

Caso Thor Batista: uma visão simplesmente técnica do acidente

Por Márcio Montesani

Diariamente o acidente de trânsito entra nas nossas vidas, seja pelos noticiários dos telejornais, seja pelos jornais, revistas e principalmente pela rapidez da internet, ou nas piores situações quando estão envolvidos entes queridos.

A avaliação subjetiva do acidente remete muitas vezes a culpar um inocente seja, pelo preconceito que temos dentro de nós, seja por um simples desejo de justiça social.

O que presenciamos com frequência é o que chamo de **"Efeito Robin Hood"**, ou seja, o desejo de tirar dos ricos e dar aos pobres.

Esta metáfora simplesmente remete ao fato de quando temos uma pessoa rica ou mesmo famosa fatalmente ela já é julgada como culpada, sem nem mesmo ter tempo e oportunidade de se defender, cria-se, ainda mais nos dias atuais, uma onda pelos meios de internet, que todos acabam por se juntar no desejo de condenação sem antes mesmo terem elementos conclusivos.

Neste artigo não tenho nenhum interesse de julgar nem mesmo direcionar o estudo do caso, pois seja qual for o acidente de trânsito, ou mesmo os envolvidos em um, seja pela sua raça ou mesmo pela sua condição financeira, merecem o mesmo direito de defesa, merecem o mesmo direito de terem especialistas na condução do estudo visando à identificação dos fatores responsáveis pela ocorrência do acidente, pois em alguns casos um acidente ocorreu pela união de mais fatores.

O acidente de trânsito no Brasil, a cada ano que passa vem sendo estudado e enquadrado como uma ciência de alta complexidade e para tal merece profissionais de alto conhecimento, pois um único erro poderá direcionar erroneamente sua conclusão ou mesmo se deixar levar pela onda **"Robin Hood"** e condenar um inocente.

O estudo de um acidente não se deve levar em conta a vida pregressa ou pretérita dos envolvidos, pois uma pessoa que bebe todo dia pode não ter bebido no dia do acidente, uma pessoa que dirige com frequência em alta velocidade pode não estar neste momento, um veículo de alta potência pode não estar acima da velocidade no momento do impacto. O que interessa são elementos ocorridos segundos antes do contato e segundos depois. O espaço temporal de interesse simplesmente está na casa dos segundos, em que 5 segundos do momento anterior ao posterior conta toda a dinâmica do evento.

No caso em específico não se pode concluir pelo excesso de velocidade pelas infrações pretéritas de Thor Batista, e da mesma forma não podemos concluir pela responsabilidade do ciclista simplesmente por estar com o nível de alcoolemia muito elevado. Estas informações são elementos que podem dar um direcionamento indevido ao estudo do acidente.

Na análise de acidentes de trânsito os vestígios produzidos por eles representam a escrita da dinâmica do acidente, ou seja, com uma correta interpretação dos vestígios teremos a tradução da dinâmica do acidente e em muitos casos teremos como atribuir a responsabilidade pela sua ocorrência.

Neste acidente envolvendo Thor Batista vimos muitas especulações na imprensa, no entanto o que me permitiu avaliar foram as imagens extraídas na internet, pois o laudo oficial em alguns dias será apresentado e finalizado e certamente teremos a interpretação e leitura dos vestígios com sua conclusão.

Quando da avaliação de um acidente e entrando nos detalhes deste em questão os vestígios deixados na pista, no automóvel, na bicicleta e no ciclista certamente darão elementos para avaliar com mais propriedade os fatores que contribuíram para sua ocorrência.

Alguns dos vestígios produzidos pelo acidente podem se perder rapidamente, pois se o sítio do acidente não foi preservado corretamente e com brevidade, certamente o tráfego da via poderá deslocar os fragmentos da colisão, apagar marcas de frenagem e arraste de pneumáticos, mudar o posicionamento final da bicicleta e do corpo do ciclista.

A preservação do local até a chegada da perícia deve ser feita com muito critério e rápida, pois o sítio do acidente não é simplesmente a posição final onde se encontrava o veículo Mercedes e sim o espaço anterior que teria sido o local de impacto automóvel x bicicleta, e até os pontos anteriores, pois poderiam existir marcas de frenagem ou marcas de pneumáticos apontando para desvio de trajetória do automóvel.

A seguir avaliarei os vestígios presentes no material fotográfico coletado na internet e que certamente devem avaliados pelos peritos que estão conduzindo o laudo oficial.

Posição final do veículo Mercedes

Em se considerando ser esta a posição final deste veículo após o impacto com a bicicleta (foto acima) pode-se verificar claramente o ângulo deste veículo com relação à faixa contínua branca. Esta informação é de suma importância sob a ótica da dinâmica do evento, pois certamente a colisão ocorreu num ponto anterior a esta posição de parada final. Este direcionamento do veículo demonstra que o veículo vinha da pista de rolamento em direção ao acostamento. Com este elemento a hipótese que ganha mais força seria o fato do impacto ter ocorrido na faixa de rolamento e numa ação evasiva visando evitar o embate o condutor Thor teria desviado para a esquerda da via e com isso justificando sua parada nesta condição apresentada na foto acima.



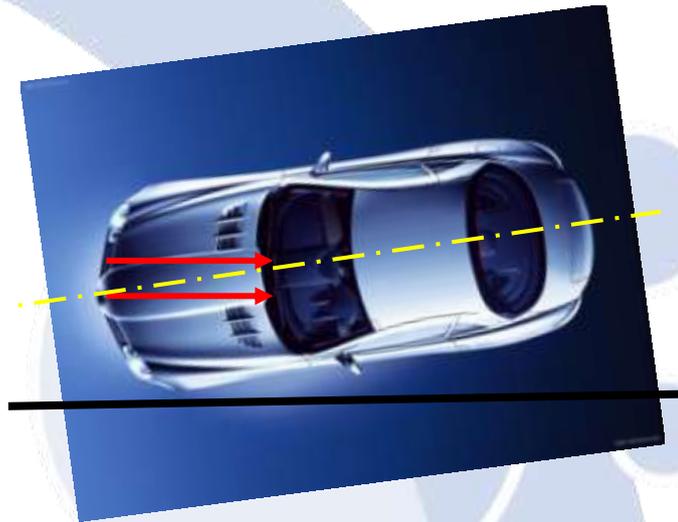
Danos no veículo Mercedes



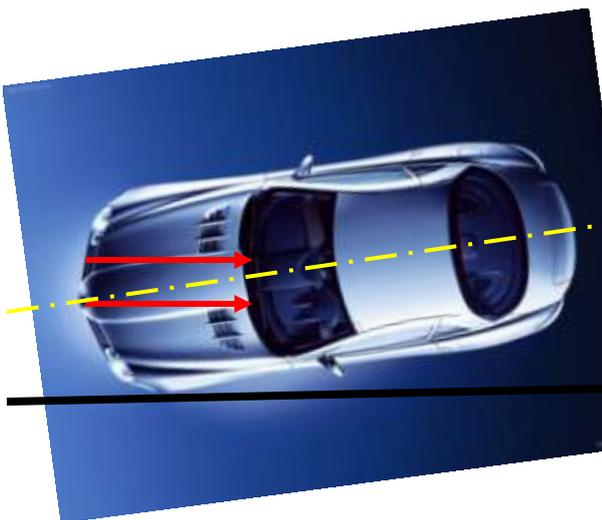
Alguns danos verificados no frontal do Mercedes mostram seu posicionamento quando do embate, ou seja, o dano no seu pára-choque (A) pode ter ocorrido pelo contato com a região dos pedais. As marcas longitudinais (B e C) no seu capô mostram um arraste com direcionamento conforme seta vermelha ocasionado pelo quadro da bicicleta.

Ao lado apresentamos de forma esquemática setas vermelhas demonstrando o sentido direcionado do arraste da bicicleta sobre o capô da Mercedes. A linha amarela demonstra o cento do veículo e a linha preta uma linha de referência na via em que trafegava.

Esta avaliação dos danos no seu capô mostra que quando do impacto seu condutor tentou desviar para a esquerda, no entanto sem sucesso e com isso justificou seu posicionamento final no acostamento.



Com este direcionamento apresentado no desenho esquemático abaixo, justificou que o corpo do ciclista atingiu a região mais a direita do pára-brisa (A), bem como seu retrovisor direito (B). Pode-se verificar que seu retrovisor esquerdo (C) não foi atingido.



Sistema Ótico (Faróis) do veículo Mercedes

Na foto ao lado pode-se verificar claramente que o sistema de iluminação dianteira do veículo estava aceso e todos em funcionamento.



O que se espera do Laudo Pericial Oficial

Após verificarmos todo o material divulgado pela internet e saindo da posição de telespectador e partindo para uma avaliação técnica somente pelos vestígios e evidências que este material nos possibilitou conseguiu-se identificar alguns elementos de extrema relevância, no entanto não estivemos no local do acidente e certamente o material em poder da perícia oficial trará elementos de relevância para um melhor entendimento do caso, de sua dinâmica e principalmente identificar a responsabilidade pela sua ocorrência.

A velocidade máxima permitida para o local em que ocorreu o acidente é de 110 km/h, conforme dados obtidos na internet e esta velocidade traz elementos muito relevantes para o caso, no qual abaixo destacaremos e que certamente deverão servir de base para compor as deduções da perícia oficial:

- a) Muitos especialistas do assunto atribuem o valor do tempo de reação de um condutor em boas condições físicas e psíquicas variando de 0,75 a 1 segundo.

O que significa tempo de reação?

Levando ao caso em questão, o tempo de reação corresponde ao momento em que o Thor (condutor do Mercedes) visualizou o ciclista, seu cérebro decidiu que precisaria frear e desviar, seu pé saiu do acelerador e foi para o pedal de freio dando início ao processo de frenagem e suas mãos deram início ao desvio

de trajetória do veículo. A esta seqüência de ações chamamos de tempo de reação e que pelos estudos variam de 0,75 a 1 segundo.

Supondo que seu veículo estivesse trafegando na velocidade máxima permitida de 110 km/h antes do início efetivo da ação evasiva, ou seja, frenagem e desvio de trajetória, seu veículo teria percorrido pelo menos de 23 a 30 metros. Isso significa que se o ciclista atravessou pista quando o veículo estivesse a menos de 30 metros da Mercedes o acidente seria inevitável, pois o condutor não teria tempo hábil para desviar ou mesmo frear e parar o veículo antes do embate.

- b) Esta análise de reação deve ser levada em conta quando identificarem o ponto de colisão, pois a decisão de desvio e frenagem deu-se antes deste ponto e com isso a perícia seria capaz de identificar se o acidente foi inevitável ou não.
- c) O ponto de impacto deve ser baseado nos vestígios produzidos no local do embate, ou seja, marcas do pneumático desta bicicleta, ou mesmo sulcos deixados na via, caso contrário somente pelos fragmentos seja da Mercedes, seja do ciclista ou mesmo da bicicleta certamente não possuem grande relevância, pois o tráfego local certamente deslocou estes fragmentos do local de ocorrência do embate e com isso levando a erros de análise.
- d) A coloração da roupa do ciclista servirá de análise, pois uma roupa escura e sem refletivos diminuirá a distância de percepção e para tal a distância de visualização seria reduzida e conseqüentemente o espaço para a decisão e reação seria mais limitado. Esta análise vale para a bicicleta, ou seja, sua cor e a presença ou não de refletivos e sistema de iluminação noturna.
- e) Da mesma forma que deve ser avaliado se o ciclista estava ou não utilizando capacete.

Comentários finais

Este artigo objetivou simplesmente apresentar uma visão técnica de um profissional que atua há muitos anos com perícia de acidentes de trânsito e que já se deparou com muita injustiça seja pela imprensa, seja, pela população em condenar alguém antes mesmo das provas serem levadas em consideração.

Uma simples análise de algumas fotos já possibilitou avaliar com mais critério elementos de relevância do acidente.

Certamente o laudo da perícia oficial trará a verdade dos fatos, caso os vestígios coletados no local sejam suficientes para tal direcionamento conclusivo.

Para finalizar este artigo, o nosso lema diz tudo sobre a perícia:

“A prova técnica como ferramenta de justiça”

E é esta resposta que não só a sociedade como principalmente os envolvidos estão esperando.

Márcio Montesani

Engenheiro Mecânico
Especialista em perícia de acidentes de trânsito
Curso de Especialização na Alemanha, Espanha e Argentina
Diretor da empresa Núcleo de Perícias Técnicas
Atuou em mais de 7000 casos