

O DIREITO DE IR E VIR e a ALCOOLEMIA

E. J. Daros
Presidente da ABRASPE

Entendemos que o Direito de Ir e Vir envolve dois aspectos: o político, que diferencia as democracias das ditaduras. Essas últimas impedem alguns, ou toda a população, de entrar e sair do País segundo sua conveniência, normalmente impondo restrições à retirada ou repatriação de bens. É óbvio que o outro aspecto do direito de ir e vir, referente à movimentação física do indivíduo, é parte intrínseca do direito político. Ao ser assim, o direito de se deslocar livremente leva implícito o direito político que reza o Art. V, item XV da Constituição Federal do Brasil: *"é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;"*

Contudo, o deslocamento físico, como quase tudo na vida, a não ser algumas exceções resultantes da abundância e prodigalidade da natureza, como o sol e o ar, tem custo. E por isso mesmo, deve ser qualificado. Senão vejamos: a locomoção básica, intrínseca a todos os seres humanos é o andar a pé. Trata-se de um direito natural assegurado até mesmo aos encarcerados dentro das prisões. Ele surge com o nascimento e desaparece com a morte do indivíduo. Mesmo esse movimento, que é o mais simples e natural, exige a busca e a formação, por exemplo, de superfícies estáveis. As primeiras trilhas seguras, por exemplo, constituíram-se em capital social de nossas tribos indígenas. Foram elas que muitas vezes serviram os interesses dos portugueses colonizadores, como na difícil subida da serra para chegar ao planalto paulista.

Nas cidades, a infra-estrutura de pedestres é que garante o direito de ir e vir. Todavia, nas longas distâncias que caracterizam as modernas áreas urbanas é imprescindível o transporte público. Tanto a infra-estrutura para trânsito de pedestres, como o transporte público, envolvem custos que têm de ser arcados pelo usuário, ou pela sociedade por meio de impostos. É tradição universal não se cobrar do pedestre o uso e a manutenção de calçadas e demais instalações de circulação por ele utilizadas. Quanto ao uso do transporte público, considerando que existem prioridades sociais tão ou mais importantes para serem atendidas gratuitamente (ensino básico, saúde, segurança e saneamento) é prática corrente cobrar os custos da operação e manutenção dos veículos transportadores. É uma forma também de impor regras à localização de moradias e unidades fornecedoras de emprego e de produtos e serviços. Se gratuito, o transporte público geraria uma demanda exageradamente grande e estimularia uma distribuição de atividades no espaço urbano completamente irracional e ineficiente.

Nos deslocamentos interurbanos e internacionais fica bem clara a dependência econômica do direito de ir e vir. Pessoa pobre, livre para ir e vir de onde quiser, dificilmente terá condições de percorrer distâncias muito grandes ainda que tenha interesses econômicos, sociais ou culturais para fazê-lo, tendo em vista os custos incompatíveis com sua renda.

Os meios de transporte motorizado não se limitam ao ônibus; o avião, o táxi, o trem, o barco, o navio, podem ser utilizados conforme a necessidade e a renda de cada um. Tanto o ônibus como os outros meios têm características variáveis quanto a conforto, segurança e tempo de viagem. Por outro lado, todos eles podem se tornar privados se o usuário tiver recursos para adquirir o veículo e mantê-lo, bem como infra-estrutura disponível para operá-los.

A introdução do transporte motorizado no espaço público representou ameaça à integridade dos pedestres. Basta lembrar as providências iniciais adotadas quando circularam os primeiros trens e automóveis. Eram extremamente cautelosas, pois não se admitia, na época, que uns poucos colocassem em risco a vida da população. O número de veículos automotores e as velocidades aumentaram extraordinariamente, impondo-se limites rígidos nas vias em que os riscos de acidentes de veículos e de atropelamentos eram elevados,

Nos países civilizados as características dos veículos e da infra-estrutura, sinalização e fiscalização do trânsito buscam acompanhar o crescimento da velocidade de maneira a não transformar o transporte motorizado em instrumento de carnificina. E tão ou mais importante que isso, tem sido o esforço de treinar, educar e fiscalizar o comportamento dos motoristas para que não haja abusos que aumentem os riscos de acidente. A educação de pedestres para que respeitem a sinalização e se comportem de maneira a não correrem riscos desnecessários ainda não se desenvolveu como deve. Nesse caso, torna-se difícil impedir o exercício do direito natural do pedestre analfabeto ou com deficiências motoras e mentais de andar, mesmo que desobedeça a sinalização.

Não se deve confundir o direito de ir e vir com a licença de conduzir veículo automotor. Esta somente é outorgada pelo poder público ao indivíduo maior de idade que demonstre ter habilidades e conhecimento suficientes das regras de trânsito, bem como capacidade física e mental para dirigir com segurança e com respeito aos que, motorizados ou não, transitam nas vias públicas. Após ter sido aprovado nos exames médicos e testes práticos e teóricos, é-lhe dada licença para dirigir por meio da Carteira Nacional de Habilitação-CNH. Um dos fatores mais nocivos à segurança do trânsito é o motorista *"Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica"*, conforme proibição contida no Art. 165 do CTB.

Nesses casos, ele perde a consciência plena de suas responsabilidades e tem reações retardadas para enfrentar situações de elevado risco. O teor de álcool que produz isso, como o retardo nas reações, varia conforme as características físicas e mentais do condutor e de seu estado na ocasião. Alguns países estabeleceram limites de tolerância de alcoolemia e outros resolveram eliminá-lo de vez, já que a condução de veículo em via pública não é um direito natural e sim uma licença para ser exercida com responsabilidade.

Assim somos pedestres, mas estamos engenheiros, cirurgiões, advogados, condutores, ou o que seja, se tivermos e mantivermos qualificação para exercer nossas profissões e habilitações, especialmente nas chamadas atividades de risco para si ou para terceiros, como o é a de condutor de veículo automotor. No caso de condutores de ônibus, trem, avião e caminhão, é medida altamente louvável e imperativa a verificação da alcoolemia antes e durante a viagem, se necessária.

Não se entende, portanto, como desrespeito à liberdade individual empresas construtoras exigirem que seus operários se submetam a testes de alcoolemia para exercer trabalhos com elevado risco. Tampouco se considera abuso, detectar metais em portas giratórias de acesso aos bancos visando à segurança de todos no seu interior. O afastamento de condutores alcoolizados da direção infelizmente não pôde ser feito em nenhum país do mundo por meio de educação e apelo ao senso de responsabilidade. Tampouco, consegue-se detectar o nível de retardamento de suas reações por efeito do álcool e outras substâncias por meio de simples observação externa de seu comportamento. Não são poucas as pessoas com nível de álcool no sangue excessivo para dirigir com segurança que conseguem esconder os sintomas de seu estado, especialmente quando sentadas.

A verificação preventiva de alcoolemia é uma restrição adicional que se impõe ao condutor em nosso país para se reduzir o elevado número de mortos e aleijados em nosso trânsito. Ela, como as demais restrições existentes e verificadas, ainda superficialmente em nossos testes para a obtenção da Carta Nacional de Habilitação, são condições "sine qua non" para o cidadão usufruir da licença de dirigir com segurança; e não, simplesmente, o de dirigir do jeito que lhe aprouver.

Caso a Lei 11.705/08, chamada de Lei Seca, fira a Constituição, ou o Congresso Nacional muda-a para garantir sua constitucionalidade, sem prejudicar sua eficácia, ou o Supremo Tribunal Federal emite parecer de que obrigar o motorista a produzir provas que o incriminem no ato de dirigir em via pública tem amparo constitucional. Não podemos ficar inertes, porém, diante da batalha desencadeada pelos defensores de direito constitucional contra a Lei Seca. Eles deveriam saber que a atitude de tornar inócua essa lei, sem oferecer alternativas válidas que garantam sua eficácia, denigre seu trabalho e transforma nossa Constituição à vista da população em um instrumento cruel.

A Lei Seca atende os interesses da maioria da população não motorizada e punida na própria carne em atropelamentos cujo motorista responsável se encontra quase sempre alcoolizado. Como, também, de pais insones que nos fins de semana, rezam ou simplesmente torcem para que seus filhos retornem a casa sem ter-se envolvido em acidentes, cada vez mais freqüentes, que lhes tiram a vida ou os tornam incapacitados para desfrutá-la plenamente.

A Constituição não deve pairar sobre o povo brasileiro como um instrumento imutável e insensível a suas necessidades; tampouco deve ser confrontada desnecessariamente pela incompetência dos poderes executivo e legislativo na formulação de leis constitucionalmente sustentáveis, como deve ou deveria ser a Lei Seca, cujos resultados têm demonstrado sua eficácia na redução significativa de acidentes de trânsito com vítimas.

Será que nossa elite abrigada nos três poderes da república para zelar pelo interesse público por dever de ofício é tão incompetente a ponto de não conseguir harmonizar o texto constitucional com o da lei que tão bons resultados tem produzido? Estamos certos que se o interesse público prevalecer haverá solução para o impasse. Se outros países tão ou mais respeitadores da liberdade individual como o nosso realizaram esse feito, porque nós não o conseguiríamos?

São Paulo, 10/07/08

FIM