dessa maneira: multas altas e fiscalização para todo lado. Se você tem que pagar tanto porque o seu carro está mal estacionado, dentro de uma semana ninguém mais vai estacionar mal (ROZESTRATEN, 1986).

Figura 1.



Fonte: Produzido pelos autores, mediante coleta de imagens nas ruas de Ponta Porã e Pedro Juan Caballero/PY.

Como se percebe, há na região de fronteira um comportamento antijurídico socialmente aceito e não combatido pelos órgãos públicos, gerado a partir de comportamentos de indivíduos no tráfego nas vias públicas, estes que ao vislumbrarem a inexistência de reprimenda à burla das regras de trânsito (resultados negativos), avaliam estar livres para a condução dos veículos automotores infringindo inúmeras regras de trânsito.

PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

O referencial teórico também permite verificar o estado do problema a ser pesquisado, sob o aspecto teórico e de outros estudos e pesquisas já realizados (LAKATOS; MARCONI, 2003).

Segundo Marion, Dias e Traldi (2002, p.38): “O referencial teórico deve conter um apanhado do que existe, de mais atual na abordagem do tema escolhido, mesmo que as teorias atuais não façam parte de suas escolhas”.

A escolha da metodologia torna-se fundamental no direcionamento de uma pesquisa. Neste estudo, utilizou-se de uma que de acordo com Gil (1991) são desenvolvidas a partir de material já elaborado, principalmente livros e artigos científicos, além de dados secundários disponibilizados pelo Ministério da Saúde Brasileiro – DataSus, no que concerne aos óbitos decorrentes de acidente de trânsito. E para uma melhor elucidação da situação do trânsito em Ponta Porã e como dado comparativo, acrescentou-se dados referentes aos óbitos decorrentes de acidente de trânsito em outros municípios fronteiriços (Mundo Novo, Corumbá e Foz do Iguaçu).

Também foram colhidas imagens fotográficas do trânsito nas ruas de Ponta Porã e Pedro Juan Caballero/PY, com a identificação de flagrantes violações às regras de trânsito, em método exploratório. Junto a isso, a abordagem exploratória foi realizada mediante observação direta do trânsito na região da fronteira.

DISCUSSÃO E RESULTADOS

O comportamento dos motoristas na região fronteira de Brasil e Paraguai nos municípios de Ponta Porã e Pedro Juan Caballero, em razão dos costumes *contra legem*,

decorrentes diretos da ausência estatal, promovem diuturnamente acidentes automobilísticos com dezenas de vítimas.

Assim procurou-se no sistema informático do Ministério da Saúde – DataSUS, a extração de dados a demonstrar os resultados da ausência de políticas públicas eficazes para o controle de trânsito local.

A tabela 1 informa o número de óbitos decorrente de acidentes de trânsito no município de Ponta Porã, no interregno de 1999 a 2016.

Tabela 1.

Ano	Ponta Porã	Ano	Ponta Porã	Ano	Ponta Porã
2016	19	2010	30	2004	15
2015	30	2009	36	2003	12
2014	31	2008	27	2002	31
2013	29	2007	22	2001	9
2012	34	2006	23	2000	11
2011	32	2005	18	1999	12

Fonte: Elaborado pelos Autores, mediante dados disponibilizados pelo Ministério da Saúde – DataSUS.

A tabela 2 informa a taxa de mortalidade decorrente de acidentes de trânsito nos municípios de Ponta Porã, Corumbá, Mundo Novo e Foz do Iguaçu, por 100 mil habitantes no interregno de 1999 a 2013 e o gráfico 1 sua distribuição analítica.

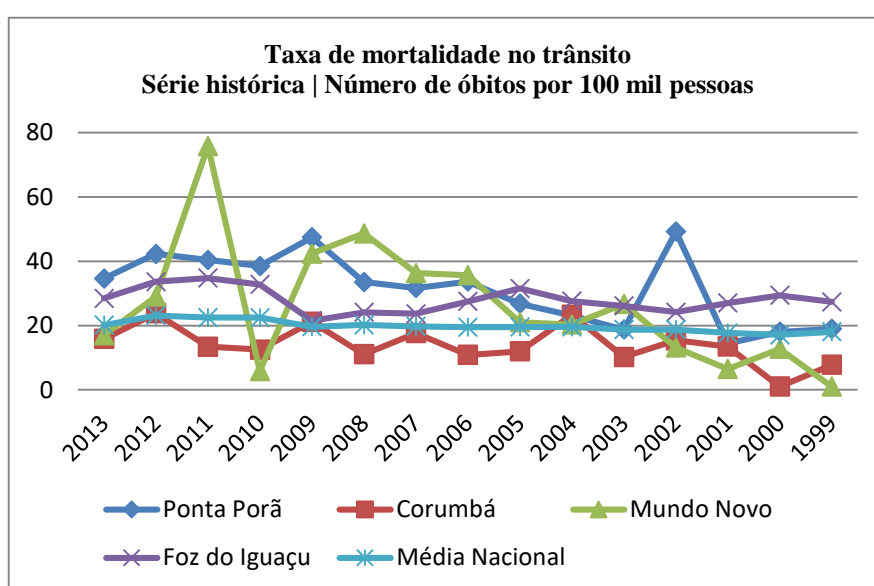
Tabela 2.

	Ponta Porã	Corumbá	Mundo Novo	Foz do Iguaçu	Média Nacional
2013	34,63	15,84	16,99	28,46	20,12
2012	42,27	23,83	28,98	33,63	23,1
2011	40,42	13,42	75,81	34,78	22,48
2010	38,52	12,54	5,87	32,8	22,46
2009	47,4	21,11	42,4	21,53	19,63
2008	33,51	11,09	48,66	24,12	20,18
2007	31,68	17,66	36,31	23,68	19,76
2006	33,67	10,88	35,66	27,5	19,47
2005	26,79	11,97	21,02	31,52	19,54
2004	23,09	23,31	20,32	27,59	19,6
2003	18,75	10,21	26,7	26,11	18,74
2002	49,19	15,43	13,16	24,18	18,76
2001	14,47	13,46	6,48	26,99	17,71
2000	18,06	1,04	12,76	29,4	17,08
1999	18,92	7,77	1	27,37	18,04

Fonte: Elaborado pelos Autores, mediante dados disponibilizados pelo Ministério da Saúde – DataSUS.

O gráfico 1 traz um comparativo ao número de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito nos municípios fronteiriços de Ponta Porã, Foz do Iguaçu, Corumbá e Mundo Novo, com a média nacional no interregno de 1999 a 2013.

Gráfico 1.



Fonte: Elaborado pelos Autores, mediante dados disponibilizados pelo Ministério da Saúde – DataSUS.

Da análise da tabela e gráfico 1, torna-se claro que o município de Ponta Porã apresenta média de óbitos decorrentes de acidente de trânsito (no ano de 2013 foi de 34,63 óbitos/100 mil habitantes) em muito superior á da média nacional (no ano de 2013 foi de 20,12 óbitos/100 mil habitantes).

A tabela 3 informa o número óbitos decorrente de acidentes de trânsito em Ponta Porã por 100 mil habitantes no interregno de 1999 a 2013, por tipo de acidente. Sendo clarividente que os acidentes que envolvem motociclistas produzem graves resultados, senão, a morte.

Tabela 3.

Óbitos em Ponta Porã/MS por Tipo de Acidente de Trânsito / 100 mil Habitantes

	Motociclista	Ocupante de Automóvel	Pedestre	Ciclista
--	--------------	-----------------------	----------	----------

2013	13,13	13,13	4,78	2,39
2012	18,65	7,46	7,46	1,24
2011	12,63	12,63	12,63	0
2010	19,26	8,99	5,14	3,85
2009	18,43	7,9	5,27	6,58
2008	9,38	4,02	8,04	1,34
2007	10,08	4,32	7,2	2,88
2006	4,39	2,93	17,57	2,93
2005	10,42	1,49	7,44	4,46
2004	-	3,08	1,54	-
2003	-	-	4,69	-
2002	4,76	7,93	19,04	1,59
2001	-	1,61	4,82	-
2000	-	1,64	9,85	-
1999	-	Sem dados	7,88	-

Fonte: Elaborado pelos Autores, mediante dados disponibilizados pelo Ministério da Saúde – DataSUS.

A toda vista, a organização e civilidade no trânsito parte, principalmente, da atitude dos usuários das vias públicas, sejam motoristas ou pedestres, como bem destaca Hoffmann, Cruz e Alchieri (2003), o homem ou a mulher ao volante é um ser humano que, além de uma série de aptidões, de uma personalidade, hábitos e atitudes definidos, possuem necessidades fisiológicas (alimento, sono, descanso), necessidades psicológicas e socioculturais (segurança, comodidade, auto-realização, aceitação).

Pelo comportamento dos motoristas e motociclistas da região fronteira, fica evidente que suas necessidades psicológicas e socioculturais sobrepõem o aprendizado inicial nas autoescolas de trânsito, passando a apresentarem comportamento agressivo ao volante, este que, segundo Lorenz (1979) é de sua natureza. Além disso, percebe-se que ao utilizar veículos automotores, o comportamento humano altera-se, passando a pensar em si e, não se preocupando com o próximo.

Outro dado alarmante se refere ao número de infrações registradas por sistemas informatizados de fiscalização, pois, no ano de 2011, a empresa de fiscalização eletrônica de trânsito PERKONS, registrou mais de 500 mil infrações de motos sem placas, ou seja, veículos não registrados nos órgãos públicos de trânsito na cidade de Ponta Porã. A matéria foi veiculada no sitio eletrônico da Empresa sob o título “Brasil possui uma faixa de gaza no trânsito”, “Fiscalização do trânsito na fronteira com outros países tem o desafio de lidar com veículos de ninguém” (PORTAL PERKONS, 2011).

Em Ponta Porã, no Mato Grosso do Sul, divisa com Pedro Juan Caballero, no Paraguai, a avenida Brasil tem quatro pistas: duas

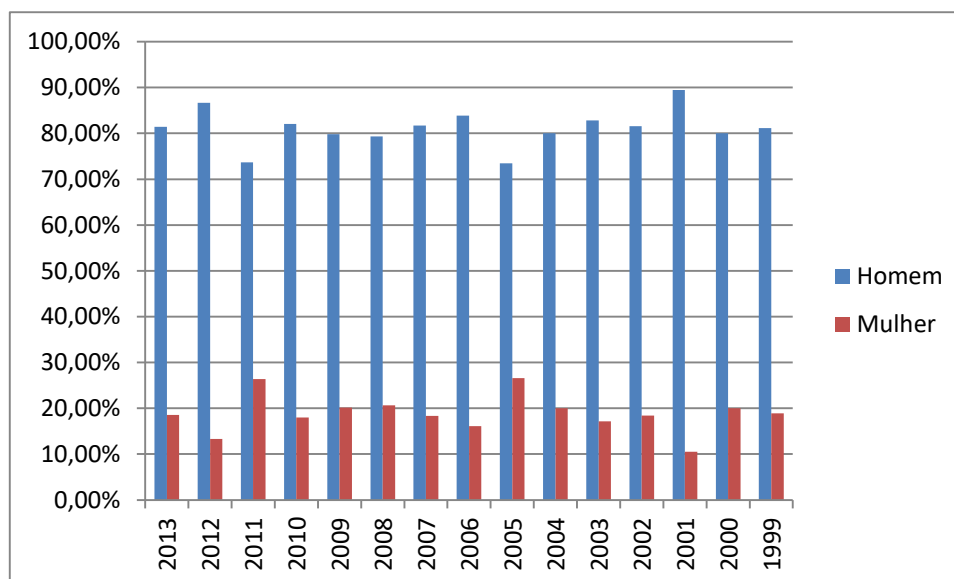
brasileiras e duas paraguaias. Lá a dificuldade do Detran/MS, responsável pela fiscalização, é manter os motoristas dentro da velocidade permitida e respeitando os sinais vermelhos. Para se ter ideia, de janeiro de 2011 até a segunda semana deste mês, foram registradas 20.694 infrações cometidas por veículos de placas estrangeiras, 7.945 por carros sem placa e o número absurdo de 520.933 infrações cometidas por motocicletas sem placa. (PORTAL PERKONS, 2011)

Segundo informações da Procuradoria Estadual, mostraram-se inexpressivos o número de apreensões realizadas pela Polícia Militar de Ponta Porã no período de maio a setembro de 2016, com exceção do mês de julho daquele ano, em que foram apreendidas 311 motocicletas. Em setembro, deu-se apenas 61 apreensões, considerando que muitas delas decorreram não de operações de trânsito, mas de recolhimento de veículos em local de acidente (ALVES, 2017).

Outro dado que precisa ser levado em consideração é que a mulher vem ocupando mais espaço na sociedade, contrariando o senso popular de que homens são bons motoristas, pois se torna perceptível quando vemos uma mulher na direção de um veículo, que esta é mais cuidadosa e defensiva que o homem.

O gráfico 2 demonstra a proporcionalidade de envolvimento em acidentes trânsito com óbito de homens e mulheres no interregno de 1999 a 2013.

Gráfico 2:



Fonte: Elaborado pelos autores, a partir de dados disponibilizados pelo Ministério da Saúde – DataSUS (óbitos por acidente de trânsito).

Conduta que se reflete no reduzido número de mulheres que se envolvem em acidentes de trânsito em comparações com homens. Nesse sentido, a tabela 4 demonstra o percentual de óbitos de homens e mulheres por acidente de trânsito por mil habitantes

dos municípios fronteiriços de Corumbá, Foz do Iguaçu, Mundo Novo e Ponta Porã no interregno de 1999 a 2013.

Tabela 4.

	Homens	Mulheres
Corumbá	27,67	3,76
Mundo Novo	35,3	11,25
Foz do Iguaçu	45,97	10,11
Ponta Porã	50,77	18,88
Média Nacional	33,8	7,08

Fonte: Elaborado pelos autores, a partir de dados disponibilizados pelo Ministério da Saúde – DataSUS.

Inadvertidamente, a solução para a pacificação, civilidade e respeito à coisa pública somente poderá ser alcançada com esforços conjuntos da sociedade civil, setor público administrativo e das forças de segurança pública dos dois países fronteiriços, no sentido de fazer aplicáveis os regramentos de trânsito unificados e as regras internas de cada país, mediante ações de conscientização da população, fiscalização de veículos e pessoas, além de repressão a abusos. Tais medidas são necessárias para coibir as “infrações” ligadas aos vícios rotineiros de ambos os povos fronteiriços, trazendo maior conforto para os turistas que estão na região.

Precisamos abandonar a ideia de que o trânsito é um assunto só do DETRAN, do CONTRAN e do DNER. Os órgãos públicos colocam as placas de sinalização, marcam as ruas etc., mas quem faz o trânsito somos nós. Eles podem fazer o Código Nacional de Trânsito, mas quem obedece ou desobedece somos nós. Todos nós participamos do trânsito e nessa medida temos certa parcela de responsabilidade nisso (ROZESTRATEN, 1989).

Igualmente, não podemos permanecer na constância diária de perdas no trânsito, por intermédio da torpeza do administrador em não imprimir de forma eficaz os programas, projetos ou serviços para garantir o trânsito seguro, ou de outros usuários das vias que também não respeitam o direito fundamental, com a manutenção da insegurança regendo nossas relações no trânsito, com afronta a um direito fundamental do ser humano (SANTOS, 2009).

Portanto, cada segmento social que está no trânsito, deve fazer sua parte, colaborando com a história de vida de cada agente envolvido socialmente no meio, preservando-os do trânsito caótico e inseguro.

CONCLUSÃO

O trânsito deve ser visto como um bem social de todos. Todos têm direito ao trânsito, entretanto, há na mesma medida deveres em relação aos outros, e vice-versa. O trânsito deve ser visto como um exercício de convivência pacífica e um benefício a toda sociedade, promovendo o desenvolvimento social.

Devemos ter a faculdade de visualizar que os danos decorrentes dos eventos de trânsito são questões de vida, saúde e meio ambiente, no qual a maior vítima é o próprio ser humano, com o acolhimento de novos padrões e um maior comprometimento de toda a sociedade com a concretização de um efetivo trânsito em condições seguras.

Entretanto, dos fatos e dados apurados pela presente pesquisa, vislumbra-se que, em especial na zona fronteiriça de Ponta Porã/MS e Pedro Juan Caballero/PY, há verdadeira inércia estatal, cujas atividades na melhoria de trânsito deveriam pautar-se na eficácia dos programas, projetos e serviços relacionados com o trânsito. Haja vista que, o modelo de uma fiscalização rígida, isolada, arrecadatória não se demonstra eficaz e nos moldes necessários com a lei de trânsito.

O número de óbitos que ocorrem diariamente nas ruas de Ponta Porã, que superam a média nacional, denunciam situação caótica e desumana, que pode e deve ser resolvida por todos.

Nesse sentido, há de ser implementada pelo Estado uma atuação sistemática, conjunta e instrutiva dos comportamentos viários. Ainda, na engenharia, construção de vias modernas, valorizando a circulação conjunta de todos os usuários, adequando-se às diferenças e colocando em destaque a segurança dos participantes mais vulneráveis.

Coibir as perdas humanas no trânsito deve ser erigida ao status prioritário, objetivando-se obter um trânsito seguro e mais humano, pois é o momento da própria sociedade rever alguns conceitos, saindo da inércia que nos mantém como vítimas e adotando um comprometimento de responsabilidade dentro do contexto viário.

Assim, não podemos somente esperar a movimentação Estatal por ela própria, pois, devido às mudanças rápidas que ocorreram no trânsito brasileiro e a atual incapacidade dessas estruturas administrativas em sustentar esse volume de crescimento, em especial na constante mutação de conflitos, apoiado pela ausência de interesse em políticas sistemáticas de educação para o trânsito.

Por fim, consideramos que esta pesquisa pode gerar alguns desdobramentos. Destacamos a continuidade da pesquisa visando a possibilidade de analisar pontos cruciais a serem explorados pelo poder público, principalmente para o desenvolvimento de plano diretor para a solução dos problemas de trânsito local.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AJZEN, Icek. **From intentions to actions: A theory of planned behavior**. In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), *Action control: From cognition to behavior*. Berlin, Heidelberg, New York: Springer-Verlag. (pp. 11-39), 1985. Disponível em <[http://www.scirp.org/\(S\(351jmbntvnsjt1aadkposzje\)\)/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=391198](http://www.scirp.org/(S(351jmbntvnsjt1aadkposzje))/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=391198)>. Acesso em 18 de set. de 2018.

ANDRADE, Flávio da Silva. A hermenêutica jurídica segundo Carlos Maximiliano. **Revista TRF1**, Brasília, v. 28 n. 9/10, set./out. 2016. Pg. 100-113. Disponível em: <http://bdjur.stj.jus.br/jspui/bitstream/2011/107711/hermeneutica_juridica_segundo_andrade.pdf>. Acesso em: 11 de maio de 2017.

ALVES, Elizete. **MP-MS apura omissão de autoridades em fiscalizar**

irregularidades no trânsito. Abr. 2017. Disponível em:

<<https://www.mpms.mp.br/noticias/2017/04/mpms-apura-omissao-de-autoridades-em-fiscalizar-irregularidades-no-transito>>. Acesso em 09 de set. de 2018.

BARTHOLOMEU, Daniel. Traços de Personalidade e Comportamentos de Risco no Trânsito: Um estudo correlacional. **Revista Psicologia Argumento - PUCRS**, Porto Alegre/RS. jul./set., 26(54), 2008 Pg.193-206. Disponível em: <<https://periodicos.pucpr.br/index.php/psicologiaargumento/article/view/19685/19013>>. Acesso em 18 de set. de 2018.

BRASIL, **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm. Acesso em 08 de setembro de 2018.

BRASIL, **Decreto Federal de 3 de agosto de 1993**, que dispõe sobre o Acordo de Regulamentação Básica Unificada de Trânsito entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/DNN/Anterior%20a%202000/1993/Dnn1613.htm>. Acesso em 02 de maio de 2017.

CASTEL, Robert. **A insegurança social: o que é ser protegido?** Petrópolis: Vozes, 2005, p.95.

EVANS, Leonard. **Traffic safety** (2ª. ed.). Science Serving Society, Bloomfield Hills, EUA, 2004.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1991.

HEIDEMANN, Leonardo Albuquerque; ARAUJO, Ives Solano; VEIT, Eliane Angela. Um referencial teórico-metodológico para o desenvolvimento de pesquisas sobre atitude: A Teoria do Comportamento Planejado de Icek Ajzen. **Revista Electronica de Investigacion em Educacion em Ciencias**. Vol. 7, n1. Ano 2012. Disponível em: <<http://ppct.caicyt.gov.ar/index.php/reiec/article/view/7474>>. Acesso em 11 de maio de 2017.

HIRATA, Alessandro. Carlos Maximiliano e a hermenêutica do direito brasileiro. Coluna Notáveis do Direito. **Jornal Carta eletrônica Carta Forense: São Paulo**. Abr. 2013. Disponível em: <<http://www.cartaforense.com.br/conteudo/colunas/carlos-maximiliano-e-a-hermeneutica-do-direitobrasileiro/10798>>. Acesso em 11 de maio de 2017.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes. Síntese histórica da psicologia do trânsito no Brasil. In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. 2ª Ed. São Paulo: Casa do Psicólogo, p. 17-29, 2003.

HOFFMANN, Maria Helena. **Comportamento do Condutor e fenômenos psicológicos**. Psicologia: Pesquisa & Trânsito, v.1, n.1, p.17-24, jul-dez, 2005.

LAKATOS, Marina de Andrade; MARCONI, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo: 5ª ed., Atlas, 2003.

LORENZ, Konrad. **A agressão: uma história natural do mal**. 2. ed. Lisboa, Portugal: Moraes, 1979.

MARION, José Carlos; DIAS, Reinaldo; TRALDI, Maria Cristina. **Monografia para cursos de administração, contabilidade e economia**. São Paulo: Atlas, 2002.

NODARI, Christine Tessele; BOTTESINI, Giovani. Influência de medidas de segurança de trânsito no comportamento dos motoristas. **Revista Transportes**, v.19, n.1, 2011, p. 77–86. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/259>>. Acesso em 11 de maio de 2017.

PACHECO, Márcia Soares Dantas. A aplicabilidade da teoria das janelas quebradas ao cyberstalking. **Revista dos Tribunais**: São Paulo. Ago. 2016, RT Vol.970. Disponível em: <www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao.../RTrib_n.970.11.PDF>. Acesso em 21 de setembro de 2018.

PARAGUAI. **Ley Nacional de Tránsito Y Seguridad Vial n. 5016 de 2014**. Disponível em: <<http://www.antsv.gov.py/sites/default/files/descargas/LEY%20Nro%205016%20NACIONAL%20DE%20TRANSITO%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf>>. Acesso em 11 de maio de 2017.

PEREIRA, Ermilson Roberto. **Fundamentos de ergonomia e fisioterapia do trabalho**. Rio de Janeiro: Taba, 2002.

PORTAL PONTA PORÃ INFORMA. **Promotor diz que uso irracional de motocicletas deixa clima de guerra civil nas ruas da fronteira.** Disponível em: <<https://www.pontaporainforma.com.br/noticias/politica/promotor-diz-que-uso-irracional-de-motocicletas-deixa-clima-de-guerra-civil-nas-ruas-da-fronteira>>. Acesso em 17 de ago. de 2018.

PORTAL MERCOSUL. **Saiba Mais Sobre o Mercosul.** Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/saiba-mais-sobre-o-mercosul>>. Acesso em 02 de maio de 2017.

PORTAL PERKONS. **Brasil Possui uma “Faixa de Gaza” no Trânsito.** Dez. 2011. Disponível em <<http://www.perkons.com.br/pt/noticia/190/brasil-possui-uma-faixa-de-gaza-no-transito>>. Acesso em 14 de maio de 2017.

ROZESTRATEN, Reinier Johanés Antonius. A Psicologia Social e o trânsito. **Revista Psicologia ciência e profissão**, Brasília, v. 6, n. 2, Pg. 23, 1986.

SANTOS, Juliano Viali dos. Trânsito em condições seguras: paradigmas e acepções jurídicas do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro. EDIPUCRS. Porto Alegre, 2009. 101 p. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs/transitoemcondicoesseguras.pdf>>. Acesso em 08 de set. de 2018.

SKOGAN, Wesley G. **Disorder and Decline: Crime and the Spiral of Decay in American Neighborhoods.** New York: Oxford University Press, 1990.

WILSON, James Q.; KELLING George L. **Broken windows: the police and neighborhood safety**, in: Atlantic Monthly, 1982.