

# APLICAÇÃO DE MULTA A PEDESTRES E CICLISTAS: COMO IDENTIFICÁ-LOS?

## APPLYING FINE TO PEDESTRIANS AND CYCLISTS: HOW TO IDENTIFY THEM?

SIMPLICIO, Eliene da Silva<sup>1</sup>  
MENDONÇA, Marcelo<sup>2</sup>

### RESUMO

Este artigo buscou analisar o procedimento de aplicação de multas a pedestres e ciclistas, estabelecido pela Resolução do CONTRAN 706/2017, em relação à falta de documento de identificação pessoal do infrator no momento da autuação. Para tanto, foi realizada inicialmente uma pesquisa bibliográfica acerca do processo de desenvolvimento da figura do pedestre e do ciclista no trânsito, bem como sobre as implicações da normatização do procedimento de autuação dos artigos 254 e 255 do CTB, através da referida Resolução. Após, foi realizada uma pesquisa de campo efetivada por meio de um questionário aplicado aos policiais militares efetivos do 16º BPM, da cidade de Formosa. Foi possível verificar que os policiais enfrentam dificuldades quanto à identificação de infratores que não portam documentação de identificação pessoal, em detrimento dos sistemas de consulta serem restritos a certas características. Paralelamente com esta Resolução, os policiais militares acreditam que as medidas descritas possuem ganhos significativos para a sociedade e para o trânsito, porém, expõem que o mecanismo adotado para o procedimento de autuação será ineficaz devido às complexas dificuldades em aplicar tais multas nas situações criminalizadas, em virtude destas serem ações rotineiras dos cidadãos, se enquadrando mais em um procedimento administrativo. A importância da pesquisa se evidencia por relatar um dos principais obstáculos que o policial militar pode se deparar no momento de aplicação dessas penalidades, além de conscientizar esse agente sobre a importância da atuação da Polícia Militar como fiscalizadora de trânsito, contribuindo, em especial, na redução dos índices de acidentes.

**Palavras-chave:** Pedestres. Ciclistas. Resolução 706/2017. 16º Batalhão da Polícia Militar. Formosa-GO.

### ABSTRACT

---

<sup>1</sup>Aluno do Curso de Formação do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás – CAPM, lyennesimplicio@gmail.com, Formosa-GO, Maio de 2018.

<sup>2</sup> Professor orientador: Professor Especialista do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás CAPM, geomendona@yahoo.com.br, Formosa-GO, Maio de 2018.

This article sought to analyze the procedure for applying fines to pedestrians and cyclists, established by the Resolution of CONTRAN 706/2017, regarding the lack of personal identification document of the offender at the time of the assessment. To do so, a bibliographical research was carried out on the process of development of the pedestrian figure and the cyclist in traffic, as well as on the implications of the standardization of the procedure of assessment of articles 254 and 255 of the CTB, through said Resolution. After that, a field survey was carried out by means of a questionnaire applied to the effective military police officers of the 16th BPM, of the city of Formosa. It was possible to verify that the police face difficulties in the identification of infractors who do not carry documentation of personal identification, to the detriment of the systems of consultation are restricted to certain characteristics. Parallel to this Resolution, military police believe that the measures described have significant gains for society and for transit, but they argue that the mechanism adopted for the assessment procedure will be ineffective due to the complex difficulties in applying such fines in criminal situations, because these are routine actions of citizens, being more involved in an administrative procedure. The importance of the research is evidenced by reporting one of the main obstacles that the military police can encounter at the moment of applying these penalties, besides raising awareness of the importance of the Military Police as a traffic inspector, reduction of accident rates.

**Keywords:** Pedestrians. Cyclists. Resolution 706/2017. 16th Battalion of the Military Police. Formosa-GO.

## 1 INTRODUÇÃO

Quando o assunto é trânsito, é muito comum limitarmos nossa concepção acerca deste para vias e veículos. Não nos atentamos para o fato de que sua definição vai muito além do que carros utilizando-se de um espaço para circularem. É interessante destacar que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) considera trânsito em todos os sentidos pelos quais uma via possa ser utilizada, seja por pessoas, veículos ou animais, de forma individual ou coletiva, sendo conduzidos ou não em termos de circulação. Daí depreende-se as figuras do pedestre e do ciclista.

Embora estes sejam considerados como partes frágeis do trânsito, ocupam paulatinamente cada vez mais espaço nas vias urbanas ao fazerem uso desse meio para se deslocarem. Nesse contexto, visando garantir a segurança de todos os que transitam nas vias de circulação do território nacional, a Lei nº 9.503/97 trouxe em seu arcabouço legislativo direitos e deveres conferidos a esses agentes para regular tanto o respeito a estes por parte dos demais veículos como a controvérsia.

Todavia, embora trouxesse a previsão legal sobre os direitos e deveres dos pedestres e ciclistas, o CTB não abarcava em seu texto de lei a regulamentação da aplicação

[Digite aqui]

de multas quando descumprissem as obrigações elencadas em seus artigos 254 e 255. Para sanar tal lacuna, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabeleceu uma resolução para regulamentar os procedimentos de autuação e multa por infrações cometidas por estes, a Resolução 706/2017.

Isto posto, o presente artigo visa estudar a aplicação de multas a pedestres e ciclistas com o intuito de desvendar as incógnitas quanto a identificação pessoal destes pelo policial militar, objetivando assim esclarecer sobre como o agente de segurança pública poderá identificar o infrator quando este não estiver portando o documento de identificação pessoal, depreendendo-se daí a importância e implicações da referida regulamentação e a obrigação de cada indivíduo de portar tal documento.

É importante ainda destacar a relevância de tal temática para a Polícia Militar do Estado de Goiás (PM/GO), haja vista a PM não desempenhar apenas uma função, mas sim se adequar constantemente para as necessidades da população. Com o trânsito não é diferente, uma vez que a Instituição vem atuando há muito tempo em parceria com os agentes de trânsito através de convênio firmado.

Outro fator de destaque se dá pelo fato do Procedimento Operacional Padrão (POP) que orienta as atividades policiais não abarcar todas as situações as quais o policial possa se deparar. Ou seja, é preciso que o policial militar esteja constantemente aprimorando seus conhecimentos para que esteja preparado para lidar com essas situações as quais a lei vem constantemente trazendo inovações, para que assim a Polícia Militar continue cumprindo seu glorioso e honroso papel de servir com dedicação a comunidade.

Logo, busca-se através de uma pesquisa bibliográfica aperfeiçoada com um experimento de campo, trazer elementos que permitam elucidar a importância da regulamentação desse procedimento para a Segurança Pública, bem como as dificuldades que os policiais militares podem se deparar; tendo em vista que, embora seja exigível de cada cidadão portar um documento de identificação pessoal, dificilmente estes cumprem tal exigência.

## **2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA**

### **2.1 PEDESTRES E CICLISTAS**

[Digite aqui]

### 2.1.1 Pedestres

Quando falamos em pedestres nos dias atuais, considerando a problemática do trânsito brasileiro, é muito rotineiro nos depararmos com questões que envolvem a constante violação dos direitos destes, e com estimativas preocupantes relacionadas a um número cada vez mais crescente de acidentes de trânsito que envolvem esses agentes, definidos por Daros (2000) como sendo todos aqueles que andam a pé no espaço público.

Nesse cenário, para entender sobre a mobilidade a pé, se faz necessário recorrer a sua trajetória histórica e social, tendo em vista os diferentes contextos que o pedestre ocupou no espaço urbano com o passar do tempo e com o advento dos meios de transporte. Costa M. [entre 2012 e 2017] descreve que o simples gesto de caminhar é uma atividade que acompanha o ser humano desde seus primórdios, e que com a evolução da mobilidade urbana, esta arte veio cedendo lugar e dando prioridade aos veículos.

Cucci (1996) relata que foi com a formação das primeiras cidades que começou a despontar as primeiras divergências entre homem e veículo. Nessa época, o modo predominante de locomoção era o deslocamento a pé, e com a inserção dos transportes mecânicos nesse cenário, que a princípio se constituíam apenas de carroças e carros de mãos, começa a emergir uma disputa por espaço urbano cujas consequências se tornam visíveis no seio da sociedade.

Foi justamente através da expansão do espaço urbano e conseqüentemente das atividades humanas que surgiram os acidentes de trânsito, inclusive os atropelamentos, os congestionamentos e as brigas de trânsito, cujas origens remontam a Roma Antiga. Entretanto, cabe destacar que esses acontecimentos se davam em locais específicos e até então restritos e isolados, o que não configurava na época algo de relevante preocupação social. (FRUIN, 1971).

Segundo Costa R. (2008), foi no final do século XVIII com a Revolução Industrial, que os meios de transporte começam a ganhar um espaço inexplicável, concomitante com a evolução das cidades. Aqui começa a se desenvolver uma concorrência entre espaços, que se tornam mais perigosos e comprometedores para aqueles que se deslocam a pé.

Segundo registros históricos, a primeira vítima fatal no trânsito foi um pedestre, fato esse que ocorreu nos Estados Unidos em 1899 (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 1993). É a partir dessas mudanças e acontecimentos que começam a serem tomadas providências no sentido de orientar e proteger o pedestre quanto a sua circulação no

[Digite aqui]

trânsito, como por exemplo: as primeiras tentativas de sinalização e demarcações de solo, a criação dos globos amarelos, a regulamentação da prioridade de passagem do pedestre em relação aos veículos, entre outros.

Isto posto, nota-se que umas das áreas mais prejudicadas no trânsito é a circulação de pedestres, e que muitos foram e são os esforços voltados para orientar e defender os direitos destes (DAROS, 2000). Contudo, se faz importante ressaltar que assim como todo cidadão tem direitos, a ele também cabe deveres. Sendo assim, quais são os deveres do pedestre? E até mesmo, quais são as sanções a ele impostas em decorrência do não cumprimento destes?

Brasil (1997) traz através da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que são assegurados aos pedestres a prioridade de passagem quando em faixas para este fim destinadas, com exceção dos locais que possuam sinalização semafórica, prevalecendo, entretanto, a preferência neste último caso quando estiver em deslocamento e não tiver concluído a travessia; e o uso de passeios ou passagens correspondentes das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais quando destinadas ao tráfego, lembrando que quando dessas condições não poder fazer uso, sua preferência prevalece sobre a de veículos.

### **2.1.2 Ciclistas**

Quando nos referimos ao desenvolvimento da humanidade, é muito comum nos depararmos com incógnitas no que tange ao surgimento desta e até mesmo do seu processo de evolução. Todavia, sabe-se que para sua sobrevivência, o homem teve que se adaptar ao meio no qual estava inserido e a partir daí surgiram várias modificações e invenções necessárias para facilitar tanto seu trabalho físico quanto sua vivência naquele local. Aqui começam a surgir os primeiros meios de transporte. (PAOLILLO, 2002).

Santos *et al.* (2010) descreve de forma sucinta que os meios de transportes podem ser considerados um fator de suma importância para o desenvolvimento de uma sociedade, haja vista sua maleabilidade para atender as necessidades dos que dele farão uso, e as diversas perspectivas que a eles se associam tanto em termos de inovação quanto de invenção. É um recurso que vem sendo utilizado pelo ser homem desde os primórdios de seu desenvolvimento enquanto ser racional, facilitando sobremaneira seu deslocamento.

Com exceção do seu próprio deslocamento natural, conforme expõe Chamberlin (2006), um dos primeiros meios de transporte utilizado pelo homem que prevalece até os dias

[Digite aqui]

atuais nos pequenos centros urbanos é o transporte animal. Este, passou a ser substituído à medida que o homem começou a criar seus próprios meios de transporte, como carros, bicicletas, motos e outros, visto que conferiam maior eficácia e menos gastos em termos de manutenção e locomoção.

Nesse cenário, destaca-se a criação da bicicleta. Herlihy (2004) afirma que o design da bicicleta que conhecemos hoje em dia remonta a esboços traçados por Leonardo da Vinci por volta de 1490. Sua primeira versão, que surgiu na cidade de Paris em 1818, não contava com pedais, que só foram incrementados a sua estrutura em 1840. Essa evolução tardia também se expande para o guidão, rodas de borracha, quadro, pedais e correntes, acrescentados em 1880, onde surge o modelo mais semelhante aos que prevalecem na modernidade.

Apesar dos meios de transporte mais utilizados atualmente serem os automotores, a bicicleta ainda é de grande utilização pela sua simplicidade, agilidade e utilidade, beneficiando assim o usuário pela mobilidade e versatilidade. Sem contar nos benefícios que esta traz para quem dela faz uso, sendo empregada até mesmo em esportes e em atividades de lazer. Portanto, é um meio de transporte que no cenário atual vem ganhando devido sua versatilidade e preço cada vez mais preferência. (HERLIHY, 2004).

Silveira (2010) traz discussões as quais ressaltam que além de propiciar condições mais saudáveis de vida para o usuário, este meio de transporte ajuda a diminuir a poluição e os congestionamentos no trânsito, fatores esses que ganham destaque na sociedade atualmente, haja vista muitos cidadãos utilizarem tal meio para se deslocarem para o trabalho.

Nesse diapasão, Andrade (2014, p. 3) ainda aborda outro fator considerado importante: a segurança, uma vez que:

É quase unanimidade entre os ciclistas que pedalar nas grandes vias além de atrapalhar o trânsito, aumenta o risco de acidentes. Porém, um estudo feito na Universidade do Colorado em Denver, nos Estados Unidos, mostra o contrário. O estudo afirma que o aumento de bicicletas nas estradas reduz o número de acidentes de trânsito e ainda torna o tráfego mais seguro. O professor e coautor do estudo, Wesley Marshall, trabalha com a hipótese de que quando existe um grande número de ciclistas na estrada, o motorista fica mais atento. Portanto, cidades com grande volume de bicicletas, não são seguras apenas para os ciclistas, mas para os carros também. (ANDRADE, 2014, p. 3).

Ou seja, o uso da bicicleta vem se tornando cada vez maior em uma sociedade onde tempo e espaço às vezes não convivem juntos. Nessa perspectiva, é comum surgirem conflitos que remetem ora ao desrespeito aos ciclistas - aqui entendidos como todos aqueles que desse transporte fazem uso - ora destes para com os demais pedestres e veículos. Daí a importância da Resolução 706/2017 do CONTRAN que regulamenta o procedimento a ser

[Digite aqui]

tomado frente a penalidades aplicadas aos pedestres e ciclistas quando vão de encontro aos artigos 254 e 255 do CTB.

## 2.2 APLICAÇÃO DE MULTA EM PEDESTRES E CICLISTAS: COMO IDENTIFICÁ-LOS?

### 2.2.1 Resolução N° 706, de 25 de Outubro de 2017

Com o intuito de padronizar os procedimentos administrativos em relação a confecção de auto de infração para autuar e multar pedestres e ciclistas, o CONTRAN, no uso de suas atribuições, publicou no último dia 25 de outubro a Resolução n° 706, que entrará em vigor em meados do final de abril de 2018, trazendo à tona em suma a penalização destes em acordo com os artigos 254 e 255 do CTB, a saber:

Art. 254. É proibido ao pedestre:

I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;

III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;

VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica;

Infração - leve;

Penalidade - multa, em 50% (cinquenta por cento) do valor da infração de natureza leve.

Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa. (BRASIL, 1997, pp. 57-58).

Note que o CTB deixa explícito as ações nas quais esses agentes cometem infrações, podendo os valores variarem de R\$ 44,19 a R\$ 130,16, e haver a remoção da bicicleta. (BRASIL, 1997).

O presidente do CONTRAN, explica que a regulamentação destas regras visa além de garantir a própria segurança do pedestre e do ciclista, garantir a segurança de todos os indivíduos que estão no trânsito, pois não se pode considerar que o pedestre ao ser visto como

um elemento de fragilidade no trânsito não possa causar acidentes ao descumprir as regras a ele imposta colocando assim em risco sua vida e a dos demais. (VICENZI, 2017).

Oliveira e Sousa (2013) complementam tal argumentação fundamentando que para que o trânsito exista coordenado, o Estado tem que promover mecanismos os quais garantam a segurança e a integridade da sociedade, os quais se efetivam através da criação de leis, normas e regras que se descumpridas por parte do cidadão acarretam a ele multas e outras penalidades de acordo com o CTB, visando assim uma forma de controle do comportamento humano para uma boa convivência no trânsito entre todos que dele fazem uso.

Isto posto, a Resolução define que constatada a infração deverá ser lavrado o auto de infração através de anotação em documento próprio, podendo ainda ser utilizado o registro em talão eletrônico, sendo obrigatório a identificação do infrator, mediante abordagem, onde deverá ser inserido seu nome completo e documento de identificação, e se possível, cadastra-se também seu endereço e sua matrícula correspondente ao Cadastro de Pessoas Físicas (CPF), sendo lançadas ainda no caso do ciclista as informações disponíveis da bicicleta. (BRASIL, 2017).

Nesse diapasão, mediante a concepção de Bayley (2012) que o policial militar desenvolve diversas funções em suas atividades rotineiras, cabe à discussão: Como deve o policial agir nessa situação? Indo além, como deve atuar caso o pedestre ou o ciclista não possuam identificação? Tendo em vista que de acordo com a presente resolução sua identificação é obrigatória. Estes podem ser conduzidos a repartição competente para as necessárias penalidades? É a partir dessas indagações que se conduz a frente o teor específico deste artigo.

## **2.2.2 Identificação de Pedestres e Ciclistas**

Inicialmente, é salutar destacar a competência conferida às Polícias Militares (PM's) em relação ao trânsito, isto é, a legitimidade que estas possuem para atuar, considerada por Andrade e Filho (2014) de suma importância para a preservação da ordem pública nas vias urbanas. Expresso em seu Artigo 23, a Lei nº 9.503/97 expõe que:

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal: [...] III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados. (BRASIL, 1997, p. 9).

Ou seja, verifica-se através do próprio Código de Trânsito e de acordo com Rosa (2014) que os policiais militares também podem atuar em relação ao trânsito de qualquer via terrestre aberta a circulação dentro do território nacional. Nessa seara, nos deparamos com uma questão de relevante importância dentro da Administração Pública: O Poder de Polícia, o qual confere a Polícia Administrativa o poder de atuar em prol dos interesses da coletividade. (DI PIETRO, 2017).

Disposto no Código Tributário Nacional (CTN), considera-se Poder de Polícia como:

Artigo 78: A atividade da Administração Pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.

Parágrafo único: Considera-se regular o exercício do poder de polícia quando desempenhado pelo órgão competente nos limites da lei aplicável, com observância do processo legal e, tratando-se de atividade que a lei tenha como discricionária, sem abuso ou desvio de poder. (BRASIL, 1966, p. 12).

Percebe-se que o Poder de Polícia é o meio pelo qual a Administração Pública se vale para agir restringindo os direitos individuais em benefício do bem-estar coletivo e dos interesses do Estado (DI PIETRO, 2017). Assim, segundo Brasil (1988) dentro do Poder de Polícia do Estado, temos os Órgãos Policiais, que de acordo com o Artigo 144 da CF/88 inclui a Polícia Militar, a qual deverá exercer por meio de suas atribuições o exercício de polícia ostensiva garantindo a preservação da ordem pública.

Mas porque falar do Poder de Polícia nesse contexto? Porque é justamente através deste consoante com Lazzarini (1994) que cabe a Polícia exigir a exibição de documento de identidade pessoal dos que se encontram em atitudes suspeitas, embora devam agir pautados primeiramente pelo princípio da legalidade, como expõe a CF em seu Artigo 5º, inciso II.

Assim, considerando os artigos 307 e 308 do Código Penal (CP) que abordam sobre a atribuição própria ou a terceiro de falsa identidade, bem como utilizar documento alheio como próprio ou dele facilitar para que terceiros façam uso como se deles o fossem (BRASIL, 1940); e de modo particular, o artigo 68 da Lei de Contravenções Penais (LCP), o qual incrimina a conduta derivada da recusa de identificar-se a autoridade quando lhe seja solicitado dados para sua identificação (BRASIL, 1941), nota-se que cada indivíduo tem o dever de portar um documento de identificação pessoal e exibi-lo quando solicitado por qualquer agente de segurança pública.

Configurando-se assim a legitimidade da obrigatoriedade do cidadão de portar esse documento, Lazzarini (1994, p. 15) descreve ainda que “não é, pois, de admitir-se [Digite aqui]

nenhum sofisma a respeito do dever da pessoa portar documento de identidade para exibi-lo quando solicitado, justificadamente, por quem esteja no exercício de atividade de polícia”, isto é, a Lei deixa explícito esse dever, estendendo esse entendimento inclusive a jurisprudência e a doutrina.

Apesar de toda argumentação legal, notem que a obrigatoriedade de andar com o documento de identificação se amolda ao tipo criminal que há fundada suspeita, ou seja, diante da imprevisibilidade de ocorrência de uma infração pelo pedestre e pelo ciclista, como identificá-los caso não estejam portando esse documento? É importante ainda destacar que embora a PM possua um banco de dados próprio (MPortal) que possibilite tal identificação de acordo com Secretaria de Segurança Pública (2017), este não abarca todos os possíveis infratores e até mesmo cidadãos de bem que poderão ser abordados.

Junior e Lima (2014) expõem as dificuldades da falta de documentação pessoal e de sistemas mais eficazes de consulta para os agentes de Segurança Pública, que refletem as dificuldades rotineiras que muitos se deparam em suas ocorrências. Ribeiro (2014) corrobora com o exposto afirmando que o Brasil pouco investe em tecnologias na área do trabalho, submetendo muitos órgãos, principalmente na área da segurança a trabalharem com sistemas ultrapassados.

Logo, nos deparamos com uma falha de previsão de aplicação desta Resolução que vai de encontro às diversas contradições e incoerências do CTB segundo Simino (2015) e Fonseca (2017). É interessante observar ainda que a Polícia Militar pode atuar tanto em termos de policiamento como de fiscalização, incluindo o procedimento previsto para aplicação de multas, o que torna de suma relevância a atuação da Instituição frente ao caótico trânsito brasileiro. (ROSA, 2014).

### **3 METODOLOGIA**

Com o intuito de analisar a aplicação de multas a pedestres e ciclistas através da resolução instituída pelo CONTRAN, resolução 706/2017, objetiva-se por meio desta produção científica investigar as possíveis problemáticas que o policial militar pode se deparar no momento da penalização dessas sanções, principalmente no que concerne a identificação do infrator que não estiver portando o documento de identificação pessoal.

O estudo se desenvolveu através de pesquisas de campo e bibliográficas, sendo escolhido, para realização da pesquisa de campo, o 16º Batalhão da Polícia Militar (BPM) da

[Digite aqui]

cidade de Formosa, em razão de sua localização, para se extrair os dados que serão analisados na pesquisa, o qual conta, atualmente, com efetivo de 260 policiais, possibilitando assim por

meio da fórmula 
$$n = \frac{\sigma^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{E^2 (N - 1) + \sigma^2 \cdot p \cdot q}$$
 alcançar a amostra de 132 policiais, considerando uma margem de erro de 6%, a proporção da característica pesquisada de 50% e o nível de confiança de 95%.

Isto posto, no intuito de buscar informações para subsidiar dados para a pesquisa, foi realizado um questionário com amostra relacionada. As perguntas foram realizadas de forma individual, tendo como foco, principalmente, a conscientização do policial militar sobre a referida resolução, visto que a mesma entrará em vigor no final do presente mês.

Do mesmo modo, procurou-se averiguar a possibilidade de aplicação de penalidades a pedestres e ciclistas nas situações em que estes fossem os infratores, finalizando com a problematização da limitação de consulta e identificação do sistema MPortal e quais os benefícios da normatização da presente resolução para Instituição.

Assim, através da análise extraída dos dados, foram elaborados gráficos os quais demonstraram que poucos policiais têm conhecimento sobre a referida resolução, além das dificuldades quanto à identificação pessoal dos infratores, já que a maioria transita sem tal documentação. Tornou-se possível ainda verificar que tais agentes de segurança pública, devido sua experiência, apontam limitadores quanto à efetividade e aplicabilidade desta resolução devido os recursos e efetivo da própria PM em atender tais tipos de ocorrência.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Através dos dados coletados, infere-se que dentre os entrevistados, cujo Posto\Graduação variam de Soldado a Major da Polícia Militar, com faixa etária de ingresso na Instituição de 25 a 30 anos, 53% não tem conhecimento da Resolução 706\2017, apesar de ser apenas uma normatização do procedimento de aplicação de multas a penalidades que já existem desde 1997, no CTB. Nessa seara, Oliveira e Sousa (2013) destacam a importância da elaboração de leis que visem proporcionar melhorias quando o assunto é trânsito, tal que possibilite a todos que deles desfrutam o direito a sua utilização de forma justa e segura.

Percebe-se ainda, que 58% dos entrevistados, ao tomar conhecimento do conteúdo da resolução acreditam que a aplicação de tais penalidades a pedestres e ciclistas é em suma [Digite aqui]

inviável e conflituosa, haja vista estes não transitarem com documento de identificação, e a consubstanciação da lavratura da infração se dar essencialmente com o cadastro do CPF do autor da infração.

É interessante observar que apenas 44% dos policiais já atenderam alguma ocorrência na qual os autores eram pedestres ou ciclistas sujeitos a tipificações e penalidades dessa resolução, circunstância essa que pode ser justificada segundo a Secretária de Estado de Defesa Social (2009) pelo fato das ocorrências mais frequentes no exercício da atividade policial militar na área de trânsito serem: direção perigosa, dirigir inabilitado gerando perigo de dano, entregar direção de veículo a inabilitado e lesão corporal culposa na direção de veículo.

Tendo em vista que a identificação do infrator é um dos principais aspectos, se não o principal, que contribuem para a eficácia em tempo hábil da abordagem, e no caso da atuação no trânsito, o fator primordial que possibilita a lavratura do auto de infração, nota-se que 94% dos agentes de segurança pública em suas atividades policiais já atenderam alguma ocorrência em que a falta de documento de identificação pessoal por parte do autor dificultou seu trabalho, o que segundo Junior e Lima (2014) configura-se como um desafio de flexibilidade, já que essas situações demandam maior tempo quando da busca real da identificação do infrator.

Contudo, não somente a falta de documentação de identificação pessoal dificulta o trabalho policial, mas, também, de acordo com 89% dos entrevistados a falta de sistema informatizado para consulta e identificação no âmbito nacional. Tal problema é exposto por Ribeiro (2014), ao retratar que no Brasil pouco se investe nas áreas de tecnologia para a Segurança Pública, o que faz com que nossos policiais trabalhem com sistemas obsoletos e ultrapassados.

Por fim, buscando aferir a opinião do público alvo em relação aos benefícios da normatização referenciada para a Instituição, diversos foram os posicionamentos apresentados, tais como: benefícios na organização, segurança e educação no trânsito; manutenção da ordem pública; redução de acidentes; e até mesmo sua irrelevância.

Nota-se, ainda, analisando as concepções negativas, que apesar do trânsito ser um assunto de extrema importância para a população nos dias atuais, e a função precípua da PM se constituir na manutenção da ordem pública, há existência de forte oposição dos policiais militares quanto à atuação da Instituição como fiscalizadora de trânsito, embora considerando-se o contexto histórico de desenvolvimento da própria humanidade, não há vestígios de que o trânsito exista ordenado dissociado da atuação das polícias militares, conforme abordam Andrade e Filho (2014).

[Digite aqui]

Com a exposição e análise dos dados fica evidente que embora a PM atue no policiamento ostensivo de trânsito há muito tempo, as inovações acrescidas ao CTB e até mesmo a instituição de novas resoluções são pouco veiculadas no âmbito militar, o que se presume ser em decorrência da falta de estímulos e conscientização da importância de sua atuação nesse cenário.

Foi possível, também, verificar que a falta de recursos tanto específicos como em outros aspectos, principalmente tecnológicos, interferem na atuação da PM na fiscalização de trânsito, um exemplo explícito é a atuação de pedestres e ciclistas, ou seja, não é difícil observar que muitas são as implicações negativas não somente quanto à aplicação dos procedimentos da resolução estudada, mas, também, em outras vertentes do policiamento de trânsito.

Esses problemas apresentados que até então geravam inúmeras especulações sobre a verdadeira eficácia da aplicação dessas multas, refletem a decisão do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), em 15 de março, no 60º Encontro Nacional dos Detrans, que suspendeu o início da execução da Resolução 706/2017, que entraria em vigor no dia 30 de abril.

Fonseca (2017) argumenta que o DENATRAN tomou tal decisão considerando discutir, no decorrer de 2018, com os órgãos aplicadores de tais penalidades a viabilidade do projeto, levantando questionamentos como o que acontece se o pedestre ou ciclista não realizar o pagamento da multa, se os pontos poderão ser somados a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) quando o pedestre for habilitado, e como é possível recorrer a esse tipo de penalidade.

Assim, o CONTRAN adiou para o dia 1º de março de 2019 a aplicação de multas para pedestres e ciclistas, o que leva a crê que a inviabilidade de identificação desses infratores atualmente pode vir a ser sanada com as possíveis mudanças que serão acopladas futuramente nessa normatização, aperfeiçoando desta maneira o trabalho policial em sua fiel missão de zelar pela manutenção da ordem pública.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Por meio do presente estudo, foi possível verificar as implicações que a falta de documentação pessoal acarreta no procedimento de atuação de multa a pedestres e ciclistas.

[Digite aqui]

Nota-se, como as inovações em relação ao trânsito exigem que os policiais militares, como agentes fiscalizadores, se mantenham constantemente atualizados para que saibam como proceder nas mais diversas situações que se deparam em patrulhamento.

A pesquisa realizada com os policiais do 16º Batalhão da Polícia Militar permitiu aferir que dentre as ocorrências atendidas por estes, a grande maioria não se centraliza em infrações que envolvem pedestres e ciclistas nas quais estes sejam os autores, embora seja evidente o grande índice de acidentes que ocorrem diariamente envolvendo esses indivíduos.

Percebe-se, ainda, que quando acionados para atender alguma ocorrência, a falta de documentação pessoal em muito interfere no prosseguimento do atendimento, que ora demanda mais tempo para uma abordagem que poderia ser realizada em minutos, e ora impede que certas ações possam ser realmente efetivadas, como a aplicação de multas a pedestres e ciclistas que se efetiva através do preenchimento do auto de infração com o número do CPF.

É importante destacar que os policiais apontam que sistemas de consulta mais completos e dinâmicos reduziram em suma as dificuldades recorrentes em suas atividades diárias, já que o sistema de consulta utilizado pela Polícia Militar (MPortal) interfere em alguns atendimentos em virtude de restringir a consulta a certos aspectos apenas aos indivíduos do Estado de Goiás.

Da pesquisa, pode-se ainda extrair que muitos dos policiais acreditam que a normatização dos procedimentos descritos nos artigos 254 e 255 do CTB trarão benefícios e melhorias para a sociedade e para o trânsito, porém, acreditam que muitas são as dificuldades que ainda precisam ser sanadas para que se cumpra efetivamente com o proposto, como por exemplo: como multar um cidadão sem documentação de identificação pessoal? Como recolher e para onde recolher a bicicleta do ciclista quanto este estiver transitando irregularmente? Como educar os cidadãos para essas novas penalidades que criminalizam condutas que são rotineiras de praticamente todo pedestre e ciclista?

Isto posto, fica demonstrado que a Resolução 706/2017 auxilia a PM em um de seus principais objetivos: preservar a ordem pública, além de fornecer elementos suficientes que demandam preocupação da Instituição com a sociedade, vez que a ela cabe garantir seu bem-estar, seja através do patrulhamento ostensivo ou da fiscalização de trânsito, dentre outros.

Faz-se, importante, ainda, destacar que a atuação da PM no trânsito é de grande relevância para diminuir os altos índices de acidentes que crescem a cada dia, além de inibir a ação de condutores em relação a diversas irregularidades, daí sua importância também em relação a pedestres e ciclistas, visto que estes constituem o trânsito como um todo.  
[Digite aqui]

Conclui-se, portanto, que a falta de documentação pessoal é um dos obstáculos que o agente de segurança pública pode se deparar no momento de aplicação de multas as quais se refere à Resolução 706/2017, e que apesar desta normatizar procedimentos que desde 1997 não foram devidamente regularizados, diversos são os aspectos que ainda precisam ser revisados e adequados.

Assim, espera-se que com as inovações a serem acopladas em 2019, motivo pelo qual sua aplicação foi adiada em abril, tais dificuldades possam ser sanadas de modo a ampliar a eficiência e efetivação dessa Resolução nos âmbitos aos quais cabe tal fiscalização.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Vinicius Ribeiro Aragão de; FILHO, José Onildo Truppel. **Policimento e Fiscalização do Trânsito Urbano: Uma Análise do Papel das Polícias Militares**. REVISTA ORDEM PÚBLICA E DEFESA SOCIAL. Santa Catarina: v.7, n.1. 2014. ISSN 1984-1809.

ANDRADE, Wendy. **O avanço das bicicletas no Brasil e no mundo**. REVISTA FÓRUM. Porto Alegre: 2014.

BAYLEY, David H. O trabalho policial. In: **Padrões de Policiamento: Uma Análise Internacional Comparativa**; tradução de Renê Alexandre Belmonte. 2. ed. São Paulo: 2002. p. 117-143.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Portal da Legislação, Brasília, set. 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm)>. Acesso em: 02 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Portal da Legislação, Brasília, out. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 03 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto-Lei 2.848, de 07 de dezembro de 1940**. Código Penal. Portal da Legislação, Rio de Janeiro, dez. 1940. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 03 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei 5172, de 25 de out. de 1966**. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Diário Oficial, Brasília, p. 12452, 25 de out. de 1966.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto-lei nº 3688, de 03 de outubro de 1941**. Dispõe sobre a Lei das Contravenções Penais. Portal da Legislação, Rio de Janeiro, out. 1941. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del3688.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3688.htm)>. Acesso em: 06 fev. 2018.

CHAMBERLIN, J. Edward. **Horse: How the Horse Has Shaped Civilisations**. Oxford: Signal Books, 2006.

[Digite aqui]

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. **Fatos & Estatísticas de Acidentes de Trânsito/1992 - Município de São Paulo**. São Paulo, 1993.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Ministério das cidades. **Resolução 706, de 25 de outubro de 2017**. Dispõe sobre a padronização dos procedimentos administrativos na lavratura de auto de infração, na expedição de notificação de autuação e de notificação de penalidades por infrações de responsabilidade de pedestres e de ciclistas, expressamente mencionadas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e dá outras providências. **Lex**: Ministério das Cidades Conselho Nacional de Trânsito. Brasília, 25 out. 2017. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7062017.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

COSTA, Marcos Antonio. **As situações das calçadas brasileiras com enfoque nas de Aracaju/SE. Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)**. [entre 2012 e 2017].

COSTA, Rosemary Coelho Monferrari. **Medidas Facilitadoras à Mobilidade e Segurança do Pedestre na Área Urbana (monografia)**. Belo Horizonte: Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – CEFET/MG, Dezembro/2008.

CUCCI, João Neto. **Aplicações da engenharia de tráfego na segurança dos pedestres**. São Paulo, 1996. 299p. Dissertação (Mestrado) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia de Transportes.

DAROS, Eduardo José. **O Pedestre: 13 condições para torná-lo feliz**. Associação Brasileira de Pedestres: São Paulo, 2000.

\_\_\_\_\_. **Os direitos dos pedestres**. PSICOL. CIENC. PROF. (IMPR). Brasília: v.6, n.2. 1986.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 30. ed. re., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

FONSECA, Gustavo. **Aplicação de multas para pedestres e ciclistas é adiada para 2019**. Pelotas: RS, 2018. Disponível em: < <https://doutormultas.com.br/multa-pedestres-ciclistas/>>. Acesso em: 30 mar. 2018.

FRUIN, J. J. Pedestrian. **Planning and Design**. New York, Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, Inc., 1971.

HERLIHY, David. **Bicycle: The history**. Durham, NC: BW&A Books, 2004.

[Digite aqui]

JUNIOR, Jorge Aikes; LIMA, Luiz Gustavo de. **Aplicativo android para consulta segura de antecedentes criminais**. Foz do Iguaçu – PR, 2014.

LAZZARINI, Alvaro. **REVISTA A FORÇA POLICIAL**. São Paulo: nº 1. 1994. ed. da Polícia Militar de São Paulo.

OLIVEIRA, Damião Medeiros de; SOUSA, Hálem Roberto Alves de. **Uma abordagem acerca dos procedimentos administrativos de infração de trânsito no âmbito municipal**. REVISTA BRASILEIRA DE DIREITO E GESTÃO PÚBLICA (Pombal – Paraíba, Brasil), v. 1, n. 2, p. 01-09, abr. –jun., 2013.

PAOLILLO, André Milton; REJOWSKI, Mirian. **Transportes**. 2002, 2ª Edição. São Paulo. Coleção ABC do Turismo.

Ribeiro, S. (2014). Agência Brasil - **Brasil vive tragédia na segurança pública**.

ROSA, Vilmar. **A Legalidade e a Constitucionalidade da atuação da Polícia Militar e das Guardas Municipais nas ações de Fiscalização de Trânsito**. REVISTA ORDEM PÚBLICA E DEFESA SOCIAL. Santa Catarina: v. 7, n. 2. 2014.

SANTOS, Paulo Pereira dos. et al. **A história e a importância do transporte para o turismo**. 6º CONGRESSO BRASILEIRO DE SISTEMAS: Unioeste, 2010, Foz do Iguaçu – PR.

SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA (SSP). **Sistema MPortal**. Goiânia: 2017.

SECRETARIA DE ESTADO DA DEFESA SOCIAL. **Tipicidades operacionais: As 40 (quarenta) ocorrências mais frequentes no exercício da atividade policial militar**. Comando do Policiamento da Capital – Polícia Militar (2009).

SILVEIRA, Mariana Oliveira da. **Mobilidade Sustentável: A bicicleta como meio de transporte integrado** / Maria Oliveira da Silveira – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2010. Dissertação (Mestrado) – UFRJ/COPPE/Programa de Engenharia de Transportes, 155p., 2010.

SIMINO, Mariana. **Incoerência no Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**. Portal do Trânsito: 2015. Disponível em: < <http://portaldotransito.com.br/noticias/especialista-aponta-incoerencias-no-ctb/>>. Acesso em: 03 mar. 2018.

[Digite aqui]

VICENZI, Elmer. **Entrevista concedida a Agência O Globo: Pedestres e Ciclistas poderão ser multados a partir de 2018**. São Paulo, out. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/carros/noticia/pedestres-e-ciclistas-poderao-ser-multados-a-partir-de-2018.ghtml>>. Acesso em: 28 dez. 2017.

**ANEXO**

ESTADO DE GOIÁS  
POLÍCIA MILITAR  
COMANDO DA ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR  
“ESCOLA DA HONRA E DA LEALDADE”  
SEÇÃO TÉCNICA DE ENSINO

**QUESTIONÁRIO**

## **Aplicação de Multas a Pedestres e Ciclistas: Como aplicá-las?**

Prezado Policial,

Este questionário faz parte de uma Pesquisa Científica proposta pela Academia de Polícia do Estado de Goiás como requisito a obtenção de nota parcial para aprovação no Curso de Formação de Praças (CFP) 2017, a qual visa analisar as implicações da aplicação de multas a pedestres e ciclistas, bem como as dificuldades no que tange a identificação dos infratores pelo policial militar.

- Sua contribuição será muito importante, pois o objetivo é, através desta pesquisa de campo, buscar informações para poder subsidiar elementos para aplicação de multas a transeuntes e ciclistas por parte dos agentes de Segurança Pública. Com isso, também, colher dados sobre as dificuldades da aplicação do exposto na Resolução 706/2017.
- As respostas colocadas nesse questionário serão mantidas em sigilo.

Agradecemos imensamente a sua participação.

### **1. Qual seu posto/graduação na Polícia Militar?**

---

### **2. Com que idade ingressou na Instituição?**

---

[Digite aqui]

**3. Recentemente, o CONTRAN trouxe algumas inovações quanto aos seus procedimentos de autuação e multa, uma delas foi a Resolução 706/2017, que discorre sobre a aplicação de multa a pedestres e ciclistas. O senhor têm conhecimento dessa normatização que entrará em vigor no mês de abril?**

Não                       Sim

**4. De acordo com sua concepção é possível às aplicações de penalidades a pedestres e ciclistas, haja vista os mesmos não transitarem com nenhum documento identificação?**

Não                       Sim

**5. Durante a atividade policial militar o senhor já atendeu alguma ocorrência na qual os autores eram pedestres ou ciclistas sujeitos as tipificações e penalidades dessa Resolução?**

Não                       Sim

**6. O senhor já atendeu alguma ocorrência em que a falta de documento de identificação pessoal, por parte do autor, dificultou seu trabalho?**

Não                       Sim

**7. Tendo em vista que o site de consulta MPortal restringe-se somente aos indivíduos do Estado de Goiás, a falta de sistema informatizado para consulta e identificação “no âmbito nacional” é considerado um problema para o policial militar?**

Não                       Sim

**8. Na sua opinião, considerando a atuação da Policia Militar enquanto fiscalizadora do trânsito quais os benefícios da normatização da presente resolução para a Instituição?**

---

---

---

---

*“A imaginação é mais importante que o conhecimento”.*  
*Albert Einstein*