

De rolê pela fronteira: o caso das motocicletas em Pedro Juan Caballero (PY) e Ponta Porã (BR)

VALDIR ARAGÃO DO NASCIMENTO

Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil

DOI 10.11606/issn.2316-9133.v28i1p50-83

resumo O artigo em questão discute alguns conflitos socioculturais que ocorrem na fronteira Brasil/Paraguai, especificamente na faixa de fronteira entre as cidades de Pedro Juan Caballero (PY) e Ponta Porã (BR), envolvendo motocicletas que transitam tanto do lado paraguaio como do lado brasileiro. O objetivo do trabalho é demonstrar como um fato aparentemente corriqueiro e tido por desimportante pode assumir contornos diversos no que diz respeito à realidade social, apresentando-se como um instrumento de análise de categorias como identidade étnica, redes de solidariedade, legalidade e ilegalidade e conflitos sociais. A pesquisa bibliográfica e documental, o trabalho de campo de caráter etnográfico, aliado a entrevistas semiestruturadas e livres, compuseram a metodologia utilizada para a realização do trabalho aqui exposto. O referencial teórico é tributário das contribuições de Fredrik Barth e de outros autores cujos esforços investigativos têm as fronteiras como objeto, assim como questões referentes ao binômio legal/ilegal e suas múltiplas ramificações e consequências. A conclusão a que se chega com o presente estudo é que apesar de as fronteiras possuírem diversas capilaridades, sendo porosas em sua essência, os limites erigidos pelo Estado ainda se encontram presentes em diversas situações da vida cotidiana dos moradores das faixas de fronteira, impondo-lhes estratégias de ação no sentido de burlar a ordem vigente e equilibrar as forças em conflito.

palavras-chave Conflito na Fronteira; Brasil/Paraguai; Motocicletas; Pedro Juan Caballero/PY Brasil/BR; Legal/Ilegal.

Rolê through the frontier: the case of motorcycles in Pedro Juan Cabellero (Paraguay) and Ponta Porã (Brazil)

abstract The article discusses some sociocultural conflicts occurring in the border area between the Paraguayan city of Pedro Juan Caballero and the Brazilian city of Ponta Porã. The conflicts involve motorcycles transiting between the border of these two countries. The aim is to demonstrate how a seemingly commonplace and unimportant fact can take on

diverse aspects regarding to social reality, presenting itself as an instrument for analyzing categories such as ethnic identity, solidarity networks, legality and illegality and social conflicts. The methodology was composed by bibliographical and documentary research, as well as ethnographic fieldwork allied to semistructured and free interviews. The theoretical reference is based on the contributions of Fredrik Barth and other authors whose investigative efforts have the borders as object of study, as well as questions regarding the legal/illegal binomial and its multiple ramifications and consequences. It is concluded that, although the borders have several porous capillaries, the limits erected by the State are present in different situations of the daily life of the inhabitants of the frontier strips, which implies them strategies of action in order to circumvent the existing order and to balance the forces in conflict.

keywords Frontier Conflicts. Brazil and Paraguay. Motorcycles. Pedro Juan Caballero. Legal / Illegal.

Introdução

Encontrei hoje em ruas, separadamente, dois amigos meus que se haviam zangado um com o outro. Cada um me contou a narrativa de porque se haviam zangado. Cada um me disse a verdade. Cada um me contou as suas razões. Ambos tinham razão. Ambos tinham toda a razão. Não era que um via uma coisa e o outro outra, ou que um via um lado das coisas e outro um lado diferente. Não: cada um via as coisas exatamente como se haviam passado, cada um as via com um critério idêntico ao do outro, mas cada um via uma coisa diferente, e cada um, portanto, tinha razão.

Fiquei confuso desta dupla existência da verdade.

(Fernando Pessoa, *in* Livro do Desassossego)

A constatação de Bernardo Soares, heterônimo de Fernando Pessoa no Livro do Desassossego, traduz um pouco da minha experiência de campo quando em contato com pedrojuaninos e ponta-poranenses nos anos de 2016, 2017 e 2018. Isso porque ao ouvi-los e registrar suas percepções sobre o conflito de trânsito instalado na fronteira de Ponta Porã, Brasil, e Pedro Juan Caballero, Paraguai, decorrente do tráfico ilegal de motocicletas, percebi que, por mais paradoxal que seja, tanto os brasileiros quanto os paraguaios envolvidos no

imbróglio, têm razão quando verbalizam seus pontos de vista sobre as condicionantes geradoras e mantenedoras das dissidências que opõem os dois povos.

O trabalho de campo foi realizado na fronteira do Brasil com o Paraguai, especificamente nas cidades de Ponta Porã/BR e Pedro Juan Caballero/PY, durante os meses de novembro e dezembro de 2016, junho e julho de 2017 e fevereiro de 2018, tendo como interlocutores os guardas de trânsito brasileiros e paraguaios, os condutores de motocicletas que circulam nas duas cidades, independentemente de suas nacionalidades, e os moradores de ambas as cidades.

O município brasileiro de Ponta Porã localiza-se na região sudeste do estado de Mato Grosso do Sul, possui 79.173 habitantes, sendo que 89% são moradores da zona urbana e 11%, da zona rural (IBGE, 2011). A economia predominante na região está baseada nas atividades desenvolvidas pela agricultura e pela pecuária, tendo também relevância a lavoura produzida, tais como trigo, soja e milho. Faz fronteira com a cidade paraguaia de Pedro Juan Caballero, sendo considerada uma cidade-gêmea devido à proximidade dos dois municípios (NASCIMENTO, 2014).

Pedro Juan Caballero, capital do Departamento de Amambay, está localizada a nordeste da República do Paraguai, tendo uma população total estimada em quase 100 mil habitantes. Distante 467 quilômetros da capital do país, Assunção, está geográfica e economicamente vinculada à cidade brasileira de Ponta Porã, com quem constitui uma conurbação de mais de 200 000 habitantes. A escolha do nome da cidade foi uma homenagem a um dos líderes da Independência Paraguaia, o capitão Pedro Juan Caballero. Destacando-se pela atividade turística, notadamente o turismo de compras – no qual o comércio de produtos importados é hegemônico, recebe produtos cujo itinerário atravessa o território brasileiro; todavia, são originalmente produzidos em diversos países ao redor do mundo, mas em sua maioria na China (MARTINS; 2007; PINHEIRO-MACHADO, 2008).

As duas cidades mantêm entre si relações socioculturais complexas e paradoxais, em que orbitam ao mesmo tempo dos dois lados da fronteira sentimentos de amizade e fraternidade e categorias acusatórias, deixando a descoberto as ambivalências que permeiam a realidade fronteiriça. Do lado paraguaio, os brasileiros são acusados de imperialistas, arrogantes e desleais; do lado brasileiro, os paraguaios são vistos como preguiçosos, traiçoeiros e desonestos (ALBUQUERQUE, 2010; NASCIMENTO, 2012).

Nesse contexto, muitas outras desavenças se aninham, tais como desentendimentos econômicos e sociais, dentre outros considerados de pouca importância, mas que na verdade são fundamentais para o entendimento das dinâmicas que conformam as fronteiras de maneira peculiar. O pequeno conflito de trânsito estabelecido entre as autoridades brasileiras e paraguaias e os motociclistas de ambas as cidades é um exemplo do funcionamento dessa dinâmica.

O objetivo que norteou a pesquisa foi entender como ocorre, e quais os motivos, o conflito de trânsito existente entre os dois países naquela faixa de fronteira, notadamente animado pela compra, venda e utilização de motocicletas de baixa cilindrada nas duas cidades.

Buscou-se entender, também, como essa pequena contenda influencia na vida cotidiana dos moradores tanto de Ponta Porã quanto de Pedro Juan Caballero, bem como afeta a constituição e manutenção de suas identidades étnicas.

A coleta dos dados em campo, bem como a articulação desses dados com a teoria antropológica, se deu por meio do método etnográfico e suas diretrizes, envolvendo também entrevista semiestruturada, conversas informais (ao estilo dos *imponderáveis da vida real* de Malinowski (1978), pesquisa documental e bibliográfica. O trabalho de campo em questão teve o cuidado de não supervalorizar as informações oriundas de informantes-chave, buscando diferentes perspectivas sobre o mesmo tema, comparando as opiniões divergentes e convergentes, averiguando “[...] através da observação direta do comportamento das pessoas em situações sociais específicas [...] a coerência daquilo que observou diretamente com informações e observações paralelas [...]”, buscando, assim, realizar uma análise criteriosa do “[...] conteúdo emocional do comportamento manifesto.” (DURHAM, 1978, p. 56).

Ainda em relação ao trabalho de campo, enfatizo que foram respeitadas todas as diretrizes éticas no que diz respeito à condução das entrevistas e das demais inter-relações constituídas entre pesquisador e seus interlocutores. Os endereços, os locais em que se deram as interações bem como os nomes de informantes-chave e de outros colaboradores foram suprimidos para garantir o anonimato dos sujeitos (ABA, 2012).

No tocante às pesquisas documental e bibliográfica, além da leitura de livros, dissertações e teses, foi realizada uma busca por artigos publicados sobre o tema nas plataformas do SciELO - Scientific Electronic Library Online, do Google Busca, do Google Acadêmico e do Portal da CAPES (Periódicos), além de buscas nos repositórios institucionais de várias universidades do País. Os descritores utilizados foram legal/ilegal, fronteira Brasil/Paraguai, tríplice fronteira Brasil/Paraguai/Argentina e Trânsito e fronteira.

Perpassam pelo texto questões relacionadas ao binômio legal/ilegal e as inter-relações que estabelece com – e através – os atores sociais que circulam pelos mais diversos circuitos socioculturais, atores que tanto influenciam quanto são influenciados pelas dinâmicas engendradas pelas particularidades conjunturais da fronteira Brasil/Paraguai. Discutem-se também as estratégias adotadas pelo Estado e pelos indivíduos na querela que tem o trânsito de motocicletas como motivação, articulando as representações de policiais, motociclistas e moradores de ambos os lados da fronteira sobre o conflito instalado e as consequências que este desencadeia nas estruturas da vida prática e simbólica da região. O artigo finaliza abordando um dos problemas ocasionados pelo uso irresponsável das motocicletas por parte de alguns condutores, tanto no Brasil quanto no Paraguai: o elevado índice de óbitos e invalidez permanente em decorrência de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas.

O legal e o ilegal nos meandros das fronteiras

Os dicionários (BORBA, 2011; HOUAISS, 2009) trazem como definição de legal aquilo que é prescrito pela lei; conforme à lei; lícito, condição daquilo que respeita a lei; em contraponto, a definição de ilegal encontra-se em tudo aquilo que contradiz a lei, que

manifesta inobservância de seus preceitos, que se localiza às margens do ordenamento jurídico estabelecido e a ele se impõe, às vezes de forma patente, violenta, abrupta; outras de forma latente, velada, sub-reptícia.

A dicotomia que envolve o binômio legal/ilegal nas muitas fronteiras existentes em várias partes do mundo expressa o caráter fluido, poroso e complementar das relações estabelecidas entre o Estado, e seu ordenamento jurídico, e a realidade prática da vida cotidiana dos atores sociais que compartilham limites físicos, sociais, culturais e econômicos em um dado espaço geográfico, como demonstram os trabalhos realizados por Barbosa, Renoldi e Veríssimo (2013), Banducci Júnior (2015), Banducci Júnior e Zotti Maas (2015), Cardin (2010), Costa e Oliveira (2014), Nascimento (2012), Nascimento e Andrade (2018), Renoldi (2014; 2015) e Telles (2011).

A fluidez, a porosidade e a complementaridade do legal e do ilegal nas fronteiras se dão dialeticamente por meio e através do Estado, cuja estrutura é abstratamente entendida como um fim em si mesma, autossuficiente e independente; mas que na verdade é parte do fluxo constante das inúmeras mutações por que passam as sociedades ao longo de suas existências, mutações essas que se originam a partir das complexas relações dialéticas, ontológicas e historicamente estabelecidas entre os seres humanos e suas dinâmicas culturais (DURHAM, 2004; GIDDENS, 1989).

A propósito da dinâmica das relações entre legal e ilegal, o que se verifica é que é o próprio Estado, gerindo categorias como lei e penalidade, que contribui com o funcionamento das ilegalidades por meio das definições que elabora, do tipo de condescendência social que incita, dos privilégios e prerrogativas ofertados a uns em detrimentos de outros, da coerção draconiana dispensada a alguns, enquanto outros passam despercebidos e incólumes; enfim, legal e ilegal são interfaces da mesma estrutura de poder, que aparentemente se repelem, mas em verdade se complementam, se imiscuem e se representam na realidade social (COSTA; OLIVEIRA, 2014; FOUCAULT, 1984; RENOLDI, 2015).

Nesse sentido, o dualismo presente nos conceitos de legal e ilegal, no que se refere aos contextos de fronteira, se explicitam

[...] en los códigos y reglamentaciones, produce una frontera moral entre lo aceptable y lo inaceptable desde el punto de vista del Estado. Al relatar las actividades que realizan estas personas y las condiciones en las cuales lo hacen se evidencian las tramas que borran tal frontera, así como las dinámicas en la vida cotidiana que van “haciendo” el estado en cada movimiento y decisión (RENOLDI, 2015, p. 417).

Endossam os argumentos teóricos de Costa e Oliveira 2014, Foucault (1984) e Renoldi (2015), a respeito das convergências existentes entre o binômio legal/ilegal e o Estado e suas diretrizes jurídico-institucionais, a estreita relação entre o narcotráfico, prática

reconhecidamente ilegal, e os sistemas bancários mundiais, funcionando sob a égide do Estado de Direito e sujeito às suas leis.

Conforme Ferreira Neto (2012, p. 13), reproduzindo a declaração do então diretor do UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime), Antônio Maria Costa, sobre a crise do sistema financeiro global em 2008/2009, diversos bancos ao redor do mundo se mantiveram no mercado porque “Durante o segundo semestre de 2008, a falta de liquidez foi o principal problema do sistema bancário e o capital disponível tornou-se um fator fundamental. Em muitos casos, o dinheiro da droga foi o único capital de investimento disponível.” Isto é, se não fosse o dinheiro do tráfico, muitos bancos teriam decretado falência.

A propósito ainda das elucubrações teóricas aventadas por Costa e Oliveira (2014), Foucault (1984) e Renoldi (2015), é necessário ressaltar que a perspectiva apresentada por eles, no que diz respeito ao ilegalismo e seus desdobramentos, não representa o emprego de práticas engendradas unicamente para transgredir leis, mas sim práticas que funcionam a partir da desorganização do Estado e de seus mecanismos de controle, subvertendo o ordenamento legal estabelecido a partir de suas fissuras. Entretanto, isso não quer dizer que tais práticas se caracterizam como um “fenômeno subterrâneo”, um mundo de ilicitude que se desvincula e funciona à margem dos domínios da licitude e da retidão moral e econômica. Pensar nos termos de uma cisão desse tipo é “patrulhar fronteiras que, na prática, se confundem”, visto que as teias que constituem o universo do “ilícito” são e estão indelével e indissociavelmente urdidadas e emaranhadas às atividades consideradas lícitas a que se dedicam o sistema político-econômico e os setores público e privado de vários países ao redor do mundo (NAÍM, 2006, p. 12).

A simbiose entre o binômio legal/ilegal nas fronteiras segue, guardadas as devidas proporções, o mesmo modelo de sustentação econômica, visto que as práticas econômicas e a circulação de mercadorias tidas por ilegais nesses espaços funcionam e se retroalimentam dentro de um sistema estruturalmente pensado para coibi-las, mas que de fato colaboram com a sua existência e manutenção, como atestam as pesquisas realizadas por Banducci Júnior (2015) na fronteira de Ponta Porã/BR e Pedro Juan Caballero/PY, Costa (2013) e Costa e Oliveira (2014), na fronteira do Brasil com a Bolívia, Rabossi (2004), na fronteira de Foz de Iguaçu/BR com Ciudad del Leste/PY e Renoldi (2014; 2015), na tríplice fronteira Argentina/Brasil/Paraguai.

Um problema epistemológico em relação à adjectivação das concepções de legal/ilegal diz respeito à fragilidade conceitual relativa à classificação efetiva dessas categorias. De acordo com Pinheiro-Machado (2008), a legalidade ou ilegalidade de uma dada mercadoria não é dada *a priori*, mas emerge dos contextos socioculturais nos quais essas mercadorias são produzidas e das nem sempre perscrutáveis relações transnacionais que favorecem sua distribuição em diversas partes do planeta. Assim, a classificação de uma mercadoria como legal ou ilegal depende de fatores que envolvem acordos e contextos sociopolíticos regionais, nacionais e internacionais.

Pinheiro-Machado (2008) ilustra as assertivas acima citando a dinâmica do processo de produção de mercadorias na China, que até chegarem a um camelódromo qualquer no Brasil, atravessam um intrincado e obscuro sistema econômico, matizado pela legislação aduaneira e as estratégias engendradas e dirigidas no sentido de flexibilizar a entrada desses produtos em território nacional. Desse modo, como analisa Pinheiro-Machado (2008, p. 1), no âmbito desse intercâmbio “[...] global de bugigangas made in China, a noção de ‘ilícito’ também se torna de difícil apreensão, ao se metamorfosear durante um ciclo transnacional, cujas fronteiras com o mundo ideal da regulamentação do Estado são extremamente tênues e confusas.”

No que concerne à conjuntura que favorece a manutenção dessa situação, Azul (2014, p. 11) tece a seguinte elucubração:

Ocorre que, apesar de a situação já ser sabida e consabida, existem diversos interesses que culminam na manutenção do atual estado de coisas: os interesses dos importadores e exportadores para um mecanismo célere, mesmo que não completamente seguro; o interesse dos países vizinhos (e até mesmo os remotos, como a China), que lucram com a bagunça existente; o interesse dos consumidores, que, não raro, não se importam em receber um certo bem de consumo a preço módico e com impressão ou certeza de impunidade; e, finalmente, o interesse do Estado, que opta por aumentar o superávit primário (para pagamento de juros), em detrimento da melhoria da aduana.

O caso das motocicletas vendidas em Pedro Juan Caballero e adquiridas e utilizadas de forma legal e ilegal por muitos brasileiros e paraguaios em Ponta Porã, é um exemplo dos movimentos e metamorfoses que as mercadorias assumem nos complexos e diversos contextos em que são inseridas. A complexidade relativa ao trânsito de motocicletas na fronteira de Ponta Porã/BR com Pedro Juan Caballero/PY é representativa da complexidade das relações socioculturais e econômicas que perpassam e conformam as realidades práticas, socioculturais e sociológicas dos fronteiriços.

Pelas ruas das cidades: o tráfego de motocicletas em Ponta Porã (BR) e Pedro Juan Caballero (PY)

Quem caminha pelas ruas das cidades de Ponta Porã/BR e Pedro Juan Caballero /PY, na fronteira seca do Brasil com o Paraguai, de dia ou de noite, vê circularem diversas motocicletas de baixa cilindrada – geralmente sem placas ou qualquer outra identificação. Os condutores são, em sua maioria, moradores de ambas as cidades: vendedores autônomos, funcionários do comércio, empregados da construção civil e atendentes das lojas; enfim, pessoas comuns cuidando de suas vidas e se locomovendo como podem.

No entanto, chama atenção o contingente de jovens pilotando motocicletas, principalmente em Pedro Juan Caballero, onde as leis de trânsito são muito menos rígidas que as brasileiras, pelo menos no caso dos condutores de motocicletas de nacionalidade paraguaia. À noite, é possível ouvir o barulho estridente de motocicletas em alta velocidade, ou ainda flagrar quando passam pelos radares instalados em Ponta Porã, quase sempre em alta velocidade – ignorando solenemente as regras de trânsito e pouco se preocupando com multas e pontos na carteira de habilitação.

Os pilotos dessas motocicletas, jovens em sua maioria, são tanto de nacionalidade brasileira quanto paraguaia. As motos frequentemente são adquiridas em Pedro Juan Caballero e utilizadas para os mais diversos fins, desde meio de condução até uma ferramenta de lazer e diversão. A preferência pelas motocicletas paraguaias, tanto novas quanto usadas, se dá devido aos valores que elas são comercializadas em Pedro Juan Caballero, quase 50% mais baratas que às de origem brasileira; e a facilidade burocrática de aquisição.

O Decreto nº 5.637, de 26 de dezembro de 2005, traça as diretrizes necessárias ao trânsito de veículos estrangeiros no Brasil, o documento em questão é fruto de um acordo entre os diversos países do MERCOSUL (BRASIL, 2005). No entanto, o decreto em questão não invalida o Decreto de 3 de agosto de 1993, que trata das questões relacionadas à execução do Acordo sobre a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, de 29 de setembro 1992, no qual ficou estabelecido que “[...] nas passagens de fronteira, a autoridade competente de cada país porá à disposição dos motoristas as normas e regulamentos de trânsito vigentes em seu território” (BRASIL, 1992).

No caso do Paraguai, veículos oriundos daquele país podem circular por 90 dias no Brasil sem a necessidade das referidas placas de identificação. Mas os custos relativos à documentação são considerados caros pelas pessoas que adquirem motos no Paraguai, especificamente em Pedro Juan Caballero – o que inviabiliza a legalização das motocicletas lá obtidas.

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. Como os veículos não são legalizados, seus proprietários os utilizam de maneira irresponsável, promovendo rachas pelas ruas de ambas as cidades e violando as regras de trânsito em sua quase totalidade.

O constante tráfego de motocicletas no Brasil, oriundas da cidade de Pedro Juan Caballero, bem como o desrespeito às leis de trânsito brasileiras por parte de brasileiros e paraguaios, não passam despercebidos pelas autoridades de Ponta Porã, que realizam blitzes surpresas na tentativa de flagrar os motociclistas inabilitados e apreender os veículos. Quando bem-sucedidas, as blitzes chegam a recolher 30 a 50 motocicletas ilegais. Situação corriqueira, conforme um agente de trânsito brasileiro

Isso acontece direto, toda vez que a gente faz uma blitz surpresa, assim de uma hora pra outra, é batata, cara. Mas eu sei que isso num adianta muito, sabe? Logo, logo esses guris se juntam, vão numa loja do outro lado [Pedro Juan Caballero] e no outro dia já tão de novo na rua, fazendo a mesma arruaça de sempre. É como enxugar gelo. Já falei pro comandante que num adianta, mas ele disse que a gente tem de fazer nossa obrigação e pronto. (DIÁRIO DE CAMPO, 16/11/2016)

Quando perguntado de que maneira que a situação se resolveria, respondeu

Simples: é só o pessoal das lojas de Pedro Juan não vender essas motos pra esses meninos, pronto, tá resolvido. Ou senão, mudar a lei e prender a moto e a pessoa por contrabando, porque é isso que eles fazem: contrabando. Compra lá e não paga os impostos, atravessa de forma ilegal, né? Então pronto. É só prender que acaba logo com isso. (DIÁRIO DE CAMPO, 16/11/2016).

Em Pedro Juan Caballero (PY), as lojas que comercializam motocicletas são proibidas – legalmente – de venderem seus produtos a brasileiros. Mas estes utilizam a documentação de amigos paraguaios e de outros expedientes considerados ilegais para comprarem os veículos. Essas estratégias para a aquisição das motocicletas têm seus movimentos operacionalizados através das redes de solidariedade existentes nas fronteiras, geralmente compostas por nacionais brasileiros e paraguaios e identificadas nos círculos de amizade, nos grupos profissionais, na identificação religiosa, nas relações de parentesco, dentre outras classificações cujas manifestações são fortemente marcadas pela empatia, pelo afeto e pela solidariedade de classe (NASCIMENTO; ANDRADE, 2018).

Em conversas com vendedores de motos em Pedro Juan Caballero, foi possível perceber que se o brasileiro tiver o dinheiro para comprar a motocicleta, ela lhe será vendida, independentemente da posse dos documentos paraguaios necessários à aquisição, tais como identidade, comprovante de residência, dentre outros.

A dinâmica desse processo de troca de bens e serviços, sob o signo de categorias antagônicas, ocorre nos vãos e desvãos do ordenamento jurídico dos Estados e das práticas cotidianas que permeiam a vida social e econômica das realidades fronteiriças, imbricando dialeticamente legalidade e ilegalidade e conformando de maneira *sui generis* os espaços de fronteira, tanto no que se refere aos intercâmbios comerciais quanto aos diversos e nem sempre apreensíveis fenômenos socioculturais, estes últimos marcados pela agência¹ dos atores sociais envolvidos nos processos de interação.

¹ Grosso modo, a agência pode ser entendida como a capacidade dos indivíduos de interagirem com a realidade prática e simbólica e exercer influência sobre essas realidades, sempre em defesa dos interesses que animam a existência dos atores sociais envolvidos no processo. O conceito de agência defende que mesmo sob as mais

Todavia, observa Rabossi (2004), o ilegal nesse contexto não se configura como uma categoria que representa a anormalidade e/ou amoralidade da sociedade, mas compõe o mosaico de contingências possíveis de serem acessadas em um *corpus* social determinado pela lei. Para Rabossi (2004, p. 16 grifos no original), “[...] legal/ilegal não é uma clivagem que permita diferenciar *a priori* setores do funcionamento do social ou universos preexistentes, *mas* sim que constitui o operador através do qual se produzem distinções, se reproduzem desigualdades e se aproveitam oportunidades.”

Telles (2013, p 449) não verifica linearidade dos aspectos legais e ilegais nas fronteiras, entendendo as categorias aparentemente antagônicas como

Dispositivos (e práticas) formais e informais, legais e ilegais, operam como agenciamentos práticos, situados, fazendo a combinação de recursos e repertórios de um lado e de outro; algo como marcadores e pontos de referência que fazem o traçado de territórios rizomáticos transpassados por redes superpostas de coisas e pessoas, transversais às várias situações de vida e trabalho e que se desdobram em outras tantas situações e outras tantas teias de relações situadas em outros contextos próximos ou superpostos.

Costa e Oliveira (2014, p. 207) propõem uma reflexão na qual enfatizam o caráter iminente da relativização da “[...] dicotomia entre economia legal e ilegal, compreendendo, por um lado, o grau de imbricamento entre Estado e ilegalidade, por outro, a importância da chamada economia ‘ilegal’ para a vida econômica da cidade e da fronteira como um todo.” Isso porque, conforme Oliveira e Costa (2011, p. 140), na denominada economia “ilegal”, “[...] prevalece a mesma lógica da chamada economia ‘legal’, sobretudo a partir do ponto de vista dos atores sociais envolvidos e das operações e dispositivos de acumulação de dinheiro e de obtenção de lucro e reinvestimento que são postos em ação na fronteira.”

O que transparece nessa conjuntura é fato de que o Estado não se configura como uma entidade abstrata completa, acabada, engessada ao redor de si mesma e totalmente desvinculada da realidade sociocultural que o constitui. É, pelo contrário, um ente público em constante metamorfose, que é dialeticamente construído, reconstruído e ressignificado por aqueles que o concebem² (RENOLDI, 2013).

O agente de trânsito reconhece – na sua fala indignada – a falibilidade do Estado em resolver as questões referentes ao problema da circulação de motocicletas paraguaias em Ponta

eficazes formas de coerção, os atores sociais ainda podem elaborar estratégias que tendem a refrear e esgarçar a coerção e seus efeitos. Isso ocorre porque os atores sociais não se reduzem a meros autômatos, mas são indivíduos que detêm conhecimentos e experiências dentro do contexto sociocultural em que estão inseridos. Assim, a partir dos saberes que mobilizam, influenciam a realidade circundante em seus vários aspectos, reagindo contra as pressões e restrições que enfrentam. Cf.: Giddens (1989) e González de La Fe (2003).

² Nesse sentido, o Estado é categorizado como resultado de abstrações e crenças coletivas oriundas do universo simbólico e das representações ensejadas pelas teorias políticas e jurídicas, cujas gêneses podem ser encontradas em Hobbes, Locke, Weber, Durkheim e Marx. Cf.: Bourdieu (2014).

Porã. A sua proposta para a solução do problema é partilhada por alguns moradores, principalmente as pessoas na faixa dos 40 aos 60 anos. Sobre o assunto, assim se posicionou um dos moradores de Ponta Porã:

É uma zoadá danada, moço. Toda noite esses moleques fazem essa bagunça nas ruas. Passam de lá pra cá, de cá pra lá, parece cachorro atrás do rabo, é uma perturbação. Se eles fizessem a molecage deles quieto, tudo bem. Mas eles ficam fazendo a moto ficar estalando, toda hora, parece tiro, é tá, tá tá [imitando o barulho das motos] a noite toda, ninguém aguenta. (Comerciante Brasileiro DIÁRIO DE CAMPO, 18/11/2016).

O barulho ao qual se refere o morador é feito pelos motociclistas ao ligarem e desligarem a moto quando ela está em funcionamento e em alta velocidade. O barulho incomoda os residentes das duas cidades, principalmente nos lugares de concentração de jovens brasileiros e paraguaios quando estes se encontram no que denominam de *rolê*³.

Do lado paraguaio, o problema se repete e as autoridades tomam as medidas possíveis, mas igualmente ineficientes. “A polícia não pode estar em todos os lugares ao mesmo tempo. E temos outras prioridades, nosso efetivo não é suficiente pra atender as ocorrências mais sérias, ainda mais essas arruaças. Mas fazemos o possível, claro.”

Todavia, as motocicletas de baixa cilindrada também são adquiridas para fins de trabalho, notadamente devido aos baixos preços. Alguns profissionais da construção civil, bem como de outras atividades, compram esses veículos em Pedro Juan Caballero para usá-los, acoplados a pequenos reboques ou sidecars, para transportar suas ferramentas. Para esses existe um tratamento diferenciado, ainda que não confessado pelas autoridades “A lei é para todos, se estiver trafegando em via pública sem documentação a gente tem de recolher. É a lei, a gente só faz nosso trabalho.” Alega o guarda de trânsito brasileiro quando indagado se para os indivíduos que utilizam a motocicleta ilegal para trabalhar haveria certa tolerância.

Mas a realidade, conforme os interlocutores, é bem diferente. Quando motociclistas ilegais são pegos pilotando essas motocicletas na via pública e constata-se que o veículo é usado para trabalhar, existe por parte da maioria dos guardas uma indulgência em relação ao fato. Essa constatação pode ser percebida na fala de um dos interlocutores em Ponta Porã.

Eles [os guardas de trânsito brasileiros], quando pegam a gente sem documentos, sem nada, dão uma bronca danada. Falam que a gente tem de

³ Passear, dar uma volta. Gíria paulistana muito usada nos anos 80, o rolê, devido à influência dos meios de comunicação de massa, tornou-se uma gíria nacional, amplamente conhecida no Brasil nos anos 2000. em São Paulo, pronuncia-se com o e fechado (acento circunflexo) rolê; no Rio de Janeiro e estados do norte nordeste, a pronúncia privilegia o e aberto (acento agudo) rolê – isto é, a depender da região, a pronúncia é diferente, mas o significado é o mesmo. Cf.: Silveira (2010).

legalizar a situação, que não podemos trabalhar assim, falam um monte de coisa, mas geralmente deixam a gente ir embora. A gente só tem que escutar o sermão, né? Eu sei que eles fazem o trabalho deles, que é fiscalizar. Nós que andamos errado, mas é por necessidade, sabe? A gente tem de trabalhar, e comprar a moto legalizada aqui no Brasil sai muito caro, e ainda mais que a gente põe ela [a moto] pra ralar, então arranha logo, amassa o tanque carregando as coisas; às vezes o motor funde logo por causa do excesso de peso que a gente põe nelas. Então, é melhor comprar essas lá de Pedro Juan. (Trabalhador da construção civil, pedreiro DIÁRIO DE CAMPO, 2/12/2017)

Comportamento assumido pelo guarda de trânsito logo após o término oficial, por assim dizer, da entrevista em que a lei era apresentada como irreduzível quando constatada a ilegalidade da motocicleta em via pública. “Mas tem vezes que a gente alivia, entende? Afinal o cara tá trabalhando, é de baixa renda, a gente vê logo. Então não dá pra levar tudo a ferro e fogo, mas a gente adverte a pessoa, fala que é ilegal e tal, só mesmo pra conscientizar.” O depoimento é revelador no que diz respeito à plasticidade das categorias legal e ilegal no contexto da realidade fronteiriça aqui em análise, cuja dinâmica das relações transforma o que inicialmente se encontrava sob o signo jurídico da ilegalidade em outra coisa cujo significado não mais encerra em si a inflexibilidade do legalismo estatal (BARBOSA; RENOLDI; VERÍSSIMO, 2013).

Em verdade, no contexto de fronteira, a lei em suas diretrizes pétreas tem seu cumprimento efetivo resignificado, conformando-se às realidades práticas locais e às múltiplas e multifacetadas inter-relações estabelecidas entre a população fronteiriça. Nesse sentido, o agente de polícia lotado na fronteira, muitas vezes morador da região, e no exercício de sua função, tem seu cotidiano permeado não só pelo universo organizacional da polícia, mas também pelas próprias idiosincrasias e concepções de mundo. Assim, no exercício da função, às vezes prevalece a lei propriamente dita, às vezes prevalece uma interpretação pessoal da lei, ou mesmo sua completa desconsideração (RENOLDI, 2014).

Interrogado sobre a questão da indumentária como característica distintiva de classe social, representada pelo interlocutor na expressão “*a gente vê logo*”, o agente de trânsito respondeu da seguinte maneira quando indagado a respeito do que é que se “*vê logo*” na interação entre guardas de trânsito e usuários da via urbana:

Ah, isso tá na cara, né? Geralmente o trabalhador de baixa renda, principalmente da construção civil, usam roupas mais surradas, botinas rústicas e às vezes sujas de cimento, outros carregam as ferramentas de trabalho amarradas à motocicleta, então você vê que o cara é trabalhador, e às vezes vive de bicos pra sobreviver, não dá pra piorar a situação dessas pessoas, né? Agora se você vê que o cara é malandro, de brinco na orelha,

de bonezinho amarrado na cintura, a moto ilegal cheia de adesivos, daí num tem perdão. [Guarda de Trânsito Brasileiro, DIÁRIO DE CAMPO, 4/12/2017].

Os motociclistas que trafegam ilegalmente utilizam dessa estratégia para sensibilizar os guardas de trânsito brasileiros, ou mesmo para desviar sua atenção em relação a eles, expedientes observados por Banducci e Zotti (2015, p. 1901): “[...] as pessoas [...] aprenderam a desvencilhar-se das *blitz* [...] por caminhos alternativos, ou através da conversa, o jeito de portar-se, vestir-se, de usar o capacete, todos influenciam na hora de uma blitz.”

Contudo, fora do contexto estético de trabalhador em deslocamento para o trabalho, a tolerância é bem menor e as regras voltam a valer e a lei é aplicada. O mesmo veículo dispensado da multa em um contexto pode ser multado e confiscado em um outro, como ilustra o depoimento a seguir

Eu já escapei de várias blitzes, cara. Mas também já tive uma motinha grampeada [recolhida ao pátio do Detran/MS], mas foi bobeira minha. Teve um dia que depois do serviço eu fui pra casa, dei uma limpada na minha moto, encerei, pus a roupa que costumo usar pra sair, tênis, short, camiseta e resolvi dar uns rolês. Dei azar. Fui pego numa blitz e não teve conversa. Ainda falei pro guarda que eu era trabalhador e tudo, mas ele me disse que eu devia tá em casa descansando e não circulando à noite com a moto sem documentos. [Servente de pedreiro brasileiro – DIÁRIO DE CAMPO DIÁRIO DE CAMPO, 5/12/2017].

Nota-se, então, que as estratégias de convencimento e/ou sensibilização das autoridades de trânsito são mais efetivas em determinadas situações do que em outras. Durante o dia e paramentado para o trabalho, as chances de ser multado – ainda que exista – são mínimas; no entanto, à noite e em um contexto de lazer, a probabilidade é muito maior. A exemplo do que ocorre durante o dia, roupas, adereços e atitudes servem como parâmetros de avaliação das autoridades de trânsito. Assim, mesmo que uma pessoa não faça parte de nenhum grupo de motociclistas tidos por arruaceiros, se estiver vestida como um deles, será tratada como tal.

No que diz respeito à nacionalidade do infrator, a tolerância é maior quando se trata de brasileiros pilotando motocicletas indocumentadas, quando o indivíduo abordado é paraguaio nem sempre é dispensada a mesma cortesia. Isso devido à falta de reciprocidade dos guardas de trânsito paraguaios, conforme respondeu um interlocutor quando indagado se em relação aos paraguaios pegos em Ponta Porã com motocicletas ilegais, mesmo que a trabalho, haveria tratamento mais moderado

Olha, até tem, mas é bem mais difícil, sabe? Não é nem porque a gente é ruim nem nada, ou só quer ferrar com os paraguaios. Mas o problema é que os guardas de lá não agem da mesma forma, entende? Quando pegam um brasileiro lá, com qualquer coisa, qualquer probleminha na moto ou no carro, eles logo querem extorquir a pessoa, inventam infrações que as multas são pesadas, ameaçam recolher o veículo. Daí a pessoa tem de pagar o que eles querem, ou o que tiver no momento, senão fica sem o veículo. Então, por causa disso, a gente não costuma aliviar muito pros paraguaios. Mas é claro que dependendo da situação, né? Não dá também pra ficar perseguindo trabalhador, a vida aqui na fronteira já é bem difícil, tanto lá [Pedro Juan Caballero] quanto aqui [Ponta Porã]. [Guarda de Trânsito Brasileiro DIÁRIO DE CAMPO, 3/12/2017].

A propósito da menção à extorsão por parte dos agentes de polícia do Paraguai aos brasileiros, há muito são denunciados fatos dessa natureza. Os principais acusados são os agentes da Patrulha Caminera (Polícia Rodoviária) e da Polícia Nacional do Paraguai que, ao identificarem os carros de placas brasileiras, solicitam aos seus motoristas todos os documentos possíveis. Quando não encontram irregularidades, eles as fabricam. Tanto as redes sociais quanto os veículos de comunicação de massa (jornais impressos, online) estão repletos de testemunhos de casos semelhantes, em que brasileiros são vítimas de policiais paraguaios corruptos.

Ilustra a afirmação supracitada a matéria veiculada no Jornal Online PorãNews em 23 de janeiro de 2016:

O turista brasileiro, E. M. do estado de São Paulo que esteve com mais três amigos visitando o Paraguai, manifestou em um vídeo divulgado nas redes sociais que na última quinta-feira (21) esteve na cidade paraguaia em companhia de mais três amigos, quando foram abordados pelas autoridades policiais que indicaram que um dos ocupantes do veículo se encontrava em situação irregular e foram conduzidos até uma delegacia da polícia paraguaia, onde após alguns minutos os “agentes da Lei” desse país indicaram ao mesmo que a situação poderia ter um “jeitinho” e todos poderiam sair livremente, mas esse “jeitinho” custaria cinco mil reais aos quatro amigos, que manifestaram aos policiais não ter a quantia exigida, pela que os “agentes da Lei” baixaram o valor a dois mil reais e estes ao se negarem a pagar, foram conduzidos às celas da delegacia onde tiveram suas roupas retiradas e após várias horas foram liberados, logo depois de realizado o pagamento exigido.

Os agentes envolvidos foram afastados de suas funções devido à repercussão do caso nas redes sociais. A punição aos policiais corruptos demonstra que as autoridades paraguaias não são coniventes com esse tipo de comportamento antiético e vergonhoso de alguns servidores públicos. Contudo, nem todas as denúncias são apuradas com rigor; e nem todas as vítimas formalizam suas queixas, ou por medo, ou por desconhecimento ou por acreditarem que não seriam atendidas.

Em 2015, autoridades brasileiras e paraguaias reuniram-se para tentar resolver o problema relacionado às motocicletas em ambas as cidades. A iniciativa partiu de membros de instituições brasileiras, como Ministério Público Estadual de MS, Prefeitura de Ponta Porã, Governo do Estado de Mato Grosso do Sul e a Câmara Municipal de Ponta Porã.

Das estratégias do Estado à resistência dos infratores: interfaces e inter-relações na fronteira

A campanha Motociclista Legal, cujo lema era “Motociclista Legal respeita a Lei nos dois lados da Fronteira” foi o marco inicial das medidas a serem tomadas por Brasil e Paraguai para tentar reverter o quadro caótico associado à circulação de motocicletas em ambos os lados da fronteira de Pedro Juan Caballero e Ponta Porã. O objetivo principal da campanha é conscientizar e educar os motociclistas a respeito da importância de se respeitar as leis de trânsito e, com isso, preservar vidas.

Elaborada para alcançar seus objetivos em três fases distintas, entretanto complementares, a campanha iniciou-se com uma proposta de sensibilização dos condutores sobre a relevância da observação das normas de trânsito tanto brasileiras quanto paraguaias. Essa primeira etapa teve duração de seis meses, nos quais foram realizadas ações de caráter educativo por meio de exposições acerca do tema em estabelecimentos de ensino fundamental e médio; em empreendimentos comerciais; empresas e instituições, bem como a produção e distribuição de panfletos, pôsteres educativos e outdoors (em língua portuguesa e espanhola) em toda a cidade – além da divulgação em mídias sociais, jornais impressos e online, rádio e televisão dos dois países (MPE/MS, 2015).

Os esforços educativos e de conscientização dos condutores objetivavam evitar que estes continuassem a cometer as infrações mais comuns nas vias públicas de ambas as cidades, mas mais predominantemente em Pedro Juan Caballero. No caso de Pedro Juan, as normas infringidas com frequência são as constantes do artigo 112 do código de trânsito paraguaio: trafegar sem capacete (casco); transportar menores de 12 anos nas motocicletas (com ou sem equipamento de segurança); conduzir o veículo sem a habilitação (Licencia de Conducir), sem placas de identificação e a documentação correspondente (Patente de Rodados), dentre outras irregularidades (LEY N° 5.016/14, 2014).

As mesmas restrições se aplicam aos condutores brasileiros, com algumas diferenças. No caso do capacete de segurança, por exemplo, não basta usá-lo, é necessário que este esteja

de acordo com as especificações do Inmetro⁴. O uso do capacete é de vital importância em caso de acidentes com condutores de motocicletas, isso porque diminui a probabilidade de ocorrência de danos graves e permanentes envolvendo o cérebro e suas funções, prevenindo aposentadorias precoces por invalidez (WHO, 2018).

No Brasil, diferentemente do Paraguai, o código de trânsito, no seu Art. 244, proíbe transportar em motocicletas menores de sete anos (BRASIL, 2007). Outras tantas infrações também serão rigorosamente coibidas pelos agentes de trânsito, como ultrapassar pela faixa da direita, trafegar em alta velocidade pelas lombadas eletrônicas ou utilizar os espaços entre o meio-fio e o quebra-molas (os chamados “cantos”) para não ser multado pelo radar da lombada, dentre outras peripécias tão de costume dos motociclistas brasileiros e paraguaios.

Depois do período de conscientização, iniciou-se a segunda etapa. Esta foi marcada pela realização de *blitz* educativas tanto na região central como nos bairros periféricos das duas cidades. Essa fase contou com a participação de 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. 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 preconiza o Código de Trânsito brasileiro (MPE/MS, 2015).

A Polícia Municipal de Trânsito da Prefeitura (Intendência) de Pedro Juan Caballero, motivada pela campanha *Motociclista Legal*, realizou algumas alterações nos seus procedimentos de fiscalização a respeito da circulação de motocicletas nas ruas da cidade. O objetivo, informa um dos interlocutores, era melhorar as relações de trânsito entre Brasil e Paraguai, “evitando que as motocicletas daqui passassem pro lado de lá [Ponta Porã] sem documento, sem capacete e fossem apreendidas lá.” O projeto em questão pretendia, inicialmente, apenas alertar os motociclistas da importância dos itens de segurança bem como da necessidade de documentar seus veículos e obter a licença (Patente de Rodados) para poder transitar pelas ruas da cidade. Depois desse período educativo, seriam emitidas multas aos infratores e apreendidas motocicletas cujos condutores não portassem a devida documentação legal, tanto da motocicleta como a Patente de Rodados.

Apesar dos esforços, em visita à cidade de Pedro Juan Caballero em julho de 2017 e em fevereiro de 2018, pôde-se perceber que a situação ainda é a mesma, isto é, motociclistas trafegando sem capacete, motos sem placas ou outra identificação qualquer, como se pode constatar nas figuras 1 e 2.

⁴ A respeito das muitas especificações do Inmetro sobre o capacete de segurança usado por motociclistas, veja: <http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001634.pdf>



Figura 1. Motociclista paraguaio transitando em Pedro Juan Caballero/PY sem capacete e motocicleta sem placas de identificação. Fonte: Arquivo Pessoal (2018)



Figura 2. Motociclista paraguaio transitando na linha de fronteira entre Pedro Juan Caballero/PY e Ponta Porã/BR, sem capacete de proteção e motocicleta sem placas de identificação. Fonte: Arquivo Pessoal (2018)

Quando indagados sobre o motivo do projeto não estar sendo bem-aceito, um interlocutor justificou

Falta efetivo, combustível, viaturas. Não adianta criar essas campanhas sem dar suporte pra gente. Outra coisa é a falta de planejamento. Eles querem

que as pessoas daqui [Pedro Juan Caballero] andem certinho, né? Então porque não deram gratuidade pras pessoas documentarem seus veículos, tirarem sua patente de rodados? Tudo tem que pagar! O pessoal daqui é muito pobre, vive com pouco. Pra tirar todos os documentos o motociclista vai gastar uns G\$ 690.000, mil guaranis [o equivalente a R\$ 480,00 reais] (Guarda de Trânsito Paraguaio - DIÁRIO DE CAMPO, 16/06/2017).

A análise do interlocutor acima explica em parte o porquê as medidas propostas pelo projeto de melhorar o trânsito não têm surtido efeito. Explica em parte porque outros elementos compõem as argumentações contrárias à imposição da documentação de motocicletas e condutores, tais como a do seguinte entrevistado;

Por que eles querem cobrar da gente os documentos? Tá errado. Aqui não tem nem sinalização direito, não tem nem muito asfalto, melhorias. Isso tudo é conversa pra pegar dinheiro da gente. Se eles estivessem mesmo preocupados com a nossa segurança, eles faziam todos os documentos de graça, pelo menos das motos que já estão circulando. Agora quem fosse comprar uma nova de agora em diante, aí sim, poderia cobrar. (Motociclista Paraguaio – DIÁRIO DE CAMPO, 16/06/2017).

Dentre as alegações oficiais dos guardas de trânsito brasileiros, um dos motivos da apreensão é o descumprimento do Decreto Federal 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, que “Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior” (BRASIL, 2009, p. 1). Assim, os infratores e seus veículos indocumentados, além das multas e da apreensão da motocicleta, podem responder pelo crime de Descaminho, tipificado pelo Código Penal Brasileiro (2017, p. 125) no seu Art. 334. como o ato de “Iludir, no todo ou em parte, o pagamento de direito ou imposto devido pela entrada, pela saída ou pelo consumo de mercadoria Pena – reclusão, de 1 (um) a 4 (quatro) anos.”

Conforme o Decreto supracitado, as motocicletas teriam de passar pela aduana brasileira, visto se tratar de produtos oriundos de outro país e, portanto, as motos teriam de ser obrigatoriamente declaradas à Receita Federal, o que raramente se verifica, devido aos custos do processo. Alguns agentes de trânsito, reproduzindo o costumeiro preconceito em relação aos produtos de origem paraguaia, acreditam que muitos dos modelos à venda em Pedro Juan Caballero seriam reprovados pelo controle de qualidade realizado pelo Brasil relativo ao processo de importação.

Aqueles que insistem em trafegar sem a documentação, tanto brasileiros quanto paraguaios, quando entram em Ponta Porã são multados e têm suas motocicletas apreendidas, o que causa grande revolta aos motociclistas, porque a multa equivale a R\$ 293,47 – porque a condução de veículo sem o devido registro legal no órgão de trânsito é considerada infração

gravíssima pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB Art. 258). Se o infrator for brasileiro e possuir habilitação, mas não portar o documento, somam-se aos 293,47 mais R\$ 88,38; mas se o condutor não for habilitado a multa é muito mais alta, R\$ 880,41, já que consiste em infração gravíssima. Isso ocorre porque a multa por circular sem habilitação, por não a possuir de fato e não por esquecimento, eleva em três vezes o valor da multa de trafegar sem o documento, conforme o artigo Art. 162 do CTB.

A verdade é que, uma vez apreendido, o veículo confiscado não tem como ser recuperado no Detran/MS, devido à exigência de, além dos pagamentos das multas, apresentação de documentos, coisa que a maioria não tem.

Sobre a questão, o depoimento abaixo e bem ilustrativo:

Eu acho que não é justo, cara! Eles fazem de propósito, sabe? Quando a gente é pego lá [Ponta Porã] eles criam a maior dificuldade: querem documento, carteira de motorista de moto, querem saber por que a moto não está emplacada, é uma desgraça. Mas eles sabem [Os guardas de trânsito] que aqui a gente não usa essas coisas, que não tem muita exigência para emplacar moto, aqui é barato, é quase igual comprar uma bicicleta lá. Mas mesmo assim, eles ferram os paraguaios lá. Aí depois o brasileiro reclama que leva multa aqui, que os paraguaios são desonestos, que os guardas só querem dinheiro. Mas não é bem assim. Lá, quando você é pego, sua moto é apreendida e mesmo que você tenha o documento, eles não deixam você ir buscar, não esperam; levam a moto logo para o pátio do DETRAN de lá, aí você está enrolado para tirar ela de lá. Sai muito caro, nem compensa pagar as taxas e as multas. (NASCIMENTO, 2012, p. 26, grifo no original).

O problema, segundo alguns interlocutores, não é a multa em si, mas a apreensão do veículo, o que gera mais gastos e, por vezes, torna impossível, economicamente, reaver a motocicleta. Essa situação é retaliada, como observado pelo interlocutor no depoimento acima, pelas autoridades de trânsito paraguaias que, de acordo com interlocutores de Ponta Porã, são extremamente duras na aplicação de suas leis:

Cara, lá é dose [Pedro Juan]. Se eles veem que sua placa é daqui [Ponta Porã], eles te perseguem! Já mandam parar, querem documentos, vistoriam o carro querendo achar alguma coisa errada. E quando acham qualquer coisa, aí lascô, se você não tiver dinheiro, está ferrado! Mas isso é só com a gente aqui, com o pessoal de fora eles não ligam muito”. Um pouco desse tratamento que a gente recebe é culpa da gente mesmo. Eu sei que quando eles passam para cá, os guardas daqui às vezes pegam pesado com eles. A maioria deles é gente humilde, simples, então uma multa dessas que a gente

paga aqui, pra eles é muito, até para nós eu já acho demais. Tá uma confusão isso daí, as autoridades tinham de tomar uma providência! Enquanto eles não fizerem isso, você me desculpa pelo palavrão, mas vai continuar essa putaria do caralho! (NASCIMENTO, 2012, p. 27, grifo no original)

Segundo um guarda de trânsito paraguaio, esse tipo de atitude em relação aos veículos brasileiros deve-se, sim, ao tratamento que é dado aos pedrojuaninos em Ponta Porã. Segundo ele:

Nós não recebemos nenhuma ordem direta para fazer esse tipo de abordagem, ou para intensificar a fiscalização. Mas se eles [Os guardas de trânsito brasileiros] perseguem os paraguaios lá, nós também vamos perseguir os brasileiros aqui. Nós, os guardas daqui, achamos isso uma questão de justiça. Afinal, tanto lá quanto aqui, quem acaba ganhando no final são as autoridades com os impostos, e nós sabemos que estas autoridades não estão muito preocupadas com as pessoas. Então para esse tipo de perseguição contra o paraguaio? Antes o pessoal passava para o lado de cá [Pedro Juan] e a gente não ligava muito com as infrações cometidas. Agora, por causa disso que vem acontecendo lá, a gente não perdoa nada, mas nada mesmo. Se é assim que eles [Guardas de trânsito brasileiros] querem, é assim que vai ser. (NASCIMENTO, 2012, p. 27, grifo no original)

Os depoimentos apresentados e as representações sociais que deles emanam a respeito do tratamento que as autoridades de trânsito paraguaias dão aos ponta-poraneses, ilustram bem as múltiplas implicações sociais que os limites impõem à vida sociocultural dos fronteiriços. Percebe-se, então, que não são limites fictícios como os entende Garduño (2003). Configuram-se, na verdade, como marcos regulatórios de comportamento, tanto no que diz respeito ao Estado quanto ao que diz respeito aos indivíduos de cada país.

O depoimento do interlocutor de Nascimento (2012) é emblemático e diz muito sobre o caráter do paraguaio, pelo menos em um dos aspectos mencionados por eles: a solidariedade. Esta pode ser compreendida como uma orientação valorativa básica, isto é, faz parte dos “[...] padrões de moralidade e excelência pelos quais as performances são julgadas” (BARTH, 2000, p.32). O soldado Ernesto ressaltou que não recebeu nenhuma orientação superior para intensificar a fiscalização aos veículos brasileiros; mas assim o fazia por uma questão de justiça. Ou seja, solidarizam-se os guardas de trânsito paraguaios com a situação a que são expostos os pedrojuaninos em Ponta Porã e, portanto, devolvem a “gentileza” nos mesmos termos, ainda que não tenham sido orientados a agirem nesse sentido.

Aqui, a atribuição categórica a que Barth faz menção em seu *Grupos Étnicos e suas Fronteiras*, fica patente. A autoidentificação feita pelo grupo – no caso dos guardas paraguaios, a solidariedade como sinal diacrítico –, bem como a identificação feita uns pelos outros como

membros pertencentes a uma categoria em particular que mantém uma interação específica, corrobora a tese de Barth que afirma serem os grupos étnicos uma forma de organização social: “Concentrando-nos naquilo que é socialmente efetivo, os grupos étnicos são vistos como uma forma de organização social”. Na concepção de Barth, atribuição categórica pode ser definida como uma atribuição étnica, principalmente quando classifica uma pessoa em termos de sua identidade básica mais geral, presumivelmente determinada por sua origem e seu meio ambiente. Desse modo, “Na medida em que os atores utilizam identidades étnicas para categorizar a si mesmos e outros, com objetivos de interação, eles formam grupos étnicos neste sentido organizacional.” (BARTH, 1998, p. 193-194).

A propósito das relações sociais mencionadas por Barth (1998), suscitadas pela dinâmica existente em condições nas quais os limites estão presentes, na fronteira do Brasil com o Paraguai, mais especificamente Pedro Juan Caballero e Ponta Porã, os limites físicos, de cunho geográfico e jurídico, exercem variadas influências na população fronteiriça. Um exemplo disso pode ser percebido nos conflitos entre autoridades brasileiras e paraguaias, principalmente no tocante às leis de trânsito. É comum ver brasileiros, moradores de Ponta Porã, reclamarem que foram multados em Pedro Juan Caballero injustamente, argumentam eles. Em contrapartida, os pedrojuaninos também reclamam do tratamento que recebem por parte das autoridades de trânsito em Ponta Porã. Tal situação contribui para a manutenção do preconceito entre paraguaios e brasileiros.

Em relação a esse pequeno conflito, que tem as leis de trânsito dos dois países como principais causadores, o que ocorre, conforme Nascimento (2014), “[...] é uma má-vontade política por parte das autoridades de trânsito – tanto paraguaias quanto brasileiras – em resolver o problema.” Mas os conflitos não têm apenas aspectos negativos, servindo, ao mesmo tempo, como fator de integração, visto que, como lembra Albuquerque (2010, p. 583), “geram formas de integração e explicitam tensões [...]. Por outro lado, a integração é um campo de forças, um movimento diferenciador de aproximação e distância entre os diversos agentes e instituições envolvidas nas relações [...] entre os dois países”.

Diante da inexistência de transporte público em Pedro Juan Caballero/PY, as motocicletas são o principal meio de transporte no município, sendo que as de baixa cilindrada – principalmente das marcas paraguaias Kenton e Leopard, e Shineray, de origem chinesa, dentre outras – podem ser compradas por preços competitivos, como o modelo constante da figura 3 (pode-se adquirir uma motocicleta, nova, de 150 cc por R\$ 1500,00).



Figura 3. Motocicleta nova e documentada, adquirida em Pedro Juan Caballero. Fonte: Arquivo Pessoal (2018).

Em Pedro Juan Caballero, como em outras cidades paraguaias, muitas dessas motocicletas rodam sem placas e seus condutores não fazem uso, costumeiramente, do capacete de proteção. No entanto, existem aqueles que regularizam a documentação necessária para circular nas ruas paraguaias e brasileiras; principalmente aqueles indivíduos que por diversos motivos têm de trafegar pelas vias públicas de Ponta Porã, onde as autoridades de trânsito são mais criteriosas.

É o caso de uma das funcionárias do comércio informal de Pedro Juan Caballero, proprietária da motocicleta mostrada na figura 3, que tem dupla nacionalidade, porque seu pai é brasileiro e sua mãe paraguaia. Morando em Ponta Porã, e não tendo condições de adquirir a motocicleta no Brasil, devido ao custo alto para a sua faixa de renda, optou por comprar o veículo em Pedro Juan Caballero, mas para evitar problemas com as autoridades de trânsito brasileiras, tirou sua habilitação no Brasil e documentou seu veículo no Paraguai, segundo ela

Não dá pra ficar de lá pra cá e daqui pra lá [Pedro Juan Caballero-Ponta Porã] sem documento, né? Se fosse de vez em quando, até que dava; mas eu vou e volto várias vezes. Venho cedo, na hora do almoço, vou pra faculdade à noite lá [Cursa Pedagogia em Ponta Porã], então, é complicado, não dá pra não ter documentos, né? [Vendedora em Pedro Juan Caballero – Conversa Informal em 2018]

Em Ponta Porã, os guardas de trânsito brasileiros justificam as apreensões – quase que de forma unânime – como simples cumprimento da lei:

Nós não fazemos a fiscalização com o objetivo de ferrar com os paraguaios. Nós só estamos cumprindo a lei, a lei brasileira. Nós não temos culpa se lá [Pedro Juan] não existe a exigibilidade de documentação e emplacamento de veículos, na verdade até existe, mas ninguém liga; mas aqui isso é lei, o código de trânsito brasileiro não permite trafegar nas vias públicas veículos sem identificação, sem placas. Mas sabe de uma coisa: o pátio do Detran daqui [Ponta Porã] está cheio desse jeito, mas nem todas as motos foram apreendidas de paraguaios. Muitos brasileiros também compram essas motos, por causa do preço bem mais barato, e depois ficam usando aqui na cidade, sem pagar os impostos, nem emplacar, nem nada. Daí eles abusam mesmo. Para você ter uma ideia, só no ano passado foram registradas, aproximadamente, mais de 510,000 mil infrações de trânsito cometidas por motocicletas sem placa [Guarda de Trânsito Brasileiro - DIÁRIO DE CAMPO, 19/06/2017].

Tal situação tem contribuído para manutenção dos ressentimentos – às vezes velados, às vezes patentes – entre os dois povos que habitam a região de fronteira: os brasileiros e os paraguaios. Ressentimentos que refletem os conflitos que permeiam as realidades jurídicas, geográficas e socioculturais existentes entre os indivíduos inseridos nesse contexto. No entanto, apesar de contribuir com as dissensões entre Pedro Juan Caballero e Ponta Porã, esses pequenos conflitos acabam funcionando como algo que serve para intensificar o sentimento de pertença dos indivíduos de ambos os lados. Revigorando laços sociais, laços de parentesco, laços de solidariedade; enfim, mobiliza os atores sociais em um projeto comum de reforço das identidades e dos sinais diacríticos acionados para representá-las.

Assim, analisando o parágrafo acima à luz das ideias de Barth (2000, p. 35), pode-se facilmente perceber a lucidez de sua argumentação quando afirma que “A manutenção de fronteiras étnicas implica também a existência de situações de contato social entre pessoas de diferentes culturas.” Os conflitos e ressentimentos supracitados, em que pese os esforços envidados para esgarçá-los, sempre farão parte do cotidiano e da realidade dos grupos étnicos inseridos no contexto da fronteira Pedro Juan Caballero/Ponta Porã. Caso contrário, tais grupos seriam esfacelados, posto que Barth defende que “[...] os grupos étnicos só se mantêm como unidades significativas se acarretam diferenças marcantes no comportamento, ou seja, diferenças culturais persistentes.” Alguém pode contra-argumentar dizendo que dirimidos os conflitos e ressentimentos atuais, essa hipótese não seria válida. Ocorre que, em face da dissolução de conflitos e ressentimentos em voga, outros tomariam o seu lugar, dado o fato de a persistência de grupos étnicos em contato implicar, segundo Barth (2000, p.35), “[...] não

apenas a existência de critérios e sinais de identificação, mas também uma estruturação das interações que permita a persistência de diferenças culturais”.

A propósito dos laços de parentesco, a fala de um dos interlocutores de Nascimento (2012, p. 30) mostra com este são reforçados por conta do conflito de trânsito:

Meu irmão é um cara trabalhador, não se mete em confusão, vive na Igreja, não faz nada errado. Semana passada, ele foi rapidinho lá em Ponta Porã e deu azar, mas eu já tinha avisado para ele tomar cuidado; não deu outra: foi pego lá pelos guardas de trânsito. Aí você já sabe, né? A moto foi apreendida, ele foi multado, um rolo danado. Ele me chamou na hora, eu fui lá, mas não teve acordo. Por isso, se passar para o lado de cá, não tem perdão. Se estiver com qualquer coisa irregular e for brasileiro, a gente vai multar mesmo. Coitado do meu irmão, agora está andando de bicicleta até comprar outra moto. Sinceridade?! Fiquei com pena dele, um cara trabalhador, se fosse um bandido, mas não é. Vou ajudá-lo a comprar outra moto. Não acho isso justo. [Ignácio Ortelha, 39 anos, separado, guarda de trânsito paraguaio, ensino médio completo. Pedro Juan Caballero, 2012].

Em relação às características identitárias presentes na fronteira, cabe ressaltar o fato de que as identidades nesses espaços não estão enquistadas e, portanto, completamente estanques às influências e injunções socioculturais que lhes são impostas e que, em maior ou menor grau, acabam por influir no comportamento das pessoas – bem como na forma como elas concebem o mundo ao seu redor. Poder-se-ia pensar que a opinião a respeito da querela que as questões de trânsito entre os dois países ensejam os colocaria em lados opostos, irremediavelmente, brasileiros e paraguaios. No entanto, alguns interlocutores paraguaios concordam com as atitudes tomadas pelo governo brasileiro em relação às motocicletas:

Eu acho que os brasileiros estão certos em tomar essas medidas, em fiscalizar com mais rigor. Aqui mesmo em Pedro Juan você pode ver a bagunça que esses meninos fazem com essas motinhas aí, aqui, no país deles, na cidade deles! Agora você imagina o que eles não fazem lá [Ponta Porã], principalmente quando saem para essas tais de baladas que eles falam aí. Se aqui eles já põem a vida das pessoas em risco, imagina lá. Depois que eles têm as motinhas presas, ficam dando uma de coitadinhos. Tem que prender mesmo, tomar a moto, quem sabe assim eles tomam um pouco de juízo.”. A minha irmã é casada com um brasileiro e mora lá em Ponta Porã. Às vezes eu vou visitá-la e até durmo lá de vez em quando. Quando a gente sai à noite lá, para comer alguma coisa, é fácil ver esses meninos correndo para cima e para baixo com essas motinhas. [Inês de Mendonça, 53 anos,

casada, comerciante, ensino médio incompleto. Pedro Juan Caballero, 2012] (NASCIMENTO, 2012, p. 30).

O depoimento de Dona Inês nos dá testemunho do grau de complexidade que permeia as relações sociais entre os grupos étnicos na fronteira Pedro Juan Caballero/Ponta Porã. Apesar de pedrojuanina, não hesita em dar razão aos brasileiros na querela sobre o trânsito e o comportamento dos seus conterrâneos quando em território brasileiro.

Diante da fala dos interlocutores e do pequeno conflito por conta do trânsito na fronteira, é forçoso reconhecer a relevância das análises de Barth (1998) no que respeita às dinâmicas culturais e suas especificidades em regiões de fronteira. Para o autor em questão, trabalhando com um entendimento de cultura intrinsecamente processual e, portanto, histórica, as culturas – em sua totalidade – devem sua existência aos fluxos intercambiais, às relações de ampla reciprocidade e às inúmeras trocas, sejam elas simbólicas ou materiais, que têm lugar nas fronteiras.

Na análise proposta por Barth (1981), o processo tende a uma troca entre atores que se encontram em diferentes situações de poder em decorrência do status que ocupam. Nessas condições são elaborados – pelos atores – expedientes que tencionam ampliar a possibilidade de obter vantagens, sejam elas simbólicas ou materiais. Essas operações acabam por transformar o processo e sua dinâmica em algo inapreensível, desordenado e aleatório; recobrando-o com incertezas, descontinuidades e surpresas. Tal constatação vai ao encontro do observado por Rosental “[...] o mundo social não é perfeitamente integrado, todos os sistemas e normas são fraturados por incoerências.” Desse modo, percebe-se que “[...] um comportamento não é mais a consequência mecânica da obediência a uma norma [...]”. Assim, diante do exposto, a explicação, ou uma explicação plausível dentre tantas possíveis, passaria pela interpretação e análise que levassem em conta “a posição particular de cada membro da população estudada.” (ROSENTAL: 1998, p. 156-158).

As elucubrações de Rosental nos levam a perceber o indivíduo não mais como mero portador de um esquema social pronto e acabado, como um autômato a reproduzir um programa previamente instalado. Isso porque, “Os comportamentos individuais não são mecanicamente determinados: eles refletem o uso que cada um faz da margem de manobra de que dispõe numa situação dada, do seu universo de possíveis.” (ROSENTAL: 1998, p. 159).

Desse modo seria possível, na “[...] posição particular de cada membro da população estudada.” a identificação do indivíduo social como produto de inúmeras e conflitantes vinculações, inter-relações e recíprocas dependências; constituindo-se, desse modo, como um indivíduo relacional e, portanto, detentor de um status intrinsecamente associado às diversas dinâmicas sociais que o circundam e que são, em maior ou menor grau, responsáveis pelas interconexões entre as múltiplas e variadas redes de influência que ele institui.

Contudo, os intercâmbios, fluxos e interconexões supracitados nem sempre primam pela conciliação, pela união ou pela irmandade entre os povos; ou, como bem observou Hannerz (2001, p. 6): “[...] o equilíbrio entre os fluxos é sempre desigual, desigualdade que

enseja – entre centro e periferia – incontestáveis assimetrias” (HANNERZ: 1997, p. 14). A dinâmica que caracteriza estes intercâmbios e fluxos é própria, inalcançável e paradoxal, conferindo à fronteira sua riqueza simbólica e cultural, na medida em que quando aproxima, também separa; e quando separa, também aproxima.

A morte sobre duas rodas: motocicletas e a saúde pública no Brasil e no Paraguai

No tocante às aduzidas 510,000 mil infrações de trânsito cometidas por motocicletas sem placa, desse número, boa parte consiste em brasileiros que compram essas motos em Pedro Juan Caballero e usam de maneira irresponsável. Segundo os guardas de trânsito de Ponta Porã, o recrudescimento da fiscalização das motocicletas sem placas se deve ao grande número de infrações cometidas nas ruas da cidade por veículos, tanto motos quanto carros, sem a identificação exigida pela lei. O problema maior é que as infrações geralmente vêm acompanhadas de sérios acidentes que, quando não são fatais, causam incapacidade permanente ou temporária às vítimas, o que além de comprometer significativamente a dotação orçamentária da administração municipal constitui também em um sério problema de saúde pública.

A gravidade do problema é percebida pelos dados estatísticos apresentados quando da aferição do número de vítimas fatais relacionadas ao trânsito em Mato Grosso do Sul. Em se tratando de acidentes em que as motocicletas são os principais veículos envolvidos, o Brasil figurava em 2014 como o 7º estado com maior número de óbitos de condutores. Desse modo, conforme os dados levantados em 2014, Mato Grosso do Sul apresentava à época quase o dobro da média nacional de taxa de mortalidade: 11,3 para cada 100 mil habitantes. Essa informação foi obtida em 2014, quando da tramitação do Inquérito Civil nº 29/2014 – instaurado pela 1ª Promotoria de Justiça de Ponta Porã em março de 2014 objetivando verificar o tratamento negligente das autoridades de trânsito ao fiscalizar o efetivo cumprimento das normas estabelecidas pela Lei n. 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) pelos condutores de veículos automotores, notadamente motocicletas.

Segundo os dados levantados pela Organização Mundial de Saúde, OMS, o Brasil ocupa atualmente a 5ª posição no Ranking mundial de números de vítimas fatais de acidentes de trânsito (OMS, 2017). De acordo com informações do Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), da Escola Nacional de Seguros, no ano de 2016 ocorreram 33.347 mortes e 28.032 casos de invalidez permanente devido a acidentes de trânsito no Brasil. Esses acidentes custaram ao País aproximadamente R\$ 217,11 bilhões, ou o equivalente a 3,7% do PIB (CPES, 2016).

Acidentes de trânsito envolvendo motocicletas foram responsáveis pelo aumento de 115% das internações hospitalares no Sistema Único de Saúde/SUS em Mato Grosso do Sul na última década. Somente no ano de 2014 foram contabilizadas 1.000 internações devido a acidentes com motocicletas (BRASIL, 2014). A situação só tende a se agravar, tendo em vista o alarmante crescimento da frota de motocicletas no Brasil. Segundo o Denatran (2017), foram

vendidas 24 milhões de unidades em 2016, o que equivale a 27% dos 93,8 milhões de veículos circulando pelo País.

No Paraguai, o problema com as motocicletas não é diferente, e a taxa de óbitos em decorrência de acidentes em que estes tipos de veículos estão envolvidos é bastante elevada, chegando a registrar até 20 acidentes por dia só em Pedro Juan Caballero (TORRECILHA, 2013), preocupando autoridades e aumentando gastos no setor de saúde. Segundo dados apresentados por Rodrigues et al. (2014), entre os países latino-americanos com maior índice de acidentes de trânsito para cada 100 mil habitantes, o Paraguai figurava como o segundo país com o maior número de acidentes fatais envolvendo motocicletas na América Latina, o primeiro era o Brasil.

Nos últimos cinco anos, a situação não se alterou. Os meios de comunicação paraguaios – noticiários televisivos, jornais impressos e online – trazem todos os dias informações sobre acidentes fatais envolvendo motocicletas no Paraguai. Na fronteira de Ponta Porã com Pedro Juan Caballero, as matérias chamam a atenção para o problema: “Acidente Entre Moto em Alta Velocidade e Carro Deixa um Morto e um Ferido na Fronteira” (PORÃNEWS, 2017), “Duas Mulheres e uma Criança Morrem em Acidente de Moto Em Pedro Juan Caballero” (MSNEWS, 2019), “Jovem Perde A Vida em Acidente de Moto em Avenida da Cidade Paraguaia de Pedro Juan Caballero na Fronteira com Ponta Porã” (MEDICINAINFORMA, 2016).

Na faixa de fronteira de Ponta Porã, a realidade do SUS naquela região é ainda mais dramática em razão da conurbação com a cidade paraguaia de Pedro Juan Caballero. Esse fato eleva ainda mais a demanda por atendimento nas Unidades Básicas de Saúde/UBS, onerando a rede pública municipal de saúde, haja vista o considerável quantitativo de brasileiros com residência fixa na República do Paraguai, paraguaios residentes no Brasil e também paraguaios residentes em seu país de origem em situação de emergência que procuram atendimento no SUS (NASCIMENTO; ANDRADE, 2018; TAMAKI et al., 2008).

Quando ocorrem acidentes de trânsito envolvendo motocicletas na fronteira de Ponta Porã/BR com Pedro Juan Caballero/PY, as vítimas são atendidas em ambos os países, dependendo da gravidade do estado de saúde dos envolvidos. No entanto, o atendimento a essas pessoas também gera problemas, já que, no Brasil, o SUS não atende estrangeiros (a não ser em casos de extrema gravidade) e no Paraguai o sistema público de saúde é bastante precário. Apesar de alguns entraves burocráticos, o atendimento é realizado, isso porque existe um acordo tácito entre os bombeiros de Pedro Juan Caballero e Ponta Porã para viabilizar o atendimento a vítimas de acidentes graves, independente da nacionalidade dos envolvidos (TORRECILHA, 2013).

Apesar de haver restrições ao atendimento de estrangeiros pelo Sistema Único de Saúde/SUS brasileiro, principalmente àqueles indocumentados⁵, os médicos e enfermeiros

⁵ Documentos necessários aos estrangeiros quando em território brasileiro: Cédula de Identidade para Estrangeiros (RNE), Cartão do Cadastro de Pessoas Físicas (CPF/MF) [Mesmo os não residentes no País, seja

são obrigados a prestar socorro em casos graves, isso porque “[...] a omissão de socorro é tipificada no Código Penal Brasileiro – Art. 135 – como crime, ao qual o profissional que nele incorrer deve ser responsabilizado, sendo possíveis ainda as penas de prisão e multa.” (NASCIMENTO; ANDRADE, 2018, p. 183).

Outro problema identificado no caso das motocicletas na faixa de fronteira é com relação à segurança pública. Conforme informações obtidas com funcionários da Delegacia Regional de Polícia Civil de Ponta Porã pelo Ministério Público de Mato Grosso do Sul, boa parte das motocicletas indocumentadas que circulam na região são utilizadas em diversas modalidades de crime por marginais, notadamente crimes contra o patrimônio e homicídios (MPE/MS, 2015). O uso desses veículos pelos criminosos se deve justamente a não utilização de placas de identificação, o que dificulta a descoberta da autoria dos crimes e favorece a impunidade dos autores dos delitos, bem como a facilidade de descarte quando considerados “manjados” pelos seus usuários.

Foram esses supracitados motivos que levaram a elaboração do projeto “Motociclista legal respeita a Lei nos dois lados da fronteira”, desenvolvido pela 1ª Promotoria de Justiça de Ponta Porã, buscando combater os problemas gerados pela circulação de motocicletas ilegais na fronteira realidade na fronteira, inserindo-se aí as cidades de Antônio João e Aral Moreira (integrantes da comarca), e sua vizinha Pedro Juan Caballero, capital do Departamento de Amambay, no Paraguai, na qual boa parte da população, por descumprir com as normas de trânsito relativas à posse e tráfego de motociclistas, tem se tornando vítima de acidentes de trânsito, inclusive com óbitos, e de ações delituosas cometidas por criminosos por meio da utilização de motocicletas irregulares.

Por conta disso, intensificaram-se as blitzs e adotou-se, por parte da Administração Pública, uma postura menos tolerante em relação aos motociclistas que trafegam com motocicletas sem a devida documentação e os itens de segurança obrigatórios para a condução do veículo.

Considerações finais

O pequeno conflito entre Pedro Juan Caballero e Ponta Porã, ensejado pela circulação ilegal de motocicletas de baixa cilindrada, deixa entrever a existência de conflitos maiores entre os dois países. Conflitos estes que são disfarçados na elaboração de discursos em que os dois povos frequentemente figuram como povos irmãos. Contudo, é patente em algumas camadas da sociedade paraguaia o descontentamento com o “irmão” brasileiro, notadamente pelos episódios que envolvem a Grande Guerra (1864-187), nos quais o Brasil se aliou a outros países para combater o Paraguai.

Outros problemas no que tange ao relacionamento do Brasil com o Paraguai aparecem também no discurso de muitos paraguaios e brasileiros. É comum, quando entrevistados ou em outra situação de contato, que os paraguaios verbalizem seu rancor em relação ao

brasileiro ou estrangeiro, podem ter a inscrição no CPF], Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS).

brasileiro. Nessas ocasiões, o brasileiro é representado como arrogante, desleal, oportunista, dentre outros adjetivos pouco ou nada elogiosos. Em contrapartida, os brasileiros têm uma visão estereotipada do paraguaio, visto quase sempre como vagabundo, preguiçoso, traiçoeiro, dentre outras categorizações negativas do ponto de vista moral.

No conflito que tem lugar nas ruas tanto de Pedro Juan Caballero quanto de Ponta Porã, o que se pode verificar é a ausência do Estado de forma efetiva nos dois lados da fronteira. O Estado brasileiro e paraguaio são – ou estão – incapazes de resolver um problema relativamente simples, provocado por questões de caráter organizacional. Em verdade, para além dos discursos vazios dos demagogos de plantão, ou seus prepostos, não há efetiva vontade política de se resolver o problema, talvez considerado de menor importância dentre os vários outros problemas que a fronteira apresenta por causa de sua condição.

Não adianta fazer campanhas de cunho midiático ou com claro viés paliativo. Como alegou um dos interlocutores, é necessário infraestrutura para dar suporte às ações de prevenção e combate aos crimes de trânsito: viaturas; combustível; contingente adequado à demanda. No entanto, o mais importante no enfrentamento do problema de trânsito entre Pedro Juan Caballero e Ponta Porã é o diálogo, especificamente entre as autoridades dos dois países. Mas não um diálogo de fachada, apenas para figurar nos noticiários dos dois lados da fronteira, demonstrado uma falsa preocupação e a busca de soluções para a questão.

Em verdade, as autoridades paraguaias precisam fiscalizar a venda e a documentação de suas motocicletas dentro do país; coibir as estratégias que facilitam a aquisição desses veículos por brasileiros; investir em transporte público na região para que a moto deixe de ser a única opção barata de transporte dos pedrojuaninos. As mesmas medidas também se aplicam ao Brasil, haja vista a conhecida situação do serviço público brasileiro e a sua habitual carência em relação à infraestrutura. Mas enquanto isso não ocorre, o problema vai continuar, às vezes com maior intensidade, outras tantas aparentemente inexistente; contudo, sempre presente.

Todavia, os embates ideológicos sempre existirão, dada a história conflituosa entre os dois países, o que não quer dizer que não exista espaço para a paz entre as duas nações. Mas haverá sempre uma acusação a ser feita, velada ou declarada, de um para com o outro, sempre haverá uma situação por resolver, um resquício de descontentamento a animar, por vezes inconscientemente, o comportamento manifesto dos dois povos.

Para resolver questões como as colocadas aqui, é necessário a elaboração de políticas públicas efetivas de integração entre as nações, e conseqüentemente entre os nacionais de cada país. Assim, em que pese o fato de as fronteiras possuírem inúmeras e nem sempre perscrutáveis capilaridades, marcadas essencialmente pela porosidade, os limites construídos pelo Estado ainda se fazem patentes em diversas situações da vida cotidiana dos moradores das faixas de fronteira, impondo-lhes estratégias de ação no sentido de burlar a ordem vigente e equilibrar as forças em conflito.

Referências Bibliográficas

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA/ABA. *Código de ética do antropólogo e da antropóloga*. Brasília: ABA, 2012.

ALBUQUERQUE, José Lindomar Coelho. Conflito e integração nas fronteiras dos “brasiguaios”. In: Caderno CRH. Salvador, v. 23, n. 60, p. 579-590. 2010.

AZUL, Marcelo Ceará Serra. 1ª mesa científica para combate ao contrabando e descaminho [recurso eletrônico] / Marcelo Antônio Ceará Serra Azul (coordenador). Alessandro José Fernandes de Oliveira ... [et. al.]. (colaboradores) -- Brasília: ESMPU, 2014.

BARBOSA, Antônio Rafael.; RENOLDI, Brígida.; VERISSIMO, Marcos. *(I)legal: etnografias em uma fronteira difusa*. 1. ed. Niterói: Editora da UFF, 2013.

BANDUCCI JÚNIOR, Álvaro.; ZOTTI MASS, Mateus H. As simbioses entre o legal e o ilegal: o caso das motos paraguaias e sua regulamentação na fronteira Ponta Porã (BR)/Pedro Juan Caballero (PY). In: ANAIS DO XII CIDH Congresso Internacional de Direitos Humanos, p. 1894-1908, 2015. Disponível em: <http://cidh.sites.ufms.br/mais-sobre-nos/anais/> Acesso em: 22 nov. 2017.

BANDUCCI JÚNIOR, Álvaro. Mercado informal na fronteira Brasil-Paraguai: Shopping Calçada Mercosul. Revista Ambivalências v.3, n.5, p. 61-84, 2015.

BARTH, Fredrik. *O guru, o iniciador e as outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2000.

_____. Grupos étnicos e suas fronteiras. In: POUTIGNAT, Philippe; STREIFF-FENART, Jocelyne. *Teorias da Etnicidade*. São Paulo: Ed. UNESP, 1998.

_____. Analytical dimensions in the comparison of social organizations. In: *Process and form in social life*. London: Routledge & Kegan Paul, 1981.

BORBA, Francisco. Dicionário UNESP do Português Contemporâneo. Curitiba: PIÁ, 2011.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde. Resumo executivo Saúde Brasil 2014: uma análise da situação de saúde e das causas externas / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde. – Brasília: Ministério da Saúde, 2015.

_____. Presidência da República. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos, 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm Acesso em: 9 mar. 2019.

_____. 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. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília: 2007.

_____. 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: 20 jan. 2018.

_____. Departamento Nacional De Trânsito. Relatórios Estatísticos. Disponível em: Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/237-frota-veiculos> » <http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/237-frota-veiculos> Acesso em: 8 fev. 2018.

_____. Decreto de 3 de agosto de 1993. Dispõe 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. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret_sn/1993/decreto-42495-3-agosto-1993-579013-publicacaooriginal-101953-pe.html Acesso em: 9 nov. 2018.

_____. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO/DENATRAN. Ministério das Cidades. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/610-frota-2017> Acesso em 13 nov. 2017.

CARDIN, Eric Gustavo. A expansão do capital e as dinâmicas da fronteira. Tese (Doutorado em Sociologia). Araraquara: Universidade Estadual Paulista, 2010.

CÓDIGO PENAL. Art. 334. Descaminho. In: Código Penal Brasileiro. Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2017. 138 p. Conteúdo: Código penal – Decreto-lei no 2.848/1940.

COSTA, Gustavo Villela Lima da; OLIVEIRA, Giovanni França. Esquemas de fronteira em Corumbá (MS): Negócios além do legal e do ilegal. DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social - Vol. 7 - no 2, 2014 - pp. 207-232.

COSTA, Gustavo Lima da. A Feira Bras-Bol em Corumbá (MS): notas sobre o comércio informal na fronteira Brasil-Bolívia. Contemporânea, vol.3, n.2, 2013.

DURHAM, Eunice. A dinâmica da cultura – ensaios de Antropologia. Organização de Omar Ribeiro Thomaz. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

_____. A reconstrução da realidade (um estudo da obra etnográfica Bronislaw Malinowski). São Paulo: Ática, 1978.

ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS. CENTRO DE PESQUISA E ECONOMIA DO SEGURO (CPES). Estatísticas. 2016. Disponível em: <http://cpes.org/estatisticas-cpes/> Acesso em: 22 fev. 2018.

FERREIRA NETO, Ney Jansen. *Estado, narcotráfico e sistema financeiro: algumas aproximações*. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política). Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2012.

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. organização e tradução de Roberto Machado. - Rio de Janeiro: Edições Graal, 1984.

GARDUÑO, Everardo. Antropología de la frontera, la migración y los procesos transnacionales. Frontera Norte, vol.15, n.30, 2003.

GIDDENS, Anthony. *A constituição da sociedade*. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

HANNERZ, Ulf. Fluxos, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional. *Mana, Estudos de Antropologia Social*, v.3, n.1, abr., p. 7-39, 1997.

_____. Fronteras. In: *Revista de Antropologia Experimental*. n.1. 2001

HOUAISS, Antônio. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. São Paulo: Editora Objetiva, 2009.

LEY N° 5.016/14 “NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL”. 2014. Concordado isso el Anexo de su Decreto Reglamentario N° 3427/2015. Disponível em: <http://www.antsv.gov.py/sites/default/files/descargas/LEY%20Nro%205016%20NACIONAL%20DE%20TRANSITO%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf> Acesso em: 11 nov. 2017.

MALINOWSKI, Bronislaw. *Argonautas do pacífico ocidental: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné Melanésia*. São Paulo: Abril Cultural, 1978. (Coleção Os Pensadores).

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.

MEDICINAINFORMA. Adolescente perde a vida em acidente de moto na fronteira de Ponta Porã. Divulgação. 22 de abril de 2016. Disponível em: <https://www.medicinainforma.com/divulgacao/adolescente-perde-a-vida-em-acidente-de-moto-na-fronteira-de-ponta-pora/> Acesso em: 10 mar. 2019.

MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL/MPE/MS. Projeto “Motociclista legal respeita a Lei, nos dois lados da fronteira” é lançado em Ponta Porã e Pedro Juan Caballero (PY). 2015. In: Notícias. Secretaria de Tecnologia da Informação – STI Divisão de Desenvolvimento – DID. 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> Acesso em: 10 nov. 2017.

NAÍM, Moisés. *Ilícito: o ataque da pirataria, da lavagem de dinheiro e do tráfico à economia global*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006. Disponível [leitura online] em <https://books.google.com.br/books?isbn=8571109109> Acesso em 12 abr. 2018.

NASCIMENTO, Valdir Aragão do; ANDRADE, Sônia Maria Oliveira de. As armas dos fracos: estratégias, táticas e repercussões identitárias na dinâmica do acesso à saúde na fronteira Brasil/Paraguai. *Horizontes Antropológicos*, v. 24, n. 50, p. 181-214, 2018.

NASCIMENTO, Valdir Aragão do. *Fronteiriço, Brasileiro, Paraguaio ou Brasiguai? Denominações Identitárias na Fronteira Pedro Juan Caballero (PY) e Ponta Porã (BR)*. *ILHA – Revista de Antropologia*. V. 16, n. 1, p. 105-137, 2014.

_____. “Yo soy paraguay, chamigo”: breve estudo sobre a identidade no Paraguai. 2012. Dissertação (Mestrado em Antropologia). Dourados: Universidade Federal da Grande Dourados, 2012.

OLIVEIRA, Giovanni França; COSTA, Gustavo Villela Lima da. Redes ilegais e trabalho ilícito: comércio de drogas na região de fronteira de Corumbá/Brasil – Puerto Quijarro/Bolívia. *Boletim Gaúcho de Geografia*, 38: 137-156, maio, 2011. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/37323> Acesso em: 11 mar. 2019.

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> Acesso em: 11 mar. 2019.

PORANEWS. Acidente entre moto em alta velocidade e carro deixa um morto e um ferido na fronteira. *Polícia/Destaque*. 19 de outubro de 2017. Disponível em: <http://poranews.com/?p=22140> Acesso em: 8 mar. 2019.

_____. Policiais paraguaios são acusados de ações arbitrárias contra brasileiros na fronteira. *Polícia/Destaque*. 23 de janeiro de 2016. Disponível em: <http://poranews.com/?p=4546> Acesso em: 13 ago. 2018.

RABOSSI, Fernando. Nas ruas de Ciudad del Este: vidas e vendas num mercado de fronteira. 2004. 334 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – PPGAS-Museu Nacional/Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro/RJ, 2004.

RENOLDI, Brígida. Estados posibles: travesías, ilegalismos y controles em la Triple Frontera. *Etnográfica* [Em línea], vol. 19 (3) | 2015, Puesto em línea el 27 octubre 2015. Disponível em: <https://journals.openedition.org/etnografica/4049> Acesso em: 11 mar. 2019.

_____. Tus amigos son mis amigos: agentes y Estado en un paso de frontera argentino. In: *Alteridades*, vol. 24, 2014.

_____. *Carne de carátula: experiencias etnográficas de investigación, juzgamiento y narcotráfico*. La Plata, Al Margen, 2013.

RODRIGUES, Eugênia M. S.; et al Trends in fatal motorcycle injuries in the Americas, 1998–2010, *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 21:2, 170-180, 2014.

ROSENTAL, Paul-André. Construir o macro pelo micro: Fredrik Barth e a microhistoria. In: REVEL, Jacques (Org.). *Jogos de Escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

TAMAKI. E. M; et al. O projeto SIS-Fronteira no Estado de Mato Grosso do Sul. In: SOUZA, M. et al. (Org.). *A saúde e a inclusão social nas fronteiras*. Florianópolis: Boiteux, 2008. p. 177-208.

TELLES, Vera da Silva. Jogos de poder nas dobras do legal e do ilegal: anotações de um percurso de pesquisa. *Serviço Social e Sociedade*, n.115, p. 443-461, 2013.

_____. *A cidade entre as fronteiras do legal e ilegal*. Belo Horizonte: Argvmentvm Editora, 2011.

TORRECILHA, Maria Lúcia. A gestão compartilhada como espaço de integração na fronteira Ponta Porã (Brasil) e Pedro Juan Caballero (Paraguai). 2013. 184 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo/USP, São Paulo/SP, 2013.

WORLD HEALTH ORGANIZATION/WHO. Global status report on road safety. 2018. Disponível em: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/en/ Acesso em: 12 out. 2018.

autor **Valdir Aragão do Nascimento**

É doutorando em Saúde e Desenvolvimento na Região Centro Oeste pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, e mestre em Antropologia pela Universidade Federal da Grande Dourados.

Recebido em 28/02/2018

Aceito para publicação em 05/05/2019