

---

## Ruas esburacadas deveriam ser punidas com tolerância zero

Os defensores da lei que condena à suspensão da licença e à multa de R\$ 955 o motorista que tomar um copo de cerveja dizem que somente tão radical medida pode coibir os abusos e reduzir a estatística segundo a qual 75% dos acidentes com vítimas envolvem alguém com excesso de álcool no sangue. Tirando o fato de que a maioria das ocorrências nas estradas acontece durante o dia, em pista reta e com tempo bom, e esquecendo que carros com mais de dez anos de uso respondem por mais da metade dos casos, não custa lembrar que o que inibe o abuso não é a existência da lei, mas a certeza de que a punição prevista nela será aplicada. E nesse quesito quem tem de mudar radicalmente seus hábitos são as autoridades do País.

Primeiro, elas dispunham de uma lei compatível com os padrões internacionais, mas nunca a fizeram ser respeitada, temida ou pelo menos efetivamente cumprida. Pela regra antiga, o casal que comemorasse o aniversário de casamento com uma garrafa de vinho durante o jantar num restaurante só incorreria em ilegalidade se um dos dois fosse abstêmio. Dois executivos que brindassem, numa happy hour, a realização de um negócio com duas taças de champanhe também estariam livres desse rigor ao voltar dirigindo para casa. É certo que de 1997 para cá houve um certo consenso no sentido de responsabilizar criminalmente o motorista bêbado que cause um acidente com vítimas fatais. Nesse caso, a mudança da tipificação de homicídio culposo para doloso, aquele com intenção de matar, atende à nova tendência mundial e vai ajudar a evitar a reincidência do crime. Mas, no que tange à redução do teor de álcool permitido ao motorista, a nova legislação embute, na vida prática, um risco de burla bem maior que o da anterior.

Até ao final de junho passado, ao instar o condutor a soprar o bafômetro, a autoridade de trânsito tinha apenas duas respostas possíveis. Ou ele estava dentro do limite legal de 0,6 grama de álcool por litro de sangue (cerca de meia garrafa de vinho a 12% ou quase quatro copos de chope para um homem de 80 quilos) e, portanto, apto a seguir para casa. Ou ele estava fora desse limite, devendo sofrer a cassação da carteira por um ano e mais multa.

Somente com o teste era possível saber se a lei tinha sido transgredida. Não havia espaço para o achaque porque, uma vez constatado o excesso, não se pode apagar o registro do aparelho. O policial tinha de aplicar a sanção. Mas como agora qualquer dose é ilegal, ele virou senhor do caso: na noite das cidades, cabe ao policial decidir se vai livrar o motorista de soprar o bafômetro sabe-se lá por que ou, pior, por quanto. Sem a margem de dúvida dada por um limite internacionalmente tolerado, a lei que parece ótima na teoria pode sucumbir à viciada prática nacional.

Muitos Estados americanos adotaram esse rigor, mas de maneira seletiva: restrições elevadas para motoristas jovens, as principais vítimas do álcool no trânsito. Na França, por exemplo, as pessoas de 15 a 24 anos são 13% da população e quase um terço dos mortos em acidentes automobilísticos. Mas Estados Unidos, Inglaterra e Suíça, por exemplo, aceitam a medida de 0,8 gramas por litro de sangue — um índice 25% superior ao antigo limite brasileiro.

A nova legislação também parece ser bastante reveladora da mentalidade dos políticos. Diante da leniência oficial no cumprimento da antiga regra — já que nada se fez para separar a conduta

responsável da abusiva —, pune-se todos agora com a intolerância máxima. Uma espécie de transferência para o cidadão da (ir)responsabilidade do Estado, agravada pelo fato de os transportes públicos não funcionarem nas madrugadas e os níveis de segurança nas ruas ainda estarem longe do razoável.

Na luta para reduzir o número de mortes no trânsito, os governantes poderiam também combater o mau estado das ruas e rodovias, que responde por mais de 5% dos acidentes no país. Não custaria nada levar adiante a política de tolerância zero promovendo, por exemplo, a responsabilização criminal de quem mantém ruas esburacadas e estradas sem sinalização. Afinal, o melhor exemplo deveria partir deles mesmo.

*[Artigo publicado na revista Isto É Dinheiro de 9 de julho de 2008]*

**Date Created**

15/08/2008