

Polícia registra em 90 mais de 6.500 acidentes

A1/6905

Aída Bueno

Inúmeros motoristas que estão trafegando pelas ruas da Grande Vitória acham-se acometidos de uma grave doença social, e acabam por transformar o assento de seus carros em um verdadeiro divã do analista. Nas ruas, estão despejando uma falsa idéia de potência e poder — em forma de violência, para se proteger, “se armar”, para enfrentar a crítica situação pela qual atravessa o país. A opinião é dos psiquiatras Paulo Bonates e Liberato Tristão Schwartz, que chegaram a considerar o

Quantas vezes já ouvimos a expressão “o Paulo, aquele do Escort”. Paulo, nosso personagem fictício, na opinião do psiquiatra Paulo Bonates, presidente da Associação Psiquiátrica do Espírito Santo, a partir do momento em que adquiriu seu Escort, e o colocou nas ruas, mudou de comportamento. Ele agora é o “Paulo do Escort”, e o veículo acaba por se mesclar à identidade de seu dono, ou melhor, acaba por “engolir” o dono, diz Paulo Bonates. “Os carros deveriam ter CPF e identidade”, ironiza.

A bordo do seu carro, o motorista cria uma falsa idéia de potência — o que seria a onipotência, cujo oposto, a impotência, nessa situação se atrai ao seu contrário. Impotente para resolver os problemas que o cercam, e seus próprios, desde os menores até os traumas adquiridos na infância, o homem se “veste” no seu veículo. A máquina é controlada por ele, que, com excesso de velocidade, se julga capaz de transportar e dominar o tempo, acredita Bonates.

O domínio se estende também para sua própria vida, e a dos outros. Daí a sensação de onipotência, ou seja, “nada me atinge, aqui dentro me sinto protegido”. Bonates observa, ainda, que este domínio se estende também para a vida dos outros. Um motorista que entra em alta velocidade por uma rua estreita, obrigando os pedestres a pularem para todos os lados, não deseja, evidentemente, matar alguém. A atitude, porém, expressa o desejo de dominar o semelhante, na medida em que este, diante da máquina, é obrigado a fazer o que ela quer.

Esse domínio, esse sentimento de potência diante do mundo que o cerca, na opinião de Paulo Bonates, também transforma as ruas e avenidas em um imenso tabuleiro de jogo. Dá um

automóvel um verdadeiro “brinquedo” de proteção, capaz de matar e servir como máquina de suicídio. Enquanto isso, o Estado não tem como contar seus mortos, por falta de estatísticas. De janeiro a outubro deste ano, de acordo com o Detran, aconteceram 5.532 acidentes, que deixaram 1.632 feridos e 70 mortos, num total de 1.702 vítimas. O DNER somou 1.253 acidentes, com 561 feridos e 33 mortos, totalizando 594 vítimas. Os números se referem somente à Grande Vitória, e são irrealistas. O total de acidentes chega a 6.785.

exemplo prático disso, observando o que acontece com o motorista que deseja entrar à esquerda e, para tanto, aciona o mecanismo da seta. Uma vez ligada, a luz dá início a uma competição, de caráter lúdico, e os motoristas ao lado se esmeram em impedir que o veículo em questão consiga seu intento: virar à esquerda.

O psiquiatra prossegue dizendo que o mesmo não aconteceria se o motorista, como se estivesse em uma batalha pelo poder, simplesmente enfrentasse a fileira ao seu lado, enfiando a dianteira do carro na frente dos outros. No trânsito, hoje, vence o melhor. Essa é a doença social, de que fala o psiquiatra. Os motoristas estão levando para as avenidas o senso de competição. E que vença (ou morra em um acidente) o melhor. A disputa começa na qualidade do próprio automóvel, basta ver a diferença existente entre o motorista de um modelo Verona, ano 90, para o de um Fusca 76.

Paulo Bonates acredita que o motorista age como se seu grau de importância e posição na sociedade fosse medido pela marca e ano de seu carro. Nesse ponto, ele se embrenha no campo das diferenças sociais, e vai mais longe. O psiquiatra observou que uma mulher pobre, ao tentar atravessar a rua com seus filhos, o faz com um medo exagerado, mesmo na faixa de segurança. Isso porque aqueles automóveis bonitos, verdadeiros representantes da opulência e opressão, a qualquer tempo podem atingi-la e aos seus. Os veículos, mesmo parados em um sinal de trânsito, representam perigo.

Seguindo mais além, Paulo Bonates refere-se ao que chama de “guerrilha urbana”. Considerando a desigualdade social uma forma de violência, ele ressalta que situações tais como meninos de rua riscarem carros, ou cobrem preços absurdos para “vigiar” os

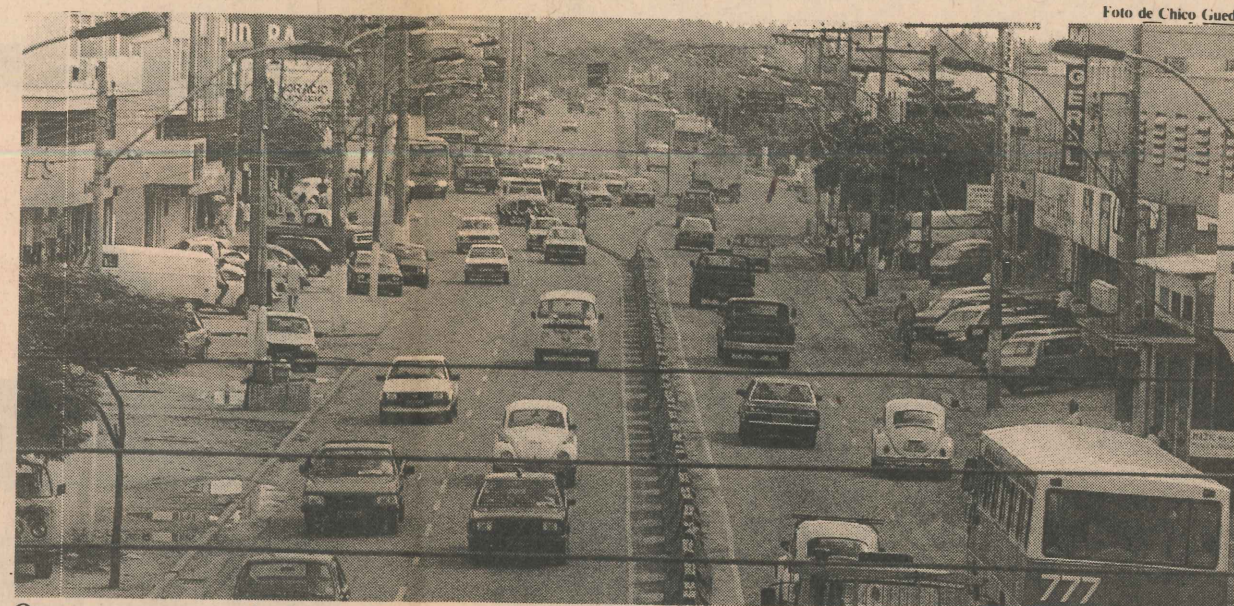


Foto de Chico Guedes

Os carros, para os psiquiatras, dão aos motoristas a sensação de domínio, o que acaba causando os acidentes

automóveis, e arranjar um local para estacionar, nada mais são que uma reação a essa violência. Quem não tem carro, se vira como pode para mostrar (para si e para os outros) que está vivo.

“Evidentemente existem pessoas saudáveis (e muitas), que levam essa saúde mental para o trânsito”, ressalta Bonates. Mesma opinião expressa outro psiquiatra, Liberato Tristão Schwartz, que vê com menos rigor a questão da “doença social”. Para ele, toda a problemática é motivada por questões culturais e morais. Explica que existe uma agressividade natural (e necessária) no homem. O temor da violência, porém, é tão grande, que desde pequeno o homem é levado a inibir essa agressividade, em nome de uma moral vigente. A agressividade, então, fica reprimida, e se desprende em forma de violência.

Ele esclarece, também, que em épocas passadas, quando os homens resolviam suas diferenças simplesmente se agredindo (como nos duelos), a agressividade era dirigida. Culturalmente esse procedimento foi sendo abolido, e todo o fluxo agressivo se dispersou. A violência, sem alvo, atinge o primeiro que passar. No caso do trânsito, o pedestre. Liberato também vê no automóvel uma verdadeira “armadura”, dentro da qual o homem se sente protegido. Fora da casca, torna-se um pedestre comum, sujeito a todas as intempéries do trânsito.

Curiosamente, o mesmo motorista que acabou de cometer determinada infração, colocando em risco a vida de muitos pedestres, no momento em que se despe da armadura inverte a situação. Na condição de pedestre, ele simplesmente esquece que um dia dirigiu automóvel, e passa a reagir como um pedestre, diante dos automóveis “engolidores”.

Estatística longe da realidade

As estatísticas dos órgãos estaduais e federais, com relação a acidente de trânsito, não conseguem chegar perto da realidade. Em inúmeros acidentes, às vítimas são transportadas agonizantes para hospitais, onde acabam morrendo. Essas vítimas fatais não constam nos formulários do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens. Passam para a estatística dos apenas “feridos”. O mesmo ocorre com a Polícia Militar, que somente conta os mortos no próprio local do acidente.

A chefe do Departamento de Análise e Estatística do Detran, Ana Rosa Sossai, porém, observa a importância de se contar “esses mortos”, considerando que não são poucos. O Detran é o único órgão que dispõe de dados dessa natureza, e fez esse controle com o auxílio dos hospitais da Grande Vitória. Ana Rosa, entretanto, não tem conhecimento do que ocorre nas estradas federais que cortam a Grande Vitória. Por isso, ninguém nunca saberá ao certo quantas vítimas fatais o trânsito da região produziu. Os números serão sempre irrealistas.

A estatística formulada pelo Detran é uma das mais completas. Ela não se atém aos números por si só, mas procura também “justificar” esses números, diz Ana Rosa Sossai. Diante de um acidente, ela considera as condições climáticas, sociais e políticas, a hora e data da ocorrência, a zona em que ocorreu (se urbana ou rural), uso de equipamentos, além de traçar um perfil do motorista, quanto à idade e tempo de habilitação. Dessa forma, descobriu que o município de Vitória é o grande campeão de acidentes, registrando, de janeiro a outubro, 3.423 acidentes. Desses, 1.248 foram provo-

cados por motoristas com 15 a 20 de habilitação.

Descobriu-se, também, que os motoristas com idade variando entre 35 e 40 anos são os que mais se envolvem em acidentes. Suas causas são as mais variadas, mas algumas destacam-se. Dos 5.532 acidentes registrados na Grande Vitória, este ano, 1.166 foram causados por desobediência à distância regulamentar que deve haver entre os veículos, 925 motoristas se envolveram em acidentes por falta de atenção; e 797 por excesso de velocidade. São os três grandes campeões, segundo Ana Sossai. Todo ano lideram a lista.

O motivo das falhas também foi detectado pelo Detran. Os homens são os que mais erram. Causaram 4.998 acidentes em 90. A seguir vem o pedestre, que por 307 vezes foi imprudente, causando acidente. As falhas mecânicas somam 110. E outras diversas, provocadas pelas condições da via, má sinalização ou sinalização inadequada, entre outros itens, completam o quadro, somando 117.

Ana apontou as Avenidas Carlos Lindenberg, Dante Michelini, Fernando Ferrari e Beira-Mar como perigosas, além da Rodovia 010 (estrada de Jacaraipe).

Para o DNER, que faz sua estatística a partir de dados coletados na Polícia Rodoviária Federal, a BR-262, no trecho que atravessa o município de Cariacica, é a campeã de ocorrências. A BR-101 Norte figura como a segunda estrada mais perigosa, seguida de perto pela Rodovia do Contorno, especialmente no trecho próximo ao Bairro Itanhenga. Somente nesse pequeno pedaço de chão ocorreram 45 acidentes, com um saldo de 32 feridos e três mortos no local.

Juiz aponta as causas

A defasagem de 40 anos do Código Penal, a falta de uma legislação específica, e também a morosidade da Polícia Civil na confecção de inquéritos envolvendo acidentes de trânsito, foram apontados pelo juiz Antônio Carlos Antolini, da Quarta Vara Criminal de Vitória, como as causas da falta de punição para os delitos do trânsito. Defensor da prisão do motorista, em alguns casos, Antolini lamenta que a legislação vigente esteja tão atrasada com relação à realidade das ruas.

Esse atraso resulta na não-punição, e a impunidade lé um convite ao delito, acredita o juiz. Ele recorda o caso de um rapaz que, embriagado, saiu pelas ruas passando em sinal fechado, subindo em canteiros. Culminou por furar um sinal e colidir com outro veículo, matando o motorista. O juiz Antolini decretou a prisão preventiva do motorista, mas ele acabou conseguindo habeas corpus em outra instância. Está solto nas ruas da Grande Vitória.

Outro ponto abordado pelo juiz refere-se à falta de rapidez da Polícia Civil, citando como exemplo um inquérito que, quando chegou à Justiça, já havia prescrito. Quanto mais rápido e completo for o inquérito formulado nas delegacias, mais dados terá o juiz para julgar a questão e aplicar a pena correta. Existem casos que o juiz considera “absurdos”, verdadeiros crimes, como o do rapaz que, em excesso de velocidade, entrou em um posto de gasolina, atropelou várias pessoas e matou uma mulher.

A questão ainda está em andamento, motivo pelo qual o juiz preferiu não entrar em detalhes. Ele porém, adiantou que diante de um homicídio doloso patente, não titubeia e decide pela prisão do acusado. Houve casos, inclusive, do acidente ser enquadrado como homicídio culposo, tamanha a perversidade e irresponsabilidade do motorista causador.