



**a quem servem
(realmente)
os bafômetros?**

Cláudio D. Shikida (org.)
Adolfo Sachsida
Igor Taam
Ronald Hillbrecht
Rodrigo Constantino
Martin Dietrich Brauch

Ari Francisco de Araujo Jr
Guilherme Roesler
Juliano Torres
Cristiano M. Costa
Diogo Costa
Daniela Casadei Ornelas

Índice

<u>Prefácio.....</u>	<u>3</u>
<u>Uma Breve Análise Econômica da Nova Lei de Trânsito: A</u>	
<u>Lei Seca.....</u>	<u>4</u>
<u>O Governo Bebeu?.....</u>	<u>11</u>
<u>Governo Onipotente.....</u>	<u>14</u>
<u>O poste não é de borracha.....</u>	<u>16</u>
<u>Homo Utilitarius</u>	<u>18</u>
<u>Quando Todos são Culpados não Existem Inocentes.....</u>	<u>20</u>
<u>Contra fatos não há argumentos.....</u>	<u>20</u>
<u> Uma lei permeada por conseqüências perversas?</u>	
<u>.....</u>	<u>22</u>
<u>Legislação, Estado e Libertarianismo.....</u>	<u>25</u>
<u>Impacto das Políticas Públicas na Redução de Acidentes e</u>	
<u>Fatalidades de Trânsito no Brasil.....</u>	<u>28</u>
<u>Criminalizar o criminoso, não o chopp: eis a questão.....</u>	<u>32</u>
<u>Comentários Sobre a lei Seca.....</u>	<u>41</u>
<u>Posfácio.....</u>	<u>43</u>
<u>Os autores...por eles mesmos.....</u>	<u>44</u>

Prefácio

A “Lei Seca” é ou não um instrumento eficaz para diminuir as mortes no trânsito? Possui ou não efeitos colaterais? Qual o custo-benefício desta lei? Se pensarmos que este cálculo deveria considerar nossa liberdade individual, este cálculo muda? Mais ainda: será que, além do cálculo do custo-benefício existem outras críticas relevantes à suposta eficácia da nova lei?

Eis, em síntese, o conteúdo deste *e-book*. Muitos dos autores – como se pode notar em suas auto-apresentações – são economistas. Muitos também são declaradamente liberais. Aliás, chamo a atenção do leitor para o pensamento liberal brasileiro contemporâneo, tão pouco conhecido do grande público. A riqueza da nova safra de autores liberais, ao meu ver, concentra-se em sua vontade em ler, estudar e, enfim, analisar criticamente os problemas da realidade com vistas a proposições de soluções que respeitem mais a liberdade de cada um de nós, sem exceções. Característica da juventude ou simplesmente uma vocação para a pesquisa? Só os próximos anos podem nos dar uma resposta precisa...

O leitor notará, nas próximas páginas, que os artigos são muito heterogêneos, tanto em tamanho quanto em conteúdo. Alguns escolheram fundamentar seus argumentos teoricamente (sob diversos pontos-de-vista), outros acharam por bem dar ao leitor uma panorâmica sobre o “estado das artes” das pesquisas sobre os impactos de políticas de restrição ao consumo de álcool. Também não há unanimidade quanto à (des)utilidade da “Lei Seca” para a sociedade brasileira. Não é verdade que esta falta de unanimidade seja ruim ou boa. Ela mostra que há, sim, muito o que ser feito para que se entenda melhor as consequências de mais esta política pública.

Por que fazer um *e-book* sobre o tema? Confesso, como editor e “pai intelectual” deste trabalho, que minha motivação fundamentou-se em duas observações: (i) a ausência de análises cientificamente mais sérias nos debates da imprensa e (ii) a incrível quase-unanimidade em torno dos supostos benefícios da lei. Quando estes dois elementos se misturam, minha personalidade acadêmica se revolta por conta da falta de educação do brasileiro. Educação no sentido de pesquisar seriamente um problema antes de falar em público sobre o mesmo. Mais ainda, concordar ou não com restrições à liberdade individual é algo que deveria tomar um pouco mais de tempo daqueles cuja liberdade será restringida, creio eu.

Já é tempo de parar. Afinal, o leitor quer mesmo é saber sobre o que temos a dizer aqui. Recomendo, claro, que “se beber, não leia”. Enquanto isto, vou relaxar um pouco e tomar uma cervejinha. Mas, como dizem, vou tomar uma por você. Caso seja de seu agrado, acompanhe-me após a leitura. Ah sim, a bela capa que você viu é de autoria de um dos autores, Igor Taam.

Cláudio D. Shikida
Belo Horizonte, 30 de Julho de 2008.

Uma Breve Análise Econômica da Nova Lei de Trânsito: A Lei Seca

Cristiano M. Costa (costam@econ.upenn.edu).
Autor do [Blog do Cristiano M. Costa](#)

Objetivos da Nova Lei de Trânsito

A nova lei de trânsito (apelidada de Lei Seca) tem por objetivo reduzir o número de acidentes de trânsito causados por influência de álcool (ou entorpecente que determine dependência física ou psíquica).

A [Lei 11.705](#) substituiu a lei anterior (que instituiu o Código Nacional de Trânsito, [Lei 9.503](#)). A lei anterior definia em seu artigo 165:

Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a **seis decigramas por litro de sangue**, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

“A lei atual, 11.705, alterou o nível e a punição para o crime de trânsito. Com a nova lei, o limite legal agora é equivalente a um chope (**dois decigramas por litro de sangue**). Além de multa de R\$ 955, a lei prevê a perda do direito de dirigir e a retenção do veículo.

A partir de 6 decigramas por litro (dois chopes), a punição será acrescida de prisão. A pena é de seis meses a três anos e é afiançável (de R\$ 300 a R\$ 1.200, em média, mas depende do entendimento do delegado)”¹.

“Com a nova lei, o homicídio praticado por motorista deixa de ser culposo e passa a ser doloso (com intenção). A lei retira do Código de Trânsito Brasileiro o agravante para a pena de homicídio culposo (sem intenção de matar) por entender que dirigir sob efeito do álcool é crime”².

O objetivo desta lei tão rigorosa é reduzir o número de acidentes e suas conseqüências. Entre elas estão: número de mortes, gastos hospitalares, chamadas de ambulâncias, número de dias que as pessoas ficam sem trabalhar por causa dos acidentes, custo dos seguros de veículos, custo dos seguros de vida e saúde, etc.

A nova lei não vem sem um custo, é óbvio. Aumentam-se os gastos com fiscalização, compra de instrumentos, etc. Além disto, há a redução da liberdade. Quem saía de casa para jantar e tomar apenas um chope não poderá mais fazer isto de carro. Terá de

¹ Fonte: [Folha Online](#).

² Fonte: [Folha Online](#).

usar transporte público ou ficar em casa. No primeiro caso, aumenta a demanda por transporte público e privados (táxis, vans, etc). No segundo, aumenta a demanda por comida e bebidas nos supermercados e diminui a demanda por estes serviços nos bares e restaurantes.

Estes são os objetivos e custos principais da lei atual. Nas linhas seguintes o leitor será convidado a analisar a nova legislação do ponto de vista econômico, dar uma olhada nos dados recentes, ponderar os resultados e a perda de liberdade e ler sobre as minhas conclusões do ponto de vista de bem-estar social em um regime democrático. Esta conclusão, porém, é pautada pela teoria econômica, e valores como liberdade e bem-estar são vistos diferentemente por cada indivíduo. Portanto, o leitor também está convidado a compartilhar suas críticas e comentários a este pequeno texto.

O que diz a Teoria Econômica?

A teoria econômica do crime diz, basicamente, o seguinte: existem duas formas de reduzir a criminalidade via redução do valor esperado do crime. A primeira delas é reduzir a probabilidade do crime ser bem sucedido. A segunda é aumentar o valor da pena, caso o agente seja pego no ato do crime.

Estes dois instrumentos, aumento da fiscalização e aumento da pena, servem para reduzir o valor esperado do crime. Esta teoria funciona melhor para roubos de propriedade, mas sua aplicação é válida em certa medida para outros crimes, como a decisão de dirigir embriagado ou sob efeito de entorpecente.

A nova lei, portanto, usa os dois instrumentos. Ela aumenta a pena e aumenta a fiscalização. Uma das críticas desta nova lei é a de que os mesmos resultados poderiam ser obtidos via aumento da fiscalização. Esta crítica é válida, até certo ponto. O custo de fiscalizar é muito maior do que o de mudar a lei. A fiscalização, como qualquer atividade produtiva, apresenta retornos decrescentes de escala. Além disto, para um motorista que não infringe a lei (a grande maioria, diga-se de passagem), ser parado a todo instante pode representar um custo. Um exemplo simples? O detector de metais nos aeroportos na véspera de Natal.

Em suma, a teoria diz que existe uma combinação “ótima” entre fiscalização e punição. A questão é então saber qual seria esta combinação ótima. Cabe a cada sociedade escolher esta combinação, dependendo dos custos existentes.

Independente da escolha, ao se aumentar a pena e a fiscalização simultaneamente o efeito previsto pela teoria econômica é a redução do número de crimes. No caso do trânsito, pode-se medir o efeito via redução no número de acidentes e das outras conseqüências citadas acima.

O que dizem os Dados Pós-Lei Seca?

Os primeiros dados da nova lei são animadores. Seguem alguns resultados abaixo, com os links para a fonte original, e depois uma observação. São eles:

- 1) *O número de mortes nos primeiros 15 dias de julho caiu 15,32% - de 111 em 2007 para 94 neste ano. A PRE-SP estima que 60% dos acidentes sejam causados por embriaguez. ([link](#))*
- 2) *Os 30 hospitais públicos estaduais da região metropolitana de São Paulo contabilizaram uma economia de aproximadamente R\$ 4,5 milhões no primeiro mês de vigência da lei seca, de acordo com cálculos feitos pela Secretaria de Estado da Saúde. ([link](#))*
- 3) *Informações de 14 unidades do Samu (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência) divulgadas pelo Ministério da Saúde mostram redução de 24% nas operações de resgate desde o início da vigência da chamada Lei Seca. ([link](#))*
- 4) *Dados da Polícia Militar mostram: desde o dia 20 de junho, quando a lei entrou em vigor, até o dia 20 deste mês, o número de acidentes de trânsito em Belo Horizonte caiu 21% na comparação com o mesmo período do ano passado. As ocorrências com mortes reduziram 27%. ([link](#))*
- 5) *A Polícia Rodoviária Federal (PRF) do Rio de Janeiro divulgou que, nas duas primeiras semanas de lei seca, foram registrados 488 acidentes, com 147 pessoas feridas e 17 mortas. Número considerado como “situação melhor” que as duas semanas anteriores à lei, quando aconteceram 420 acidentes, com 177 pessoas feridas e 29 mortas, segundo a PRF. Para a polícia “houve mais acidentes, porém diminuição na violência dos mesmos”, já que os feridos e mortos diminuíram. ([link](#))*
- 6) *A Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) de Porto Alegre (RS) informou que o número de acidentes registrados nos 10 dias seguintes à implantação da lei seca, no dia 20 de junho, que pune com multas pesadas e detenção quem dirigir após ingerir bebidas alcoólicas, diminuiu 25% em relação aos 10 dias anteriores à lei. ([link](#))*
- 7) *... número de acidentes de trânsito na Bahia diminuiu, segundo os órgãos que fiscalizam o tráfego no Estado. A capital lidera o índice de redução, com 39% menos acidentes. Nas rodovias estaduais, a diferença foi de cerca de 31%. Já nas vias federais, cujo balanço oficial ainda não foi divulgado, estima-se que a queda gire em torno de 15%. ... Com isso, os registros de atendimentos em emergências da capital baiana tiveram uma diminuição de 62% comparando-se os dois primeiros finais de semana de junho com os dois finais de semana deste mês, segundo informações divulgadas pelo secretário estadual de Saúde, Jorge Solla... ([link](#))*
- 8) *Com a nova lei que proíbe os motoristas de fazer o uso de bebidas alcoólicas, a Polícia Rodoviária federal no estado da Paraíba, vem observando uma pequena redução nos registros de acidentes. Comparando com os 28 dias da vigência em relação aos mesmos números de dias antecedentes, os acidentes diminuíram em torno de 6% e os feridos foram reduzidos apenas para 2,5%. Já os números de mortos, ainda se mantém alto e chegam próximo aos 70%. ([link](#))*

- 9) *Lei Seca diminui em 15% os acidentes de trânsito em Aracaju. Os dados refletem também nos chamados do Samu. ([link](#))*
- 10) *A tão comentada Lei Seca tem dado resultado, de acordo com um levantamento feito pela Secretaria de Segurança Pública de São Paulo. Em nota divulgada à imprensa, o órgão informou que o número de mortes no trânsito de São Paulo foi reduzido em 57%. ([link](#))*

Enfim, os dados corroboram a teoria econômica. Diante de um aumento da fiscalização e da pena, a criminalidade tende a diminuir. O mesmo acontece com as consequências da atividade criminal, em particular o número de mortos e feridos, e redução de gastos.

A Lei Seca no Brasil e no Mundo

Um dos pontos criticados na nova lei é o seu rigor. Como dito antes, um chope é capaz de levar um indivíduo ao nível de criminoso (2 decigramas por litro de sangue). O exemplo mais comum é o do padre que toma um cálice de vinho na missa. Sob a lei anterior este limite era de 6 decigramas.

O rigor é realmente elevado. Nos EUA, por exemplo, esse limite é de 8 decigramas. Entretanto, esse limite é apenas 2 decigramas na maioria dos estados para motoristas com menos de 21 anos de idade. O motivo é simples, aqui as pessoas iniciam ao volante aos 16 anos, mas só podem consumir bebidas alcoólicas após os 21 anos. ([link](#))

O rigor é elevado em termos de pena. Enquanto nos EUA a suspensão é em geral de 90 dias, na nova lei brasileira a suspensão é de 12 meses. Nos EUA, porém, se o sujeito cometer o crime uma única vez pode ter que usar o *Ignition-Interlock*. É um bafômetro instalado no carro, e o motorista tem que soprar antes de dar a partida no carro. A maioria dos estados requer este instrumento após a primeira deslizada.

“No resto do mundo, de 82 países pesquisados pela International Center For Alcohol Policies (ICAP), instituição com sede em Washington (EUA), a nova lei seca brasileira com limite de 2 decigramas de álcool por litro de sangue é mais rígida que 63 nações”³.

Mas por que tanto rigor? Bem, os dados mostram que pessoas embriagadas causam mais acidentes. Mais do que isto, não é somente uma correlação e sim uma causalidade. Apoiada em evidência de estudos em laboratório. Alguns dados, desta vez da [ICAP](#):

- 1) *In the US, 500,000 people injured and 17,000 killed each year in alcohol-related traffic incidences; and almost 40% of youth traffic fatalities were directly related to alcohol consumption.*

³ Fonte: [Folha Online](#).

- 2) *In South Africa, 31% of non-fatally injured drivers are intoxicated.*
- 3) *In Colombia, 34% of driver fatalities and 23% of motorcycle fatalities are associated with alcohol.*
- 4) *In the US alone, an estimated \$50 billion in economic losses is incurred each year.*

Esses dados são praticamente os mesmos pelo mundo ocidental. Em geral, 30% dos acidentes e mortes envolvem motoristas embriagados ou sob o uso de entorpecentes. Segue uma ilustração com um exemplo nacional. Esta foi a conclusão de um estudo produzido pela Secretaria de Segurança Pública do RS sobre álcool e mortes violentas em 2007: *“Mas nenhum dado é tão significativo quanto a proporção dos homens que morrem embriagados no trânsito (27%)...”* ([link](#))

Em suma, o rigor da lei brasileira parece ser uma resposta da sociedade para este alto número de mortes. Reduzir a probabilidade de ser morto por um outro motorista em 30% parece ser o motivo que levou parte da sociedade a aprovar a nova lei.

O Trade-off Liberdade e Segurança: Um Exercício Matemático

Os que desaprovam a nova lei, em geral, contra-argumentam em duas frentes. A primeira seria a redução da liberdade. A criminalização do *happy-hour* (aquele chopinho depois do trabalho) seria um custo muito alto em termos de liberdade. Seria um ponta-pé nos princípios liberais - ou libertários - básicos.

A segunda frente seria a efetividade da lei. Uma lei muito severa, sem a devida fiscalização, seria inútil. Além disso, efeitos adversos podem acontecer: em vez de dois chopes, a pessoa passa a tomar 20, já que ser pego com 2.5 decigramas ou 10 decigramas não muda nada. Este efeito é muito difícil de ser debatido, mas os dados mostram o contrário. Por isso, este texto se restringe ao primeiro ponto.

Um exercício matemático simples. Na cidade de *Sócarrolândia* existem 100 motoristas. Suponha que antes da nova lei a distribuição de consumo de bebidas fosse a seguinte: 50 não bebem, 30 bebem entre 2 e 6 decigramas, e 20 motoristas bebem 6 decigramas. Sob a lei anterior, 80% dos motoristas não teriam sua liberdade abalada pela lei. Enquanto 20% estariam correndo o risco de se tornar um infrator de trânsito.

Sob a nova lei, porém, 50% dos indivíduos não têm a sua liberdade atingida. Outros 30% se vêem num dilema. Eles têm a opção de evitar o consumo, tomar uma condução (carona, táxi, ônibus, etc.) ou tornar-se um criminoso. Seria uma redução da liberdade. E os outros 20%? Bem, para eles, exceto pela severidade da nova lei, pouca coisa muda. Eles já tinham sua liberdade atingida pela lei anterior. Portanto, 70% dos indivíduos não enfrentarão grandes mudanças de liberdade.

Mas espere um pouco? Como assim? Esta análise depende dos números que você escolhe! Correto. Um número mais próximo da realidade? Suponha que em *Pedestrelândia* existam 500 pessoas. 100 motoristas, 200 adultos sem carro (pedestres), 100 crianças e 100 idosos (sem carteira de direção ou carro). Nesta nova

cidade, quantos são atingidos pela nova lei? Apenas 6% da população. Esses números são muito mais próximos da realidade brasileira.

Mas, espera um pouco! Se for assim ao extremo, toda lei afeta as pessoas “*muito pouco*”, porque elas também mudam o seu comportamento diante da nova lei. Logo, pouco a pouco vamos perdendo a nossa liberdade em troca de segurança!

Este é um argumento valioso. O *trade-off* entre liberdade e segurança depende de duas coisas muito importantes: o valor da liberdade e o valor da vida. O valor da liberdade é enorme. Por isso, quando queremos punir alguém prendemos a pessoa. Ela perde a liberdade. Em alguns países, quando o crime é muito severo, puni-se o criminoso com a pena capital, a pena de morte. Ele perde a vida.

É normal, portanto, que o debate exista e pessoas tenham opiniões diferentes, principalmente quando temos que abrir mão de um para obter o outro.

A Democracia Representativa: Nós Fazemos as Leis!

Não esqueçamos, porém, que em um regime de democracia representativa somos nós quem indiretamente escolhemos as leis. Elegemos representantes e eles votam as leis. Eles decidem se o limite será 2 decigramas ou 6 decigramas, quanto será gasto em educação, saúde, segurança e etc. Portanto, temos que conviver com essas opiniões diferentes entre os valores da liberdade e da segurança citados no parágrafo anterior.

Considerações Finais

Em suma, a lei se prova efetiva até agora. Precisamente como a teoria econômica prevê. Nem seria necessário olhar os dados para analisar os efeitos. Note que os acidentes e mortes continuarão aumentando, já que o número de carros e pedestres continua aumentando. A lei, portanto, tem o potencial de diminuir o nível e não a trajetória do número de acidentes. O mesmo aconteceu com o uso do cinto de segurança. A estatística correta para se usar em uma análise de longo prazo seria *morte/veículos em circulação*. Mas, é inegável que o consumo de álcool e entorpecentes aumenta a probabilidade de acidentes.

Os benefícios são claros: redução das mortes e acidentes, gastos em hospitais, menor número de chamadas de ambulância, menos dias sem trabalhar por causa de acidentes, etc.

Obviamente, há os custos e a perda da liberdade. Independente de quanto eu aprecie a minha liberdade ou a minha vida, a escolha é da sociedade. Muitas sociedades vivem tranquilamente com mais liberdade e menos segurança. Outras preferem mais segurança e menos liberdade. A virtude do desenvolvimento sócio-econômico é conseguir ambas simultaneamente. Além disto, as preferências dos eleitores são as responsáveis pela escolha dos níveis ótimos de fiscalização e penalização dos crimes.

Aos que têm grande apreço pela liberdade é bom lembrar que a sua liberdade acaba onde começa a do outro. Certamente, uma lei menos severa, ou uma fiscalização menor, implica em mais acidentes e mais mortes. E a vítima também pode ser você.

Particularmente, eu prefiro passar em detectores de metais, por exemplo. Se você não prefere e acha que parar em *blitz* ou passar em detectores de metais é um afronte à liberdade, lembre-se que existe a democracia representativa. Vote consciente e torça para que os que têm a mesma opinião prevaleçam. Tente convencer aos outros! E lembre-se: as leis são endógenas. Nós as escolhemos! Essa é a beleza da democracia. Se mesmo assim você se sentir *preso em uma cela que não tem porta de saída*, tome um avião e vá para um outro país, com outras leis. Mas quer um conselho meu? Parta de um aeroporto com detectores de metais! Um abraço e muito obrigado por ter lido até aqui!

Alguns detalhes: A constitucionalidade do teste do bafômetro ainda não foi votada no STF, até lá ou faz-se o teste, ou pede-se um *habeas corpus* preventivo à Justiça (que pode negar) [[link](#)]. O consumo de entorpecentes também está previsto na lei, o argumento de efeito-substituição no consumo álcool não é válido, uma vez que o exame de sangue será requerido. A renda dos donos de bares e restaurantes vai certamente cair. A renda dos taxistas, donos de mercados (de comida e bebida) e distribuidores de cerveja vai aumentar. Não quis entrar nesse debate. Meu palpite é que os efeitos se contrabalançam, afinal temos que comer e beber. Um efeito colateral será o aumento do roubo de pedestres e taxistas. É um bom momento para se discutir liberdade de beber (a pé) e segurança. Que tal um novo *e-book*? Finalmente, a lei não tirou a sua liberdade de beber e dirigir. Você continua podendo fazer isso. Mas a punição aumentou. Segundo o Desembargador Netônio Machado do TJ-SE, "*a vida em sociedade supõe alguns incômodos ou mesmo sacrifícios individuais*".

O Governo Bebeu?

Rodrigo Constantino

Em mais uma medida claramente autoritária, o governo avançou sobre a liberdade individual com a justificativa de cuidar do povo, tratado sempre como um bando de irresponsáveis. Agora, qualquer presença de álcool no sangue dos motoristas é punida com multa elevada, de quase mil reais, e perda de vários pontos na carteira. Como de praxe, não se combate as causas reais. Se há muitos acidentes causados pela ingestão de bebida, então se proíbe qualquer consumo de bebida alcoólica por parte dos motoristas. Se há assaltos com bandidos na garupa de motos, então se veta gente na garupa. Se há assaltos em caixas eletrônicos de madrugada, então se fecham os caixas. Será que o governo vai proibir o próprio carro, para evitar acidentes? No Brasil, predomina a mentalidade de eliminar o sofá para acabar com o adultério. Não por acaso somos recordistas em criminalidade.

Não obstante a enorme dificuldade de colocar uma lei dessas em prática, já que seriam necessários inúmeros “bafômetros” que a polícia nem mesmo possui, a medida deve ser condenada por sua natureza injusta. Qual o motivo pelo qual as pessoas estão sendo criminalizadas? Não pela direção perigosa, nem por causar acidentes. Os motoristas não estão sendo colocados na marginalidade por qualquer ato concreto de imprudência no volante. O crime cometido é somente ter certa substância no sangue, mesmo que uma gota de álcool. No entanto, é perfeitamente possível ter essa substância no sangue e não cometer crime algum. De fato, a *grande maioria* das pessoas que consomem bebida alcoólica não causa acidentes. A expressão *abusus non tollit usum* resume bem a questão: o fato de alguns irresponsáveis abusarem de determinada liberdade não é motivo para tolher a liberdade dos demais.

Sem o “bafômetro”, nem mesmo é possível saber se a lei foi ou não quebrada. Quanto tempo antes de dirigir é preciso ficar sem beber? Todos os organismos são iguais? Como saber se está na ilegalidade ou não? Um bombom com licor leva ao crime? Essa incerteza sobre a própria lei é típica de uma tirania. O ideal seria punir os atos concretos que demonstram que *aquele* motorista em particular está dirigindo de forma ameaçadora, mas não punir alguém com base em uma probabilidade apenas. Muitos podem achar isso radical demais, mas eu pergunto: não é radical colocar na criminalidade alguém que bebeu uma taça de vinho com a mulher e voltou para casa dirigindo? No filme *Minority Report*, com Tom Cruise, a polícia prende as pessoas com base na previsão de crimes feita por “oráculos” clarividentes. Atualmente, as pessoas parecem dispostas a delegar o mesmo poder ao governo, contando com a “clarividência” das estatísticas, mesmo que várias injustiças sejam cometidas enquanto isso.

Existem vários motivos pelos quais as pessoas dirigem mal. O motorista pode simplesmente ser “barbeiro”. Ou ele pode estar cansado, de mau humor, nervoso por algum motivo qualquer. Pode ainda estar distraído com a música do rádio. Por várias razões distintas, o motorista pode prejudicar sua capacidade de direção, colocando outros em risco. Será que o governo deveria ter a permissão de checar essas características, aplicando testes de sonolência ou humor das pessoas? Quem acha pouco provável que o avanço estatal chegue a tanto, deve lembrar que o uso do telefone celular já foi vetado. Qualquer policial pode multar um motorista alegando que o viu falando no celular, que mesmo com viva-voz não é permitido. A transferência de tanto poder arbitrário para os policiais, ainda mais os brasileiros, é um atentado contra a liberdade individual. No fundo, acaba que tanta dificuldade legal criada serve apenas para a venda de facilidades ilegais pelos agentes da lei. O suborno cresce na mesma proporção da quantidade de novas regras criadas pelo governo. São tantas coisas que fazem um motorista estar na ilegalidade, que sai muito mais barato dar uma “gorjeta” para o policial. A nova lei é a alegria de policiais corruptos. Vários casos têm sido relatados, e muitos policiais estão comprando um “bafômetro” particular, apenas para achacar os motoristas.

Sair para tomar uma cerveja com os amigos ou beber um vinho com a namorada vai custar bem mais caro agora. Será preciso computar nos custos o risco de ser parado por uma *blitz*, que em vez de perseguir bandidos verdadeiros estará achacando motoristas em busca de uma “cervejinha”. Se a lei fosse seguida mesmo, o negócio de bares e restaurantes seria muito prejudicado. Talvez o *lobby* dos taxistas tenha um dedo nessa lei, pois qualquer um que objetiva beber um gole de álcool não poderá voltar dirigindo para casa. Já não é permitido fumar num bar, propriedade privada. Agora querem dificultar e muito a venda de bebida. Melhor proibir os bares e restaurantes logo de uma vez! Os acidentes devem cair bastante... assim como a liberdade.

Alguém pode alegar que isso é uma insensibilidade, pois um parente ou amigo próximo foi morto num acidente por “culpa” do álcool. Mas a mentalidade por trás disso é a mesma que culpa as armas pelos crimes, e não os homens que puxam o gatilho. Acham que proibindo a venda de armas vão acabar com os crimes. Não funciona assim. O maior problema não é a liberdade de beber um pouco e dirigir, mas a falta de punição severa para quem *causa* um acidente por qualquer displicência. O consumo de álcool nesses casos pode muito bem ser tratado como um sério agravante para o culpado. Mas o que estará sendo punido é o ato em si, não uma probabilidade dele ocorrer. Bebeu e bateu, matando algum inocente? Punição severa!

A liberdade individual estará garantida, com a cobrança de sua concomitante responsabilidade. Cada um escolhe se vai beber ou não, se vai dirigir cansado ou não, com sono ou não, nervoso ou não. Mas se causar um acidente por imprudência, ele será responsabilizado e punido de acordo. Isso é muito mais eficiente e justo, além de tratar adultos como seres responsáveis. A alternativa é a postura adotada sempre nesse país: tratar adultos como crianças irresponsáveis, como verdadeiros mentecaptos que precisam da tutela estatal para tudo. Paradoxalmente, esses mesmos

mentecaptos devem ser livres para votar e escolher o governante que irá cuidar deles nos mínimos detalhes. Uma contradição e tanto! O efeito mais perverso desse excesso de tutela estatal é a destruição da responsabilidade individual no longo prazo, uma mudança no caráter das pessoas. Não cabe ao governo nos proteger de nós mesmos.

A grande mídia, em especial a Globo, resolveu comprar a tese de que a nova “Lei Seca” resultou em uma queda drástica dos acidentes de trânsito. Em tudo que é jornal se lê que o número de acidentes caiu algo como 20% ou mais depois dos novos limites de bebida impostos pelo governo. Poucos leitores são críticos o suficiente para questionar estes dados. A confusão entre correlação e causalidade costuma enganar muita gente despreparada e leiga em estatística. Quando duas variáveis caminham juntas, não necessariamente uma é causadora do movimento da outra. Para se estabelecer o nexu causal, é preciso o uso da lógica dedutiva. Caso contrário, podemos acabar concluindo que o aumento de médicos é *causa* do aumento de doenças, já que onde há mais doentes costuma haver mais médicos também. Um imperador chegou a eliminar os médicos em seu país para acabar com as doenças!

Voltando ao caso da queda na taxa de acidentes após a aprovação da nova lei radical, que proíbe praticamente qualquer consumo de álcool pelo motorista, devemos questionar se a causa dessa redução nos acidentes se deve mesmo ao critério mais rigoroso da lei, ou a outros fatores. Um pouco de reflexão logo irá mostrar que faz muito mais sentido creditar o aumento da fiscalização, tanto pela polícia como pela mídia, em vez do novo patamar de álcool permitido. Simplesmente está ocorrendo uma fiscalização bem maior, principalmente porque a mídia está em cima. Afinal, a maioria dos acidentes causados por motoristas embriagados já estava na ilegalidade antes, com a lei anterior. O patamar antigo permitido já era baixo, e o grosso dos acidentes não é causado por motoristas que consomem um copo de cerveja ou uma taça de vinho, e sim por aqueles que estão realmente bêbados, sem condição alguma de conduzir o veículo. Sem falar que muita gente sóbria causa acidentes também, e nem todo imprudente está alcoolizado.

A tutela estatal não é monopólio brasileiro, apesar de ser uma característica bem mais marcante nos países pobres. Os países ricos adotam muitas medidas erradas também, e os Estados Unidos mesmo já adotaram a estúpida Lei Seca, que proibia a venda de bebidas alcoólicas, parindo mafiosos como Al Capone. O incrível é essa mania brasileira de copiar *apenas* aquilo que não presta. Quando é para justificar algum novo avanço sobre nossas liberdades, aí o exemplo de fora é citado. E eis que nosso governo resolve ser mais radical ainda que os demais, vetando *qualquer* consumo de bebida alcoólica para motoristas. Resta apenas perguntar: o governo bebeu?

Governo Onipotente

Juliano Torres

Existem muitos Brasis atualmente: o Brasil que tem as maiores taxas de juros do mundo, o Brasil em que políticos condenam seus cidadãos à pobreza, o Brasil que é dominado pelos criminosos, o Brasil com a mentalidade retrógrada e recentemente o Brasil sem liberdade – com essa nova LEI SECA.

Ao analisar os problemas econômicos do intervencionismo não precisamos nos ocupar daquelas medidas do governo cujo objetivo é influenciar imediatamente a escolha de bens de consumo pelos consumidores (como a recente lei que proíbe a combinação de automóveis mais bebida) . Toda interferência do governo na atividade econômica afeta diretamente o consumo; por alterar os dados do mercado, altera também as valorações e a conduta dos consumidores.

Os governos que desejam manter uma aparência externa de liberdade, mesmo quando a aprisiona, procura disfarçar a sua interferência direta no consumo sob um manto de altruísmo e defesa do bem comum. O propósito da chamada lei seca é de impedir que os brasileiros bebam bebidas alcoólicas. Mas, hipocritamente, a lei não torna ilegal a produção e nem penaliza diretamente o consumo. A idéia dos legisladores é a de que as pessoas entregam-se ao vício da bebida somente porque alguém produz esses bens. Podemos lembrar sem muito esforço que os legisladores já vem tentando a algum tempo proibir a bebida, sem muito sucesso, tentando proibir comerciais, diferenciação dos produtos (no caso Ambev) e diversos outros mínimos detalhes.

Na verdade, é claro que o objetivo da lei seca é reduzir os acidentes, mas a estratégia usada está totalmente incorreta. O Governo e a mídia claramente não perceberam que o que está reduzindo os acidentes é a intensa fiscalização, e não a proibição em si. A mídia ainda está cometendo outro grave erro alardeando para todos os lados que a lei seca diminuiu os acidentes, como se em um curto período de tempo desse para ter certeza de algo. No próximo feriado prolongado veremos números muito próximos dos feriados dos anos anteriores. O responsável pela grande maioria dos acidentes nas estradas é o governo, pois as péssimas condições da infraestrutura oferece maior perigo aos motoristas do que a bebida. Já dentro de ambientes urbanos podemos atribuir a maioria dos acidentes a bebida.

Ai entra o principal porém. Seria certo abrímos mão de um pouco de liberdade por um pouco mais de segurança? Os fins justificam os meios? Benjamim Franklin diria que não. E ele está certo. Mesmo a antiga legislação que proibia motoristas com teor alcoólico acima de determinada quantidade no sangue de dirigir já era invasiva. Somente o próprio indivíduo pode saber se está ou não em condições de realizar determinada atividade. E caso esse indivíduo faça uma escolha errada, como dirigir bêbado e causar um acidente, ele deve ser punido pelo crime que cometeu. Mas o que

essa nova lei cria é a punição antes de o crime acontecer, e pode ser que esse crime nunca aconteça.

Para quem já leu ou assistiu o filme *Minority Report* fica claro o que pretende o governo brasileiro. Restringir a liberdade da população. Na história do filme – que se passa em Washington – o governo americano descobre uma maneira de prever os crimes que estão para acontecer. Através desse sistema uma divisão especial da CIA ou FBI identifica os “possíveis” infratores e prendem eles antes do crime acontecer. Seria excelente que nenhum crime ocorresse, mas isso contraria a natureza humana. O filme termina com um desses agentes sendo acusado de ser um futuro assassino; mas no momento e situação no qual o sistema previu que ele cometeria o crime, ele fez a escolha de não cometê-lo.

É importante ressaltar que os seres humanos são dotados de Ação Humana, não são apenas automatizados ao serviço do bem comum como formigas ou cupins em relação a colônia. Só isso bastaria para invalidar o motivo alegado por essa lei. Muitas pessoas que se consideram realistas não chegam a perceber a importância dos princípios que estamos abordando. Alegam que quando a vida humana está em jogo não podemos partir de um ponto de vista de princípios. Argumentam que a discussão desses temas só devem levar em consideração fatos e estatísticas.

Confronto em relação a uma coisa com esses reformadores sociais, quero que a sociedade mude. Mas ao contrário deles eu desejo uma verdadeira mudança e vejo que o meio para essa mudança ocorrer é garantir o direito das pessoas errarem. Só errando que os indivíduos poderam aprender, pois nem todos gostam de ouvir as advertências de pessoas mais experientes.

"A maior recompensa do ser humano é que, enquanto os animais sobrevivem ajustando-se ao meio em que vivem, o homem sobrevive ajustando a si próprio." – Ayn Rand

O poste não é de borracha

Martin Dietrich Brauch
mdbrauch@gmail.com
http://blogdoGuri.blogspot.com

Maldito por isso em alguns círculos de discussão de Economia e em outros de Ecologia, eu tenho esse hábito lamentável de me dedicar a abordagens econômicas sobre problemas ambientais. A mais tradicional delas, sem aqui entrar nas críticas, é a da externalidade negativa, segundo a qual a degradação do meio ambiente aconteceria porque os agentes econômicos pensam apenas nos benefícios e custos privados e desconsideram os benefícios e custos (principalmente os custos) externos, que são aqueles causados por suas escolhas a outros agentes ou à sociedade como um todo.

Nessa boa e velha inspiração, o trânsito é tido como terreno fértil para a produção de externalidades negativas. Por exemplo, na opção pelo uso individual do automóvel (em oposição ao transporte coletivo e aos esquemas de caronas alternadas), os agentes econômicos descuidam dos efeitos negativos que sua opção traz ao meio ambiente, por causa da poluição atmosférica, e ao próprio fluxo de trânsito, por causa dos congestionamentos.

A fatal combinação de bebida alcoólica e trânsito pode muito bem ser interpretada como um terceiro caso de externalidade negativa. Num mundo ideal sem intervenção do Estado (e não que um mundo sem intervenção do Estado seja “perfeito”...), quem bebe antes de dirigir leva em conta apenas os custos privados de sua atitude, como o preço da bebida e o risco de sofrer danos físicos ou patrimoniais em caso de acidente. Seria preciso que fosse levado a pensar também nos custos externos, como o de causar esses danos a outras pessoas ou de pelo menos impor à sociedade o risco de causá-los. E foi isso que a [Lei Seca](#) fez.

(“O consumo de bebidas alcoólicas por motoristas, em economia, é um exemplo clássico de geração de externalidades negativas” – essa idéia já foi levantada na própria Câmara dos Deputados. Foi usada como argumento no [substitutivo ao Projeto de Lei 2.997/2004](#), cujo objetivo era proibir a comercialização de bebidas alcoólicas em lojas de conveniência situadas em postos de gasolina.)

A bem da verdade, trata-se de uma externalidade que já era internalizada em certo grau na legislação brasileira. O [Código de Trânsito Brasileiro](#) já oferecia incentivos (sanções administrativas e penais) para que o motorista considerasse os efeitos externos de sua decisão de beber. O que a Lei Seca fez foi dar mais uma internalizadinha: tolerância zero ao ato de dirigir alcoolizado. Isso também veio com um aumento na fiscalização e na repressão. É punição exemplar; serve pra que o agente econômico perceba que o negócio não é brincadeira (“bah, multa de mil pila!”) e mude pra valer a sua conduta.

A nova lei vem ao encontro das conclusões de alguns economistas no tratamento das externalidades. Em alguns casos extremos, não há muito que se possa fazer para resolver o problema. Por exemplo, ninguém vai sugerir que o Estado se meta a tentar resolver o problema da perda de bem-estar social devida ao bafo etílico e às conversas de bêbado da gurizada. No outro extremo, há casos em que não resta alternativa à sociedade a não ser simplesmente proibir uma conduta. Talvez o caso da bebida no volante seja assim. Talvez tivesse bastado um simples aumento em todo o país no rigor da fiscalização, mesmo sob a lei antiga. Vai saber?

O certo é que a lei tem produzido efeitos positivos (e há de continuar a produzir, contanto que continue sendo cumprida). Existe pelo menos uma sensação de que os acidentes de trânsito diminuíram. Estatísticas oriundas dos hospitais de pronto socorro parecem sugerir que o primeiro mês da lei já foi um sucesso. Eu particularmente acho cedo pra esse tipo de conclusão. Seria preciso uma série mais longa para uma análise mais precisa.

Parte do efeito positivo é o espaço que se abre à criatividade dos agentes econômicos. Tomar todas e tomar um táxi de volta pra casa não é exatamente uma delas, porque já estava faz tempo na lista de soluções dos mais conscientes. Esquemas de rodízio entre as parcerias – do tipo “hoje eu não bebo pra poder dirigir, mas amanhã é tu” – são um pouco mais criativos (embora talvez um pouco enfadonhos pro abstinente da vez). Alguns bares e restaurantes entraram na brincadeira e oficializaram o rodízio, colocando uma pulseira naquele que vai levar a galera pra casa, como forma de sinalizar ao garçom que não lhe sirva bebidas alcoólicas. Legal também a iniciativa de alguns estabelecimentos de oferecer condução para os clientes, pra que possam beber, e a criação de oportunidades econômicas como a dos motoristas de bêbado – o cara vem, pega teu carro e te dirige de volta pra tua casa. (Não quero dizer necessariamente tu, leitora ou leitor.)

“Legal coisa nenhuma,” podes estar pensando (agora sim: tu, leitora ou leitor), “porque tudo isso se reflete no preço da refeição no restaurante, da bebida no bar e do serviço do taxista ou do motorista de bêbado”. Sim, só que essa era justamente a idéia. Afinal, não existe nada mais devidamente internalizante que uma dorzinha no bolso. É bem por isso que sou favorável à Lei Seca (e, como já disse e repito, ao seu fiel cumprimento). Uma hora ou outra e de uma forma ou outra seria preciso fazer o motorista assumir o custo externo associado aos riscos de dirigir bêbado. Em outras palavras, cai na real: o poste não é de borracha – FAZ DODÓI!

Homo Utilitarius

Igor Taam

Li recentemente manifestações bem ponderadas e inteligentes a favor da Lei Seca. Os argumentos usados para apoiar a nova regra não são nada desprezíveis; a estatística aparentemente a justifica: as pessoas estão morrendo menos; o espírito democrático nos obriga a inconvenientes exigidos por uma maioria ou que foram levados adiante por um representante legitimamente eleito; a lei só atinge a uma pequena parcela da população, poucos têm carro; os gastos públicos com hospitalização diminuirão; também somos submetidos a vistorias para entrar em aviões e não nos queixamos – a restrição seria, em essência, a mesma.

Vendo tantas razões, eu apoiaria cada lei semelhante se não fosse o minútíssimo detalhe de considerá-las absolutamente equivocadas desde a raiz. A lógica por trás de cada um dos motivos apresentados padece de uma mistura de voluntarismo e utilitarismo. Os diversos raciocínios, como os vistos acima, para defender uma proibição intolerante à menor influência de álcool sobre a direção são até plausíveis, mas também o são todas as boas ficções, inclusive as jurídicas. E nestas não podemos inventar um final feliz.

Ao ver tanta empolgação pelas vantagens da institucionalização do pré-crime no nosso sistema jurídico, a primeira coisa que me vem à mente é um aforismo de Benjamin Franklin, “aqueles dispostos a abdicar da essencial liberdade em troca de uma segurança temporária, não merecem nem liberdade nem segurança.”. Não se trata apenas de uma frase de efeito, mas um recado para que façamos uma outra leitura fatos: estamos abdicando de uma liberdade concreta, da qual temos nos mostrado indignos, em nome de uma análise estatística.

À alegação de que são coisas da Democracia, devo responder com o velho “mais ou menos”. Esta tem limites próprios, as cláusulas pétreas não surgiram do nada. Desse argumento, só sobra o voluntarismo para justificar que uma lei nos tire liberdades básicas. Será crime ingerir um produto adquirido legalmente e fazer o que quiser com o próprio corpo, o que pode significar dirigir um carro de minha propriedade em ruas públicas? Nesses casos, a minha liberdade não esbarra na de ninguém, e não devo ser punido por um pré-crime, acusado por um levantamento de dados do Detran.

Afirmar que “a maioria das pessoas não dirige” e que os gastos públicos diminuirão é mais uma armadilha utilitarista, que busca a todo instante a “otimizar” o bem-comum. Ora, não se pode exigir prudência sem coerência. Se a **(pré-)** segurança de 70% é mais importante do que manter liberdade corrente de uma minoria de motorizados, que a lei nos proíba logo de comprar carros. A estatística dos acidentes será imensamente mais amena, tenho certeza. Aliás, parem para pensar que toda infração **real** tem sua própria amostragem de relações causais, que ela pode ser usada contra qualquer um.

Acostumamo-nos a colocar tudo na balança do custo-benefício, no cálculo da felicidade social. Também nos habituamos a achar que o é dito pela maioria, assim deve ser. Não é. A democracia liberal, como Ortega y Gasset bem afirmara, “é o direito que a maioria concede às minorias”. Há um elemento de generosidade incomum que não é absorvida pelos Mills, Bentham e Rousseaus da teoria política. A alta vontade de convivência não é feita só das limitadas opções que se apresentam aos eleitores, não podemos quantificar o tamanho da liberdade que mais convém (um voto, um número). Não à-toa, Gasset reconhece que o liberalismo “é uma disciplina demasiado difícil e complexa para ganhar raízes na terra.”

Restou evocar uma semelhança de ordem prática entre a Lei Seca e a submissão de passageiros a detectores de metais em aeroportos. É bem astuto, porém aviões comerciais são espaços privados, a não ser que você esteja viajando pela Aeroflot. Quer entrar num deles?, *their place, their rules*. O paralelismo não se aplica. Quem não se lembra dos filmes de faroeste em que os freqüentadores haviam de entregar as armas para a gerência do estabelecimento? Esse é bem mais o caso.

...

Espero não ter passado a idéia (equivocada) de que só devemos discutir princípios axiomáticos, deixando de lado todo o bom senso – que pode e deve ser aguçado com análises de custo-benefício. Sem contar o risco de fazer contas erradas, há hora para esquecermos os cálculos de poder, pois o custo de defender o que é justo pode ser materialmente mais caro do que o de deixar uma injustiça nos corroer. Ao chegarmos nesse ponto, o utilitarismo não me parece um bom conselheiro.

Sou cético em relação ao “utilitarismo total” por uma conclusão até simples: no final, sempre nos perguntaremos, “é útil por quê?”. Daí teremos que encarar inevitavelmente as velhas questões de ética, moral, cultura, ideais. E descreio completamente dos argumentos eloqüentes da Vontade Geral, é apenas mais um modo de desfaltar-nos de nossas decisões morais a respeito de como devemos viver (e arriscar) na própria vida. Decisões que são tomadas cada vez menos, e acatadas cada vez mais.

Quando Todos são Culpados não Existem Inocentes

Adolfo Sachsida – Universidade Catolica de Brasilia
www.bdadolfo.blogspot.com (sachsida@hotmail.com)

Leis draconianas são características de regimes totalitários: afinal se todos são culpados, então por definição não existem inocentes. Se não existem inocentes, então todos dependem da discricionariedade do Estado. Se o Estado o perdoa, então você está a salvo. Caso contrário, a cadeia será seu destino. Num ambiente como esse, não há como ser contrário ao Estado. Todos são obrigados a serem cordeiros do lobo da estepe.

A recente lei que proíbe motoristas de dirigirem após beberem uma única cerveja se assemelha muito a leis absurdamente draconianas. O problema de acidentes de trânsito se refere a motoristas bêbados, não a motoristas que beberam uma latinha de cerveja. Essa lei não vem desacompanhada: note que novas leis, igualmente draconianas, andam sendo aprovadas no Brasil. Hoje chamar um gay de gay pode resultar em cadeia. Fumar em locais públicos logo será crime. Policiais que combatem traficantes de drogas já são punidos diariamente. Não creio que esse sejam movimentos isolados.

O Brasil parece querer criminalizar absolutamente tudo, exceto os bandidos. Bandido no Brasil não é bandido, é vítima da sociedade. Quanto aos demais, se fumam são bandidos. Bebem? Bandidos. Educam seus filhos? Bandidos. Trabalham muito? Bandidos. Isso não é um movimento isolado, é uma preparativa para algo maior. Quando todos são culpados, não existem inocentes. Quando não existem inocentes, todos dependem das benesses do Estado.

Contra fatos não há argumentos

Adolfo Sachsida – Universidade Catolica de Brasilia
www.bdadolfo.blogspot.com (sachsida@hotmail.com)

O número de acidentes de trânsito caiu drasticamente após a aprovação da lei seca. Este é um fato. O número de vítimas decorrentes dos acidentes também caiu. Este também é um fato. Os defensores da lei seca dirão: “contra fatos não há argumentos”. É verdade, contra fatos não há argumentos. Contudo, a interpretação dos fatores que geraram os fatos é sim sujeita a questionamentos.

Para ilustrar o parágrafo acima imagine que Janjão diga: “Vai chover amanhã”. E no dia seguinte efetivamente ocorre uma chuva. Janjão disse que iria chover e choveu. Isso é um fato. Contudo podemos interpretar o resultado de pelo menos três maneiras distintas: 1) Janjão veio do futuro, e assim sabia o que aconteceria no dia seguinte; 2)

Janjão era um excelente cientista e por meio de análises estatísticas previu corretamente a chuva; ou 3) Janjão apenas deu um palpite que se realizou. Assim, da próxima vez que você ouvir alguém dizer que os acidentes de trânsito se reduziram após a lei seca, lembre-se de que isso é um fato. Mas, existem várias interpretações sobre o que gerou tal fato. Talvez a proibição de beber e dirigir (lei seca) deva receber esse crédito. Talvez essa redução tenha se originado apenas por causa do aumento da fiscalização que se seguiu após a aprovação da lei seca.

Alguns podem argumentar que não importa o motivo, o fato é que os acidentes se reduziram e assim devemos manter a lei seca. Discordo dos que pensam assim. Meu argumento é simples: que tal proibirmos o uso de rádio dentro do carro? Afinal, ouvir música enquanto dirige é a terceira causa de acidentes por distração nos Estados Unidos. Além disso, mudar de estação de rádio é a primeira causa de acidentes por distração nos EUA. Nada mais natural do que proibirmos o uso do rádio nos carros. Ou seja, é fato que rádio no carro aumenta o risco de acidentes. Contudo, a interpretação dos fatores é importante. Afinal, por que impedir TODOS de ouvirem música no carro? Quanto a lei seca, meu ponto é o mesmo. O problema não está no casal que saiu para tomar uma jarra de vinho. Também não está no pai de família que tomou uma latinha de cerveja na festa junina da escola. São os excessos que devem ser coibidos.

Para finalizar quero deixar duas perguntas: 1) alguém se lembrou de analisar o efeito substituição? Ou seja, talvez alguns troquem o consumo de álcool pelo do de drogas. Outros podem substituir o álcool pela violência. Afinal, se você limita uma veia de escape (chopp com os amigos) outras veias de escape irão surgir. Minha segunda pergunta parece estúpida, mas tente respondê-la e você verá quão difícil ela é: será justo condenarmos alguém por antecipação? Quando a polícia prende um bêbado dirigindo, ela o fez por ASSUMIR que ele não tem condições de dirigir. No fundo, ele está sendo condenado por antecipação. Assume-se que um bêbado irá provocar um acidente de trânsito, mas isso é apenas uma suposição. Experimente expandir esse argumento para o resto da sociedade e você verá o quão perigoso ele é. Essa segunda pergunta me foi feita pelo Daniel Marchi, e confesso que eu gastei um bom tempo tentando respondê-la. Note que essa segunda pergunta é muito semelhante ao argumento central de um filme com Tom Cruise (Minority Report).

Uma lei permeada por conseqüências perversas?

Diogo Costa

O economista francês Frédéric Bastiat alertava, na metade do século 19, que uma análise séria dos efeitos econômicos de uma legislação não poderia se restringir apenas às conseqüências imediatas e intencionais. A ordem social é complexa demais para que seja possível efetivamente isolar um determinado comando político a um grupo ou a uma atividade específica. E Bastiat estava certo. Ao investigarmos todos os desdobramentos, propositais ou acidentais, de uma ação política, não raro descobrimos que seus resultados na verdade contradizem os objetivos.

Por exemplo, a proibição de fumar em lugares públicos, supostamente motivada por uma preocupação com a saúde pública, pode levar ao aumento do número de acidentes fatais nas estradas, um efeito não exatamente saudável. Em certos distritos dos Estados Unidos, é ilegal fumar em bares, restaurantes etc. Vários fumantes tentam escapar da legislação pegando a estrada para distritos vizinhos onde não vige a mesma proibição. O cigarro acompanha a bebida e o resultado é o aumento do número de acidentes rodoviários que resultam em morte. Foi o que observou [um estudo](#) dos economistas Scott Adams e Chad Cotti.

O Brasil pode estar prestes a oferecer mais um caso de conseqüência perversa. Com a justificativa de tornar as estradas mais seguras, a nova “lei seca” brasileira aumentou a punição e reduziu a tolerância para quem for dirigir depois de beber. Também proibiu a venda de bebidas em zonas rurais das estradas federais. Será possível que a nova lei na verdade deixe a sociedade ainda menos segura? Seriam os legisladores capazes de produzirem esse tipo de perversão? Talvez.

Em primeiro lugar, mais policiais fiscalizando automóveis (e esse talvez seja o principal efeito inicial da lei) significa menos policiais que poderiam estar combatendo o crime. Deslocar arbitrariamente uma viatura policial de um lugar para outro dificilmente deixará a sociedade mais segura. Mas se essa viatura deixa de patrulhar uma zona violenta da cidade para passar a fazer blitz na estrada, provavelmente esse deslocamento deixou a cidade ainda menos segura. Como, de acordo com a Folha de S. Paulo, “o número de abordagens por dia aos motoristas da capital paulista aumentou 80% após a entrada da lei seca”, é provável que, em vez de estar investigando crimes ou patrulhando áreas perigosas, mais policiais estejam sendo usados para fiscalizar automóveis em São Paulo. Não se pode esquecer que o número de recursos policiais é escasso, assim como o número de celas nos presídios. Portanto, em uma sociedade como a Noruega, onde ocorre anualmente, cerca de um assassinato por 100 mil habitantes, um aumento da fiscalização nas rodovias é muito menos custoso que no Brasil, onde o número de homicídios é de 27 por 100 mil habitantes. Dados que podem ser conferidos [aqui](#).

E não se trata de apenas mais policiais. São também policiais mais poderosos. Multas e penalidades mais rigorosas aumentam as oportunidades e o incentivo de corrupção. Para não pagar uma multa de \$957 reais, o motorista estará disposto a pagar, digamos, \$300 ou \$500 reais ao policial em forma de suborno (quanto mais se aproxima do valor da multa, mais as pessoas preferirão cumprir a lei a recompensar a corrupção). Não duvidaria que, nesses casos, o suborno (que não deixa de ser uma punição) seja mais comum que a multa.

Usar a força policial para impedir a venda de bebidas alcoólicas em zonas rurais oferece outro risco. Essa proibição localizada pode fomentar o surgimento de mercados negros nas paradas de caminhoneiros. A oferta segue a demanda. Mercados negros envolvem risco e violência, e acabam atraindo aquele tipo de pessoa disposta a correr riscos e a usar violência. Ou seja, a criação de mercados negros aumenta a recompensa das atividades criminosas. E os números mencionados acima deixam claros que a sociedade deveria estar combatendo a criminalidade, não expandindo suas oportunidades de lucro. Também, com a proibição da venda de bebidas nas zonas rurais, algumas pessoas vão dirigir uma distância maior até a zona urbana mais próxima para comprar bebidas. As conseqüências de aumentar a distância entre o álcool e os seus consumidores podem ser parecidas com o aumento dos acidentes fatais decorrentes da proibição do cigarro em distritos americanos.

Há outras possibilidades de comportamento arriscado não intencionadas pela legislação. Uma hipótese é a do motorista que consumiu um pouco de álcool e, por medo da fiscalização, decida passar o volante para outra pessoa menos apta. Mesmo depois de uma lata de cerveja, é provável que uma pessoa que dirige todos os dias ofereça menos risco na direção do que a pessoa sóbria que dirige apenas eventualmente.

Além disso, para evitar encontros com policiais, alguns motoristas podem preferir percursos alternativos à via principal. De um modo geral, a manutenção nessas estradas secundárias é mais precária, assim como sua engenharia. A viagem do Rio a Petrópolis, por exemplo, pode ser feita pela BR-040 – uma estrada relativamente bem cuidada com duas pistas de mão única – ou pela “serra velha”, um caminho irregular, estreito, deteriorado, com pouca iluminação e desenhado por curvas cotovelares. Os leitores devem se lembrar de exemplos parecidos. A fiscalização mais rígida poderá causar, nessa situação, riscos ainda maiores. E o deslocamento de policiais para fiscalizar outras estradas secundárias torna a lei ainda mais custosa.

Podemos, dessas hipóteses, concluir definitivamente que os efeitos nocivos da lei superam seus supostos benefícios? Acho que não. Há muitos dados que precisam ser considerados para dar peso às hipóteses e outras razões jurídicas e políticas ainda mais importantes para a compreensão do problema. Mas, pelo fato de leis serem aprovadas sem um exame minucioso de seus efeitos é razoável mantermos uma postura de oposição cética.

Resta então a pergunta: por que os legisladores votariam em leis de conseqüências tão perversas? A resposta envolveria percepção pública, ideologias, grupos de interesse e,

quem sabe, até boas intenções. Mais fácil responder a outra pergunta mais cínica: por que os legisladores não fariam isso? O que eles têm a perder se aprovarem uma lei que, com a pretensão de reduzir os riscos que corremos em sociedade, acabe por ampliá-los? Não vão ser demitidos ou presos, não irão à falência nem terão que indenizar ninguém. O legislador não é punido pelos acidentes acontecidos em estradas e parques públicos da mesma forma que o particular é punido pelos acidentes acontecidos em parques de diversão e *shopping centers*. A raiz do problema é que a mesma estrutura de incentivos e responsabilidade que existe na esfera privada não existe na pública. É mais fácil ser burocrata do que ser empresário. Para evitarmos os danos das conseqüências perversas, devemos diminuir a área da ação política – seja nas cidades, nos parques, ou nas estradas.

Legislação, Estado e Libertarianismo.

Guilherme Roesler

Segundo Walter Block (em seu livro *Defendendo o Indenfensável*, p. 12), a premissa fundamental do libertarianismo é a de que “é ilegítimo praticar agressão contra não agressores. O que se quer dizer com agressão não é assertividade, argumentatividade, competitividade, ousadia, disputabilidade ou antagonismo. O que se quer dizer com agressão é o emprego de violência, como a que tem lugar no assassinato, estupro, assalto ou seqüestro. O libertarianismo não implica pacifismo. Não proíbe o uso de violência em legítima defesa ou mesmo retaliação à violência. A filosofia libertária condena apenas o dar início à violência – uso de violência contra uma pessoa não violenta a sua propriedade”. E finaliza Block: “Isso significa, entre outras coisas, que não se justifica que o governo multe, puna, encarcere, imponha pena de morte a pessoas que ajam de uma maneira imoral – contanto que elas se abstenham de ameaçar ou de iniciar a violência física em relação às pessoas ou às propriedades de outrem”.

Com base nessas duas premissas – legitimidade do uso da força e uso de coação apenas contra ações humanas que sejam agressivas contra o indivíduo ou sua propriedade – poderíamos então tecer algumas considerações sobre a seguinte questão: é justa a “lei seca” promulgada nesse mês? Entretanto, nessa pequena reflexão, não cabe a busca da fundamentação de justiça nas normas jurídicas; noutro giro, e é isso que nos interessa por aqui, poderíamos investigar de uma forma resumida o ordenamento jurídico, e veríamos que ele se assenta em dois pilares, quais sejam, a criação exclusiva de leis pelas vias jurisdicionais do Estado e presunção de legitimidade dessas leis por ele criadas. Não significa, contudo, que todas as leis sejam legítimas ou que não seja possível fazermos essa espécie de juízo de valor. Mas o que nos importa aqui é indagarmos, com fundamento numa perspectiva libertária, sobre o quão pertinente essa lei é no ordenamento jurídico nacional.

Um dos aspectos essenciais na doutrina liberal, e que os libertários levam às suas últimas implicações, é que cada indivíduo é proprietário de seu corpo – tradição essa que remonta a John Locke e Thomas de Aquino –, lhe dando a absoluta garantia de fazer dele o que bem entender. Nesse sentido, partindo da premissa dada por Walter Block e libertários em geral, por mais incomum que certa conduta possa parecer, e desde que ela não agrida o exercício legítimo da liberdade alheia, essa conduta deve ser tolerada (o que não significa, como alguns pensadores confundem, que essas condutas devem ser estimuladas ou que não possam existir formas não coercitivas de reprimi-las em um ambiente de mercado desimpedido). Com base nisso, o uso de bebidas alcoólicas seria apenas semelhante ao ato de colocar um brinco, fazer uma tatuagem, usar uma camisa de determinado time de futebol.

Lysander Spooner, como bem soube expor semelhante questão em seu ensaio *Vícios Não São Crimes*, e ao que parece a sua época não era tão diferente do que hoje vivemos, expressou bem ao dizer que: “vícios são aqueles atos pelos quais um homem prejudica a si mesmo ou sua propriedade. Crimes são aqueles atos pelos quais um homem prejudica a pessoa ou a propriedade de outrem. Vícios são simples erros cometidos por um homem em sua busca pela felicidade. Ao contrário dos crimes, eles não implicam nenhuma malícia em relação aos outros e nenhuma interferência em suas pessoas ou propriedades. Nos vícios, a própria essência do crime — isto é, o desejo de prejudicar a pessoa ou a propriedade de outrem — inexistente. É uma máxima da lei a de que não é possível haver crime sem intento criminoso; isto é, sem o intento de invadir a pessoa ou a propriedade de outrem. Porém, ninguém jamais pratica um vício com tal intento criminoso. Pratica-se um vício visando-se a própria felicidade tão-somente, e não por qualquer malícia em relação aos outros. A não ser que essa clara distinção entre vícios e crimes seja feita e reconhecida pelas leis, não é possível que existam na terra quaisquer direitos, liberdades ou propriedades individuais; quaisquer direitos de um homem de controlar sua pessoa e propriedade, e o correspondente e igual direito de outro homem de controlar sua pessoa e propriedade. Quando um governo declara que um vício é um crime, e o pune como tal, há uma tentativa de falsear a própria natureza das coisas. É tão absurdo quanto seria uma declaração de que uma verdade é uma mentira ou de que uma mentira é uma verdade”.

Entretanto, à diferença das demais condutas citadas, o uso de bebidas alcoólicas altera a percepção individual para o correto entendimento da realidade. O álcool, como todos nós sabemos, inibe ou potencializa certas ações que, caso não fosse ingerido, seriam inexistentes ou não-invasivas. Partindo do ponto de vista puramente libertário de Block, não haveria problema em beber uma garrafa de *whiskey* e dirigir o carro em via pública. Isso porque se o motorista cometesse um acidente, seria punido no rigor da lei, mas por ter *efetivamente* cometido um dano. No caso atual, pune-se não a conduta agressiva, mas a potencialidade de assim o ser (na doutrina jurídica esse tipo de crime é conhecido como *crime de perigo*).

Por sua vez, há pessoas que bebem e não causam acidentes no trânsito, e, justamente por não terem causado acidente algum, não poderiam ser punidas simplesmente por terem ingerido certa quantidade de bebida alcoólica. Na legislação atual o simples ato do motorista possuir uma dosagem de álcool em seu sangue, mesmo que não tenha cometido dano *concreto* algum, é punido. Creio, contudo, que a questão é um tanto quanto diferente se analisada pela ótica libertária. Isso porque a lei que o Estado cria tem eficácia para todos aqueles que estão sob sua jurisdição. Entretanto, quando o Estado cria uma lei, ele despreza a diversidade social a qual essa lei incidirá, ou seja, a lei age de forma rigorosamente igual para desiguais, independentemente da condição de tempo ou das circunstâncias sociais em que essa lei vigora.

Significa dizer que além de desrespeitar o princípio da legalidade desrespeita também o princípio republicano do livre direito à locomoção individual. O nó górdio seria esse então, mesclando os atuais (estatais) paradigmas legais com a perspectiva libertária

(de ausência total do Estado na sociedade): como resolver os dilemas que estão a emergir da atual legislação de trânsito (e de certa das legislações em geral)?

Creio que a resposta já foi dada por alguns teóricos, que é a de que devemos ao máximo descentralizar todas as funções do Estado e principalmente descentralizar também a sua função jurisdicional para fazer com que cada lei seja adequada (com caráter mais genérico possível) a certas situações concretas, e não criadas apenas de forma a atender às pressões econômicas e políticas que muitas vezes são os motivos mais evidentes para a criação de certas normas legais. Seria adequar o Direito à sociedade. Nesse sentido, é possível, em curto prazo, aplainar o caminho que levará o sistema estatal monopolista jurisdicional à descentralização ao mesmo tempo em que esse mesmo sistema será forçado à automática mudança do sistema (paradigma) estatal como um todo. Quem sabe esse seja o primeiro passo rumo a uma *legalística* puramente libertária como também a uma sociedade de todo livre.

Impacto das Políticas Públicas na Redução de Acidentes e Fatalidades de Trânsito no Brasil

Daniela Casadei Ornelas

Segundo o Instituto de Pesquisa Aplicada (IPEA 2003), acidentes de trânsito são a segunda causa de mortalidade no Brasil, ficando atrás apenas de homicídios. De acordo com o Departamento Nacional de Transportes (DENATRAN), em 2005 ocorreram 383 mil acidentes de trânsito no território nacional, resultando em mais de 26 mil fatalidades⁴. Vinte e oito por cento desses acidentes, assim como vinte e quatro por cento das fatalidades de trânsito, ocorreram nas rodovias federais brasileiras.

Sabe-se que, em geral, países com renda alta tendem a apresentar um índice de motorização maior que os países em desenvolvimento. Por esse motivo, esperar-se-ia que países com renda mais alta apresentassem taxas de acidentes mais elevadas. No entanto, de acordo com a Organização Mundial de Saúde (2004), países com renda alta apresentam um número de acidentes e fatalidades per capita muito inferior aos dos países de renda baixa e mediana.

Isso se deve possivelmente à eficácia das políticas públicas desses países. Um exemplo é a Finlândia, que apesar do crescente volume do tráfego conseguiu reduzir em 50% o número de fatalidades de trânsito (Organização Mundial da Saúde 2004). Outro exemplo é a Inglaterra. Após constatar que o excesso de velocidade era uma causa freqüente de acidentes e mortes, o governo britânico investiu em câmeras que autuam os condutores em excesso de velocidade. Em 2001, havia cerca de cinco mil câmeras instaladas, e a expectativa é de que esse número triplicasse até o final da década (Buckingham 2003). Segundo o governo britânico, essa política gerou uma queda de 42% no número de fatalidades nas áreas onde as câmeras foram instaladas⁵.

No Brasil, o número de acidentes aumentou em cerca de 32% entre 1996 e 1997. No entanto, após 1998, os números apresentam uma tendência de queda. Verifica-se uma tendência similar com o número de fatalidades. O ano de 1998 marca exatamente o período de implementação do novo código de trânsito no Brasil. O novo código introduziu várias mudanças que podem ter afetado o número de acidentes e fatalidades no País. Uma inovação importante foi a introdução do sistema de pontuação na carteira nacional de habilitação⁶. Determinou-se que as infrações de

⁴ Segundo dados disponíveis em www.denatran.gov.br.

⁵ "Cameras Catch Speeding Britons and Lots of Grief", The New York Times, October 27, 2006.

⁶ Na realidade, o sistema de pontuação já fazia parte do código de trânsito brasileiro de 1966, mas de forma mais branda. O condutor poderia ter sua licença de direção suspensa caso cometesse três infrações graves no período de um ano.

trânsito cometidas pelo condutor sejam pontuadas na carteira de habilitação, e ao total de 20 pontos somados no período de um ano, a carteira de motorista seja suspensa. A suspensão do direito de dirigir pode ocorrer mesmo que os 20 pontos não sejam atingidos. Isso pode ocorrer, por exemplo, nos casos de embriaguez comprovada. O condutor que for pego em estado de embriaguez (mais de seis decigramas de álcool por litro de sangue) poderá ter a licença de direção suspensa, além de incorrer em pagamento de multa correspondente à penalidade do tipo gravíssima.

Recentemente, analisei formalmente o impacto dessa e de duas outras políticas públicas sobre acidentes e fatalidades de trânsito nas rodovias federais brasileiras⁷: a implementação de redutores eletrônicos de velocidade (REV) nas rodovias federais, e a privatização das estradas federais em alguns estados brasileiros. Os REVs começaram a ser implantados nas rodovias federais em 2000, pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transporte (DNIT). Rodovias federais têm sido privatizadas desde 1995 em Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Rio Grande do Sul. Caso melhore as condições de uso e segurança das estradas, a privatização pode contribuir para uma redução no número de acidentes e fatalidades de trânsito no Brasil.

Para fazer a investigação empírica, construí um painel com dados sobre acidentes e fatalidades de trânsito nas rodovias federais dos 27 estados brasileiros entre 1996 e 2005⁸. Estimei os efeitos controlando para características fixas de cada estado, além de outras variáveis que podem afetar o número de acidentes de trânsito em cada estado, como por exemplo, a qualidade das estradas, educação e Pib.

A análise econométrica indica que as três políticas públicas em questão foram eficazes, no sentido de reduzir o índice de acidentes e fatalidades de trânsito nas rodovias federais brasileiras. Em particular, os resultados apontam que, apenas em 2004, o código contribuiu para uma redução de 11 a 29 mil acidentes, e para uma redução de 600 a 1500 fatalidades de trânsito no País. Com relação à implementação dos REVs, os resultados sugerem que nesse mesmo período os REVs foram responsáveis em reduzir de 9 a 12 mil o número de acidentes, enquanto o efeito sobre fatalidades seria de uma redução de cerca de mil fatalidades. A privatização de algumas rodovias federais foi responsável pela redução de quase cinco mil acidentes de trânsito no País em 2004. O efeito sobre fatalidades no mesmo período foi de uma redução entre 100 e 500 fatalidades.

⁷ http://www.ibmecrj.br/sub/RJ/files/dissert_mestrado/ECO/ECO_danielaornelas_jun.pdf.

⁸ Os dados foram coletados do banco de dados da ABCR (Associação Brasileira de Concessões Rodoviárias), DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), IPEA (Instituto de Pesquisa Aplicada), e através dos contatos diretos com os escritórios de Brasília do Departamento de Estatística da PRF (Polícia Rodoviária Federal), do DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes), e da CNT (Confederação Nacional dos Transportes).

Assim como as políticas públicas acima citadas, a implementação de medidas preventivas, como a “Lei Seca”, podem ser eficazes no sentido de reduzir o índice de acidentes e fatalidades de trânsito no Brasil. De fato, a implementação de maior rigor e fiscalização no controle do consumo de bebida alcoólica pelo condutor foi um ponto destacado no relatório da Organização Mundial da Saúde (2004). Segundo o relatório, Otero e Zwi (1995) apontam que a presença de álcool no sangue foi detectada entre 33% e 69% dos motoristas envolvidos em fatalidades nos países de renda baixa e mediana.

Com a implementação do código de trânsito de 1998 havia grande preocupação por parte dos condutores com relação ao fato de serem pegos em estado de embriaguez comprovada, o que resultaria em alta pontuação ou perda da carteira de habilitação. Passados alguns anos, pouco se ouve sobre esse ponto e o receio por parte dos condutores em cometer tal infração parece ter reduzido. É possível que essa mudança tenha ocorrido em decorrência da menor fiscalização por parte dos órgãos competentes, após o “entusiasmo” inicial da implementação do novo código.

Espera-se que isso não ocorra com a nova “Lei Seca”, e que o grau de fiscalização e punição sejam eficazes no sentido de inibir de modo permanente esse comportamento por parte dos condutores, gerando assim o efeito esperado na redução do índice de acidentes e fatalidades de trânsito no Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABCR. Banco de Dados. Disponível em: <http://www.abcr.org.br/conc/index.php>. Data de acesso: outubro 2006.
- BUCKINGHAM, Alan. Speed Traps: Saving Lives or Raising Revenue? *Policy*, v.19, n.3, 2003.
- CNT. Anuário Estatístico da Confederação Nacional dos Transportes. Brasília: CNT, 1996 a 2005.
- DENATRAN. Banco de Dados. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br> . Data de acesso: outubro 2006.
- DNIT. Banco de dados. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias/radar>. Data de acesso: outubro 2006.
- IBGE. Banco de dados. Disponível em: www.ibge.gov.br. Data de acesso: outubro 2006.
- IPEA, ANTP. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo, 2003.

LYALL, Sarah. Cameras Catch Speeding Britons and Lots of Grief, *The New York Times*, p.1, 27 de outubro de 2006.

ODERO WO, ZWI AB. Alcohol-related traffic injuries and fatalities in LMICs: a critical review of literature. In: Kloeden CN, McLean AJ, eds. *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Adelaide, 13–18 August 1995*. Adelaide, Road Accident Research Unit, 1995:713–720.

PEDEN, Margie.et al, eds. The World report on road traffic injury prevention. Geneva: *World Health Organization*, 2004.

http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/summary_en_rev.pdf

PRF. Banco de dados do Departamento de Estatística da Polícia Rodoviária Federal. Brasília. Não disponível no sítio.

Criminalizar o criminoso, não o chopp: eis a questão

Claudio D. Shikida e Ari Francisco de Araujo Jr.

1. Introdução

A festa acabou, leitor. Agora você terá que escolher entre tomar um copo de chopp, uma cerveja ou mesmo um bombom de licor e ser severamente penalizado pelo que já é popularmente conhecido como *Lei Seca*. Como (quase) toda política pública, esta também gerou um bocado de discussões nos meios de comunicação. Ainda é cedo para se dizer se existe algum efeito da lei e qual sua magnitude. Neste pequeno artigo, discute-se um pouco sobre o significado deste novo incentivo.

2. Evidências empíricas

Normalmente, cientistas sociais e economistas justificam a adoção de leis baseados em estudos científicos ou nas popularmente conhecidas “evidências empíricas”. Pois bem, Landsburg (2008) mostra que tais evidências por si só justificariam a adoção de pena de morte como um método de combate ao crime. Se evidências empíricas justificam medidas draconianas contra um estupro seguido de assassinato, porque então não deveríamos seguir a mesma regra para mortes no trânsito? A resposta, para muita gente, é positiva. Mas as mesmas pessoas dificilmente defendem a pena de morte. Eis aí um problema interessante sobre a personalidade de gente que, como você e eu, vota ou quer governar.

Obviamente evidências empíricas sofrem de diversas limitações, mas as limitações não são muito diferentes quando utilizadas na análise da pena de morte e o estupro e da lei seca e os acidentes no trânsito. A polêmica poderia nos tomar mais algumas páginas, mas nosso desejo é despertar sua reflexão. Assim, enquanto pensa em cadeiras elétricas e acidentes de trânsito, veja algumas “evidências empíricas” sobre a relação entre álcool e acidentes de trânsito.

A mais óbvia é a importância do álcool sobre os acidentes de trânsito. Estimativas indicam que um alto percentual dos acidentes de trânsito envolvem o uso de bebidas alcoólicas. Becker (2006) fala de 40% para os EUA e Pinsky et alii (2001) falam de 61% para o Brasil⁹. Além disso, as mortes envolvem uma importante parcela da população, os jovens, cujo capital humano – tal como a própria vida – podem se perder definitivamente nestes acidentes¹⁰. É por isso que alguns países impõem limites para a ingestão de bebida alcoólica [*blood alcohol content* (BAC)].

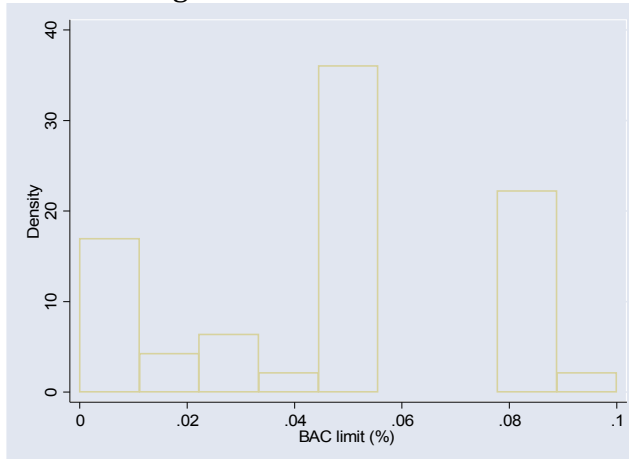
Numa amostra de 85 países, podemos notar pela Figura 1 que tal restrição varia consideravelmente. As maiores restrições (BAC igual a zero) aparecem em legislações de 17,6% destes países, principalmente do Oriente Médio e Leste Europeu.

⁹ O estudo envolve amostragem em quatro capitais brasileiras.

¹⁰ Liourta & Empelen (2008) mostram que, além disso, tais acidentes envolvem o consumo de bebida alcoólica prevalentemente entre homens.

EUA, Chile e Irlanda, por exemplo, utilizam limites mais menos severos (BAC de 0,08). A restrição média quanto à ingestão de álcool é de 0,046% e a moda de 0,05%. O intervalo é amplo, vai de restrição total até 0,1% (Suazilândia).

Figura 1 – Histograma BAC's Países Selecionados (85)



Fonte: Dados obtidos a partir dos links externos para o [verbete BAC na Wikipedia](#)

Tabela 1

Estatística Descritiva - BAC's Países Selecionados (85)

Média	0.0461
Mediana	0.0500
Moda	0.0500
Desvio padrão	0.0282
Variância da amostra	0.0008
Intervalo	0.1000
Mínimo	0.0000
Máximo	0.1000
Contagem	85

Fonte: Dados obtidos a partir dos links externos para o [verbete BAC na Wikipedia](#)

Por que é interessante que políticos se interessem por acidentes de trânsito? Porque isto lhes rende votos. Formuladores de políticas públicas altruístas também se interessam pelo tema, apenas por sincera preocupação social. Finalmente, eleitores se preocupam – ou deveriam se preocupar – com o destino de seus impostos, o tamanho da carga tributária e se vale a pena, de fato, pagar o preço que o governo lhe cobra.

Uma vez que a preocupação quanto aos acidentes seja unânime – dificilmente se encontrará alguém que defenda o aumento do número de acidentes de trânsito, com ou sem álcool – passemos à pergunta seguinte: que políticas públicas poderiam minimizar o problema?

3. Tipos de Políticas Públicas¹¹

O consumo de álcool pode gerar acidentes de trânsito. Logo, as medidas de política normalmente se concentram em repressão ao consumo ou em medidas de repressão aos motoristas alcoolizados. Vejamos um breve resumo disto.

a) *Lei Seca*

Neste caso, “Lei Seca” diz respeito à proibição do comércio de bebidas alcoólicas, especificamente nos EUA dos anos 20. Sobre este período, a literatura [Roumasset & Thaw (s.d.) e Dills et alii (2005)] mostra que, embora tenha havido uma queda inicial no consumo de tais bebidas, no longo prazo o mercado se ajustou (e.g. mercado negro, subornos) retornando aos níveis anteriores de consumo. Conclui-se que não é interessante proibir o comércio de algo para o qual existe oferta e demanda. O melhor talvez seja adotar outro tipo de política. Vejamos então, outros incentivos.

b) *Tolerância Zero*

Carpenter (2004) analisou o impacto da política de “tolerância zero” – traduzida pela aceitação de baixíssimos níveis de álcool no sangue para menores de 21 anos nos EUA¹² adotada em 1995 nos EUA. Os resultados mostram que incentivos importam: a restrição gera uma diminuição no consumo de álcool que se traduz numa queda no número de acidentes automobilísticos graves.

Em outro estudo, Deshapriya & Iwase (1996) mostram, de forma descritiva, que reduções nos acidentes de trânsito foram efetivas no Japão por conta de reduções no nível tolerado de álcool no sangue e de sanções reforçadas por uma atuação consistente das autoridades. Juntamente ao rigor da lei, é suposto que um sistema de transporte público eficiente ajuda no combate aos acidentes de trânsito¹³. A ênfase dos autores no suposto impacto da revocação da licença para se dirigir na queda dos acidentes não é, contudo, unânime na literatura¹⁴.

¹¹ Pedimos desculpas ao leitor não-economista pela linguagem mais técnica usada aqui.

¹² *In 1995 Congress passed the National Highway Systems Designation Act. This law threatened states with the loss of federal highway funding if, among other things, they did not implement a handful of tougher drunk driving laws aimed at youth. These included: adopting a ZT Law for individuals under age 21; establishing a blood alcohol content (BAC) of 0.02 or less as the illegal per se standard for drivers under age 21 (i.e. authorities need not prove alcohol-related impairment—having a BAC above the threshold is sufficient evidence); and requiring license suspension or revocation for violation of these laws.* By July 1998, all states had complied with the provisions as set forth by the act. [Carpenter (2004), 64]

¹³ It seems that the law works best when enforcement is strict, extensive and prompt from the time of the law’s inception throughout the years, as has been practically demonstrated in Japan. In other words, implementation of the lower legal limit would be effective if random checks of drivers are being carried out extensively. [Deshapriya & Iwase (1996), 729]

¹⁴ Noland & Karlaftis (2005) encontram evidências de que a exigência do uso de cinto de segurança possui um impacto positivo na diminuição dos acidentes enquanto que a revocação da licença não possui impacto algum.

c) Aumentos no preço das bebidas alcóolicas

Chaloupka & Laixuthai (1994) apresentam evidências de que aumentos no preço de bebidas alcóolicas, de fato, diminuem seu consumo entre os jovens, mas existe um efeito-substituição entre estas bebidas e a maconha. Consequentemente, políticas restritivas acerca do consumo de bebidas alcóolicas não devem ser pensadas sem que se considere a conexão entre estes dois mercados.

Por outro lado, Markowitz (2005) encontra que:

Despite the strong correlation frequently observed between alcohol and drug consumption and violence, this study provides little evidence that increases in the full prices of illegal drugs or alcohol will impact the probability of violent victimizations, particularly when rapes and robberies are concerned. Some evidence is provided, however, that assaults may be influenced by substance use policies. [Markowitz (2005), 41]

Alguns estados americanos usam do monopólio para controlar a venda de bebidas alcóolicas para menores. Miller et alii (2006) analisam a relação destes monopólios estaduais sobre a venda e acidentes gerados pelo consumo de bebidas alcóolicas por jovens (entre 12 e 20 anos), com detalhamento dos impactos por tipo de bebida (vinho e whiskey). A conclusão é que tais monopólios reduzem os acidentes de trânsito¹⁵. Uma pergunta que fica em aberto é se tal medida é menos danosa ao bem-estar social do que, por exemplo, aumentos nos preços de bebidas alcóolicas.

Em outro trabalho, Baughman et alii (2001) analisaram políticas restritivas sobre vendas de bebidas alcóolicas adotadas por condados texanos. Os resultados indicaram que restrições sobre a venda de vinho e cerveja tiveram impacto negligível (ou negativo) sobre os acidentes de trânsito. Por outro lado, bebidas com teor alcóolico mais elevado apresentariam um risco maior de ocorrência de acidentes.

Agora que vimos alguns dos incentivos mais comuns, passemos a uma outra pergunta: quais os custos e quais os benefícios de políticas repressoras do consumo de bebidas alcóolicas?

4. Custos e benefícios...ou só custos?

Uma vez que o formulador de política pública deseja alterar o comportamento dos indivíduos, vê-se diante de um problema sério que é o da escolha de instrumentos. Em outras palavras, que política adotar para minimizar os acidentes causados pelo consumo das bebidas alcóolicas? Qual tem o menor custo e maior impacto? Kenkel (1993) apresenta alguns dados para os EUA que valem a pena serem citados aqui.

¹⁵ Monopolies over both wine and spirits were associated with larger consumption reductions than monopolies over spirits only. Lower consumption rates in monopoly states, in turn, were associated with a 9.3% lower alcohol-impaired driving death rate under age 21 in monopoly states versus non-monopoly states. Alcohol monopolies may prevent 45 impaired driving deaths annually. [Miller et alii (2006), 1162]

Specifically, the empirical results provide evidence that drunk driving can be deterred by mandatory jail terms for first offenders, administrative license suspensions, preliminary breath tests, sobriety checkpoints, and prohibitions of plea bargaining in drunk-driving cases. Simulation results imply that increased use of these deterrence policies could decrease drunk driving by almost 20 percent. The empirical results also suggest several alcohol-control policies are effective. The elasticity of drunk driving with respect to the price of alcohol is estimated to be -0.74 for males and -0.81 for females. A national minimum legal drinking age of twenty-one is predicted to decrease drunk driving by 13 percent in young males and by 21 percent in young females, compared to 1985 levels. [Kenkel (1993), 904]

Outros dados importantes são os custos dos acidentes causados pelo consumo de bebidas alcóolicas. Novamente, para o Brasil, não se conhece um estudo detalhado. Mas pode-se ter uma idéia da magnitude levando-se em conta Miller et alii (1998) reproduzido no longo trecho abaixo.

(1) crash costs of novice drivers are high enough to yield preliminary benefit-cost ratios around 4-8 for a provisional licensing system that restricts driving after midnight and 11 for zero alcohol tolerance for young drivers with violators receiving a 6-month suspension; (2) the costs to people other than the intoxicated driver per mile driven at BACs of 0.08-0.099% exceed the value of driver mobility; (3) the safety costs of drunk driving appear to exceed \$5.80 per mile, compared with \$2.50 per mile driven at BACs of 0.08-0.099%, and \$0.11 per mile driven sober; (4) highway crashes cause an estimated 3.2% of U.S. medical spending, including more than 14% of medical spending for ages 15-24; (5) ignoring crash-involved occupants whose restraint use is unknown, the 13% of occupants who police reported were traveling unrestrained accounted for an estimated 42% of the crash costs; and (6) if these unrestrained occupants buckled up, the medical costs of crashes would decline by an estimated 18% (almost \$4 billion annually) and the comprehensive costs by 24%. [Miller et alii (1998), 137]

Os resultados acima não foram replicados para o Brasil, seja por ausência de base de dados ou por outro motivo qualquer. É possível que, aqui, os efeitos sejam distintos pelo simples fato de que nossas instituições são distintas daquelas empregadas nos EUA. Mesmo que adotemos a hipótese de que isto não ocorra, ainda há outros problemas com os estudos acima e que listamos a seguir.

a) Viés de omissão de variáveis – o erro de cálculo

Ao comentar os trabalhos de Miller, Stringham & Pulan (2006) fizeram uma crítica interessante acerca do cálculo de custo-benefício das proibições. Segundo eles, há uma confusão entre custos privados e sociais, além da desconsideração dos excedentes do consumidor e do produtor (vendedor) associados ao álcool nestas

análises. Os autores afirmam que este “erro de omissão” das análises tradicionais¹⁶ significaria um viés pró-restrição nas estimativas do custo-benefício das propostas de controle do mercado de bebidas alcóolicas¹⁷.

Seu argumento envolve uma interessante mudança na percepção do problema. Em outras palavras, eles afirmam que é importante considerar que formuladores de políticas públicas nem sempre criam tais políticas visando o bem-estar da população. Trata-se, portanto, de pensar nos incentivos que levam tais formuladores a restringirem o consumo de bebidas alcóolicas.

Em outro artigo Brown, Jewell & Richer (1996) analisaram exatamente os problemas subjacentes às políticas públicas relacionadas ao mercado de bebidas alcóolicas. Ao invés de analisarem os impactos de diversas políticas, separadamente, eles consideraram os incentivos políticos que levam os governos a adotarem esta ou aquela política pública. Em bom economês, a escolha de políticas públicas restritivas ao consumo de bebidas alcóolicas torna-se endógena ao problema discutido.

Tal como Stringham & Pulan (2006), os autores chamam a atenção para o possível viés que se introduz na análise ao se ignorar o mecanismo político. Ao levar em conta este aspecto, contudo, os autores não apenas encontram resultados similares aos já vistos – mais restrições, menos acidentes – como também encontram que os efeitos são de magnitude maior.

b) Viés de omissão de variáveis – a confusão de variáveis?

Em 2000, a administração Clinton endureceu a legislação referente aos motoristas alcoolizados. Ao criticar tal medida, Rockwell (2006) observou um problema diferente.

What precisely is being criminalized? Not bad driving. Not destruction of property. Not the taking of human life or reckless endangerment. The crime is having the wrong substance in your blood. Yet it is possible, in fact, to have this substance in your blood, even while driving, and not commit anything like what has been traditionally called a crime.

What have we done by permitting government to criminalize the content of our blood instead of actions themselves? We have given it power to make the application of the law arbitrary, capricious, and contingent on the judgment of cops and cop technicians. Indeed, without the government's "Breathalyzer," there is no way to tell for sure if we are breaking the law. [Rockwell (2006)]

A crítica de Rockwell (2006) é um alerta importante. Trata-se de um problema que também decorre de se ignorar a escolha pública subjacente às políticas brevemente citadas aqui: o aumento da intrusão governamental na esfera das decisões privadas confundindo a criminalização da bebida alcóolica com acidentes, gerando incentivos para que o governo se preocupe mais com a obtenção de receitas do que com a diminuição dos gastos com a saúde. Embora ele esteja correto ao dizer

¹⁶ No caso, pode-se dizer “todas as análises vistas neste texto”.

¹⁷ Outra crítica dos autores é a de que grande parte da pesquisa deste tema é financiada pelo governo que, supostamente, teria interesse na restrição do mercado.

que uma punição pelo simples teste do bafômetro, mesmo que não haja acidentes, seria exagero dizer que o mesmo é desnecessário.

5. Reflexões e uma sugestão

A leitura deste texto – se o leitor chegou até aqui sem um único chopp, parabéns! – permite algumas reflexões. Primeiramente, é certo que formuladores de políticas públicas (os famosos “burocratas”) fazem escolhas. Mas será que o fazem conforme o que desejam seus eleitores? Ainda que existam externalidades óbvias no consumo de bebidas alcóolicas, o fato é que políticas restritivas não necessariamente são adotadas por causa destas. Assiste-se, neste ano de 2008, uma forte movimentação dos políticos em torno de campanhas eleitorais e não é difícil supor que a lei tenha sido aprovada para favorecer candidatos ligados ao governo.

Do ponto de vista técnico, economistas geralmente buscam soluções que impliquem em mais benefícios e menos custos. O problema, no caso brasileiro, continua a ser a falta de dados detalhados. Neste caso, políticas são adotadas porque estudos realizados para outros países mostram este ou aquele efeito. Pode-se dizer que esta crítica é relativa: em geral, pessoas respondem a incentivos de forma muito similar em todo o mundo¹⁸. Mas ainda assim existe o problema do cálculo dos custos e benefícios sociais que, mesmo entre as “evidências empíricas”, não parece considerar as perdas dos donos de bares, os ganhos de taxistas, etc.

Há diversas críticas que dizem respeito ao problema que um incentivo como a nossa *Lei Seca* gera no comportamento social, ou seja, o aumento da corrupção. Esta é uma crítica legítima. O Brasil é um país reconhecidamente deficiente em termos de respeito às liberdades individuais e à segurança jurídica, para citar apenas dois itens que se enquadram no amplo conceito de “instituições de um país”. Assim, faz todo o sentido considerar que análises que medem impactos de incentivos (aumentos de preços, uso de bafômetro, etc) sem o estudo dos incentivos políticos sejam, no mínimo, incompletos. Afinal, é importante se pensar não apenas no que é visto (e.g. impactos no número de acidentes), mas também no que não é visto (e.g. os custos e benefícios dos formuladores de políticas públicas).

Pode-se pensar em mecanismos que minimizem os problemas que esta intrusão governamental causam. Tomemos como exemplo a crítica contundente de Rockwell (2006) quanto à criminalização do uso da bebida alcóolica. Como minimizar os acidentes derivados do álcool sem criminalizar a bebida em si? Um incentivo simples é o seguinte: no caso em que o motorista for multado por ter ingerido uma quantidade de álcool acima do permitido em lei, basta que se crie o seguinte incentivo: *“após o teste do bafômetro, se o indivíduo tiver sido multado, mas não gerar um acidente, até o final do dia, então o governo lhe devolverá o valor da multa”*. Deve-se criar ainda outro incentivo para se coibir a ação governamental típica nestes casos que é a demora no pagamento (por exemplo, com a instituição de correção monetária)¹⁹. O pagamento poderia ser *online*, pois o governo tem toda a tecnologia

¹⁸ Existem exceções – como diferenças religiosas ou culturais - mas é difícil ver como estas atrapalhariam a eficácia de um bafômetro, por exemplo.

¹⁹ Em outra oportunidade um dos autores defendeu que multas contestadas e julgadas improcedentes fossem descontadas do salário do funcionário público responsável pela autuação, o que diminui o

para tal²⁰. O incentivo evita a criminalização da bebida sem desprezar os impactos positivos da lei sobre os acidentes.

De forma geral, a conclusão deste texto é que devemos ser céticos – sempre – em relação às intenções do governo, mesmo quando as políticas públicas parecem ser-nos favoráveis. Isto, de forma alguma, significa que não devemos usar bons incentivos para minimizar problemas sociais como os dos acidentes de trânsito mas estes devem ser pensados levando em conta o fato simples de que políticos, burocratas e eleitores vivem em um “mercado governamental” de oferta e demanda de políticas públicas cujas falhas são tão graves ou piores do que as do mercado de trocas voluntárias.

6. Bibliografia

- Baughman, R.; Conlin, M.; Dickert-Conlin, S.; Pepper, J. Slippery when wet: the effects of local alcohol access laws on highway safety. *Journal of Health Economics*, v.20, 2001.
- Becker, G.S. Fatalities from drunken driving. http://www.becker-posner-blog.com/archives/2006/12/fatalities_from.html, Dec, 24/2006.
- Brown, R.; Jewell, T. & Richer, J. Endogenous Alcohol Prohibition and Drunk Driving. *Southern Economic Journal*, Vol. 62, No. 4, Apr/1996.
- Carpenter, C. How do Zero Tolerance Drunk Driving Laws work? *Journal of Health Economics*, v.23, 2004.
- Chaloupka, F.J. & Laixuthai, A. Do youth substitute alcohol and marijuana? Some econometric evidence. *NBER Working Papers*, n.4662, 1994.
- Deshapriya, E.B.R. & Iwase, N. Are lower legal blood alcohol limits and a combination of sanctions desirable in reducing drunken driver-involved traffic fatalities and traffic accidents? *Accidents Analysis and Prevention*, v.28, n.6, 1996.
- Dills, A.K.; Jacobson, M. & Miron, J.A. The effect of alcohol prohibition on alcohol consumption: evidence from drunkenness arrests. *Economic Letters*, v.86, 2005.
- Kenkel, D.S. The Effectiveness and Social Costs of Alternative Policies. *Journal of Law and Economics*, Vol. 36, No. 2, Oct/1993.
- Landsburg, S.E. *Mais sexo é sexo mais seguro*. Campus, São Paulo, 2008.
- Liourta, E. & Empelen, P. The importance of self-regulatory and goal-conflicting processes in the avoidance of drunk driving among Greek young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 2008.
- Markowitz, S. Alcohol, Drugs and violent crime. *International Review of Law and Economics*, v.25, 2005.
- Miller, T.R.; Lestina, D.C. & Spicer, R.S. Highway crash costs in the United States by driver, age, blood alcohol level, victim age, and restraint use. *Accidents Analysis and Prevention*, v.30, n.2, 1998.
- Miller, T.R.; Snowden, C.; Birckmayer, J. & Hendrie, D. Retail alcohol monopolies, underage drinking, and youth impaired driving deaths. *Accident Analysis and Prevention*, v.38, 2006.

incentivo para que haja um nível de multas acima do socialmente ótimo.

²⁰ Vide a cobrança de imposto de renda, pelo governo federal e todas as outras facilidades para pagamento de tributos por parte de governos municipais e estaduais no Brasil.

- Pinsky, I.; Labouvie, E.; Pandina, R.; Laranjeira, R. Drinking and driving: pre-driving attitudes and perceptions among Brazilian youth. *Drug and alcohol dependence*, v.62, 2001.
- Noland, R.B. & Karlaftis, M.G. Sensitivity of crash models to alternative specifications. *Transportation Research Part E*, 41, 2005.
- Rockwell, L.H. *Legalize Drunk Driving*. <http://mises.org/story/2343>, 2006.
- Roumasset, J. & Thaw, M.M. The Economics of Prohibition: Price, Consumption and Enforcement Expenditures during Alcohol Prohibition. (s.d.)
- Stringham, E. & Pulan, I. Evaluating economic justifications for alcohol restrictions. *American Journal of Economics and Sociology*, v.65, n.4, Oct/2006.

Comentários Sobre a lei Seca

Ronald Hillbrecht

De acordo com a nova Lei Seca no Brasil, de 19 de junho deste ano, quem for pego dirigindo com qualquer concentração de álcool será submetido a multa de R\$ 955 e a suspensão do direito de dirigir por um ano, além de incorrer em infração gravíssima, com sete pontos em carteira. Antes dessa lei, era permitida a ingestão de até 6 decigramas de álcool por litro de sangue (o equivalente a dois copos de cerveja). Apenas para se ter uma idéia comparativa, em países como Estados Unidos e Inglaterra, o limite permitido é de 8 decigramas de álcool por litro de sangue, enquanto que países com o mesmo rigor brasileiro são Jordânia, Qatar e Emirados Árabes Unidos. Ocorre que em vários países islâmicos existe uma tolerância zero em relação ao consumo de álcool, sendo que na Arábia Saudita e Irã a venda de bebidas alcoólicas é proibida e no Qatar ser flagrado com qualquer teor de álcool no sangue significa prisão e mesmo deportação, para estrangeiros. Na Europa e nos Estados Unidos, por outro lado, a legislação é bem mais flexível. Para um país onde grandes festas populares são regadas a consumo de bebidas alcoólicas, como o carnaval e a Oktoberfest, a adoção de lei com rigor islâmico é no mínimo curiosa.

O problema econômico (digo, comportamental) que motiva a Lei Seca é o de redução de externalidades, que nesse caso consiste em provocar dano a propriedade (incluindo o corpo e a vida) de terceiros, sem seu consentimento. É certo que indivíduos alcoolizados apresentam uma redução da capacidade de tomar decisões apropriadas e redução de reflexos, o que pode ocasionar acidentes com danos a terceiros. Mas idosos enfrentam o mesmo problema e quem está aprendendo a dirigir pode ser mais perigoso do que um motorista experiente que tomou um cálice de vinho no jantar, mas nem por isso algum legislador pensou em tratar idosos e aprendizes como criminosos. Por que então o rigor islâmico no país do carnaval? É fato que os acidentes e óbitos causados pela combinação de direção e consumo excessivo de álcool são deveras preocupantes, o que certamente motivou a mudança na legislação. O rigor da Lei Seca baseia-se na teoria de comportamento criminoso de Gary Becker, onde na presença de baixa probabilidade de detecção (lembro de ter lido um artigo dizendo que a probabilidade estimada para os Estados Unidos de ser pego dirigindo alcoolizado é de apenas 0,03%, mas não consegui mais localizá-lo. Aqui no Brasil pode ser ainda mais baixo), a eficácia da lei em mudar o comportamento depende de uma elevada punição, de forma que os custos esperados de se engajar em comportamento ilegal excedam os ganhos de fazê-lo. O problema é que boas coisas podem ser feitas em excesso, se tornando pouco eficientes, quando o custo de sua aplicação for maior do que o benefício gerado. Nesse caso, é possível obter o mesmo efeito desejado, mas com outras medidas que não acarretem o mesmo custo.

Existem duas conseqüências não intencionais da Lei Seca que devem ser devidamente consideradas. Em primeiro lugar, o efeito substituição. Criminalizar, na prática, o consumo de álcool, pode induzir um subconjunto de motoristas a substituir bebidas leves por outras drogas mais pesadas, de efeito mais devastador, justamente porque seu consumo não é crime (o tráfico é) e a detecção de sua influência é mais difícil (ainda não está disponível a preços módicos para as autoridades o cocainômetro ou o crackômetro). Entre os jovens mais propensos a experimentar novas sensações, a criminalização do consumo da cerveja pode se constituir em um grande incentivo ao consumo de cocaína, ecstasy coisas piores. Em segundo lugar, o efeito corrupção. É conhecida a prática de certos policiais, em certas cidades do país, de fazerem blitz para extorquir o pobre sujeito que está com o IPVA atrasado, sem o lacre da placa traseira, etc. Com a Lei Seca, baseada em pesadas punições, seu poder de barganha vai, com certeza aumentar, em particular quando a prática de abordagem começar a ficar mais arbitrária.

O problema em questão aqui também diz respeito a punitive damages, conforme a tradição de Law and Economics. Existem situações onde é mais eficiente a proibição (property rights) do que a compensação (liability rule). Exemplo: É mais barato proibi-lo de roubar o meu carro do que permitir fazê-lo e exigir que eu seja compensado. Mas existem também situações onde compensação não é possível (como em caso de óbito), então nesse caso o objetivo da Lei pode ser o de limitar o comportamento indesejável e reduzir assim os danos provocados.

A eficácia de uma lei em reduzir comportamento indesejável depende não somente da probabilidade de detecção do comportamento e da intensidade da pena a cumprir, mas também da racionalidade decisória dos agentes. No caso de direção sob influência alcoólica, uma alta probabilidade de detecção e de cumprimento de pena limita o comportamento de pessoas racionais e reduz portanto, a externalidade. Mas e quando o comportamento não é plenamente racional? Tome, por exemplo, o conhecido fenômeno "Saturday Night Fever", quando jovens têm um comportamento emocional, onde não consideram apropriadamente a segurança dos outros, onde existe uma elevada propensão à tomada de risco e elevado desconto intertemporal. Beber e dirigir nos finais de semana à noite, por exemplo. Nesse caso, a combinação sugerida por Becker de elevada pena e baixa probabilidade de detecção pode não ser suficiente para mudar o comportamento da forma esperada, pois não será o cálculo racional de custo-benefício o principal determinante do comportamento dessas pessoas. Possivelmente o ideal seja uma pena mais branda associada a elevada probabilidade de detecção, conforme sugerido por Robert Cooter. Isto exigiria uma presença mais intensa da polícia em locais de alta concentração de bares e casas noturnas e vias urbanas propícias a alta velocidade, associada a limites e penas mais leves do que as previstas na nova lei. Com essa inversão em relação à Lei Seca, não se penaliza excessivamente o cidadão por baixo consumo e é possível obter o mesmo resultado desejado, que é o de redução de danos a terceiros (destruição de propriedade e danos pessoais).

Posfácio

Qual o valor de sua leitura?

Certa vez, em sala de aula, pedi a uma aluna que me ajudasse com algum problema no computador. Prontamente, ela digitou seu nome de acesso e senha, mas sem cuidar de ocultá-la. Perguntei-lhe se não havia problema nisso. Respondeu-me, ingenuamente, que: “quem não deve, não teme”. Perguntei-me se judeus alemães pensavam da mesma forma nos anos de Hitler, quando da “visita” de distintos cavalheiros das SA, SS ou da Gestapo. Afinal “quem não deve ao Estado sua ascendência judaica, não teme”...

Como nos ensina a História, os distintos “cavalheiros” das SA logo descobririam que sua situação não seria muito diferente da dos judeus e outros inimigos de Hitler. Conclusão: o problema do ditado popular, como em tudo nesse mundo, não está no próprio, mas no uso que nós, indivíduos, fazemos dele. É bom pensar nisto antes de concordar com políticas “públicas” (melhor dizendo: “políticas governamentais, não necessariamente públicas, embora, ocasionalmente, atenda boa parte do público ou mesmo sua totalidade, o que é raro”).

Muitos defensores da “Lei Seca” usam argumento similar para defender esta medida e quanto a isto devemos ser muito cuidadosos. Ser contra uma política, de forma pacífica, mas firme, não deveria tornar o indivíduo um pária social. Pelo contrário, é justamente a diversidade que uma *democracia liberal* promove por reconhecer as impossibilidades a razão diante da bela complexidade do mundo. Qual a beleza disto? No caso de políticas públicas é razoável que as pessoas queiram, para si, escolher sob o maior conjunto de opções possível. É neste sentido que, penso, esta coletânea adiciona: na reflexão acerca das opções que temos para diminuir problemas sociais. Eis o valor de sua leitura e reflexão. Espero que lhe tenha sido útil.

Uma nota sobre este e-book

Tal como no *e-book* sobre o [Sushi](#), este foi feito da seguinte forma: (a) convidei algumas pessoas, (b) um subconjunto delas aceitou, (c) estabeleci um prazo para a entrega dos artigos, sem limites de páginas ou mesmo de conteúdo, (d) cada autor escreveu seu próprio artigo sem ler o do outro (isto também se aplica a mim, o editor, e ao meu co-autor), (e) juntei todos os artigos e tentei normatizar a formatação do texto.

Creio que o mais interessante deste meu *modus operandi* é o item (d). O custo deste item é tornar o *e-book* muito heterogêneo (eu não censuro ou recuso artigos de convidados até porque...foram convidados!). O benefício é que as análises ficam bem mais sinceras e a diversidade de opiniões se torna mais evidente.

Os autores...por eles mesmos

Adolfo Sachsida é professor de economia e autor de best sellers ainda não publicados no Brasil. Nas horas vagas escreve para a American Economic Review e é frequentador assíduo da Ilha de Caras. Tem especial desprezo por jogadores que batem penalty com o pé esquerdo e acredita que Maradona era brasileiro, mas ficou magoado por ter sido reserva de Paulo Cesar Caju na Copa de 1978 e se naturalizou argentino.

Ari Francisco de Araujo Jr - Professor do Ibmec Minas. Odeia ser tutelado pelo Estado Brasileiro mas, apesar disso, é mais um idiota que paga seus impostos em dia e corretamente. Claro que preferiria ficar com a grana e resolver todos os seus "problemas" de uma forma privada. Sonhar ainda não paga imposto, certo?

Cláudio D. Shikida não trabalha, apenas dá aula (segundo seus alunos). Tem fixação por *e-books* e curte muito uma cerveja. Com a nova lei, ficou incrivelmente mais chato, tornando-se, segundo o IBGE, o maior problema de saúde pública do Brasil atual. Como muitos dos autores aqui presentes, também acha que *nunca antes na história deste país* houve tanto Febeapá. Leciona e pesquisa no IBMEC-MG.

Cristiano M. Costa é aluno de terceiro ano no doutorado em economia da University of Pennsylvania. Nas horas vagas ele escreve sobre os acontecimentos econômicos contemporâneos no Blog do Cristiano M. Costa.

Daniela Casadei Ornelas

Graduação: Puc-MG (Economia)

Mestrado: Ibmec-RJ (Economia)

Ocupação atual: Banco do Brasil Securities, Londres.

Diogo Costa vive sem carro em Washington. Faz a pé o percurso do seu apartamento ao Cato Institute, onde é editor e coordenador de projetos de OrdemLivre.org. Passa diariamente por uma estátua de Edmund Burke, com quem mantém uma convivência instável. Recebeu seu bacharelado em Direito da Universidade Católica de Petrópolis e seu mestrado em Ciência Política da Universidade de Columbia.

Guilherme Roesler é autor do blogue [Ação Humana](#), focado basicamente na publicação de textos relacionados à Escola Austríaca de economia como também na histórica tradição radical do pensamento liberal clássico. Atualmente cursa o último ano da graduação de Direito, onde escreveu uma monografia sobre os aspectos jurídicos e econômicos da desestatização da moeda, usando para tanto os paradigmas fornecidos pelos economistas Frederick Hayek e Murray Rothbard. Escreve também no blogue [Transcendentalismo](#), cujo foco é precipuamente o mundo literário.

Igor Taam promete que será cri-cri sempre que todos resolverem fazer o papel do *bobo de cara alegre* (copyright São Paulo, o Apóstolo). Escreve e traduz artigos para mídias conservadoras-neoliberais-malvadas desde que surgiram na internet brasileira, há quase seis anos. Hoje edita semanalmente o [Dicionário Invertebrado](#) e o blogue [A Mosca Azul](#). Ambos, à Unamuno, um tanto quixotescos num mundo de Sanchos Panças.

Formado em Comunicação Visual na PUC-Rio e colaborador do Instituto Millenium.

Juliano Torres é autor do blog Preço do Sistema no qual escreve sobre Escola Austríaca e Anarco-capitalismo; diretor de parcerias do Instituto Federalista e editor do site Libertarianismo.com (em breve). Após (ou até mesmo antes) ser enxotado do curso de ciências econômicas da PUC MINAS, decidiu ir para o IBMEC MG. Nas horas vagas (a maior parte do tempo) tenta divulgar o pensamento libertário através de partidos, institutos e blogs.

Martin Dietrich Brauch não bebe (antes de dirigir), não fuma e não usa drogas, mas vive intensamente o auge da transição de estudante profissional a profissional desempregado. Nas horas vagas, nada. Também publica no blog do Guri e dedica-se a distrações tão aleatórias que nem ele entende muito bem, como a de contribuir para um e-book sobre a Lei Seca.

Bacharel em Economia e estudante de Direito e de Especialização em Direito Ambiental - tudo na Universidade Federal de Pelotas.

Ronald Hillbrecht - Professor de Economia da UFRGS. Autor do blog [Escolhas e Conseqüências](#). Com o advento da Lei Seca, anda recluso e acabou dependente dos serviços de tele entrega de pizza, se recusando teimosamente a beber Kronenbier ou similar. Não é simpático à Lei Seca, por motivos óbvios. Seu artigo, no entanto, reflete considerações econômicas e não pessoais.