

DO TRÂNSITO E SEUS EVENTOS

HYPARCO DE V. IMMESI
Membro do Ministério Público
de Minas Gerais

MOTIVAÇÃO

Ninguém se move, senão por uma motivação. “Esse trânsito louco e assassino”, é, nos dias atuais, expressão tão válida e realista, que culminou por constituir a motivação deste trabalho.

A cada dia que passa, a morte está **apertando o cerco**: todos se sentem sob sua ameaça, seja nas estradas, seja nas ruas.

Hoje, viajar, por exemplo, é aventura, o que autoriza o entendimento de que “o importante já não é mais sair de viagem, e sim voltar vivo dela”.

Para afastar essa ameaça, cada um se acha no dever de zelar pelo ordenamento do trânsito pois, **como está, não pode continuar.**

TÍTULO I

DAS CAUSAS E SUA CLASSIFICAÇÃO

“Explica-se o efeito, conhecendo-se a causa”, é princípio elementar. Assim, os incumbidos de analisar a responsabilidade penal em eventos de trânsito, devem buscar inteirar-se das causas, para que seu pronunciamento seja seguro.

Podem elas ser vistas sob diversos ângulos de observação, notadamente os seguintes:

- a) sob o prisma do elemento humano (o homem é, indubitavelmente, seu principal responsável);
- b) sob o prisma mecânico;
- c) sob o prisma viário;
- d) sob o prisma circunstancial;
- e) sob o prisma ambiental.

O primeiro ângulo — o do elemento humano —, impõe um desdobramento, pois nele devem ser consideradas **duas pessoas**: o condutor

do veículo e a vítima.

São, entre outras, causas diretamente vinculadas ao motorista:

- 1) o excesso de velocidade;
- 2) a embriaguez;
- 3) a agressividade (ou carência de temperança);
- 4) o cansaço;
- 5) a distração;
- 6) a inexperiência;
- 7) os distúrbios neurológicos;
- 8) as anomalias psico-somáticas;
- 9) a inobservância da regra da preferência da direita;
- 10) a desambientação;
- 11) a luz alta;
- 12) o desrespeito à sinalização;
- 13) a idade.

Esta curta catalogação, — observe-se —, apresenta, inclusive, elementos evidenciadores de facetas da culpa *stricto sensu*. Vinculadas à vítima, são causas:

- 1) a hesitação;
- 2) a imprudência;
- 3) a embriaguez;
- 4) as anomalias psico-somáticas.

No segundo ângulo — no sistema mecânico — encontram-se:

- 1) perda de freios;
- 2) precariedade dos pneus;
- 3) iluminação deficiente e defeitos no sistema elétrico;
- 4) carência de conservação do veículo;
- 5) soltura de barra-de-direção.

No terceiro — no do sistema viário —, notam-se:

- 1) a má conservação da via;
- 2) as falhas de construção;
- 3) deficiências de sinalização.

Em referência ao quarto, — o circunstancial —, há:

- 1) dificuldades de tráfego em certos locais e momentos;
- 2) imprevistos;
- 3) a intensificação do tráfego.

No que tange ao quinto, — no ambiental:

- 1) oscilações de temperatura;
- 2) monotonia de cenário;
- 3) condições climáticas desfavoráveis.

Relacionadas as principais causas, eis sucintas considerações a seu respeito. De início e pela ordem, as atribuídas ao motorista:

O EXCESSO DE VELOCIDADE — Inegavelmente, o excesso de velocidade constitui, quanto aos eventos de trânsito, a **causa maior** de sua incidência. Em Belo Horizonte, por exemplo, — cidade de um milhão e meio de habitantes —, 50,1% de seu total dela decorreram, no ano de 1972, segundo as estatísticas, que revelam também que, no mesmo ano, atuaram-se, diariamente, cerca de 110 motoristas, por exagero de velocidade.

As autoridades de trânsito consideram das mais difíceis a tarefa de conter o denominado “delírio da velocidade”. O que fazer, então? Sendo difícil contê-lo, poder-se-ia impor às produtoras de veículos a obrigação de fabricá-los com um limite máximo de velocidade aquém dos atuais.

A propósito, pergunta-se: a limitação da velocidade máxima do veículo, reduziria os eventos, mas com fundamento em quê?

Com base no argumento de que seria menos difícil o controle da velocidade na **própria mecânica do veículo**, do que refrear as reações psíquicas momentâneas de seu condutor. E a velocidade máxima, então. Poder-se-ia limitar a 120 quilômetros por hora a velocidade máxima dos veículos de maior potência, e a 100, a dos menos possantes.

A EMBRIAGUEZ — Mesmo em pequenas doses, o álcool deve ser evitado por quem vai dirigir pois, ainda que, aparentemente, não demonstre achar-se alcoolizado o motorista, a embriaguez nele gera um **estado de euforia**, influenciando sobre o autocontrole e os reflexos.

O embriagado tem reações mais demoradas, já que sua capacidade de reflexão se restringe durante os efeitos do álcool, impedindo-o de tomar **medidas imediatas**, como, por exemplo, aplicar os freios ou dar um golpe de direção. Demais disso, reduz também sua capacidade de atenção.

Basta que a concentração de álcool no sangue do motorista atinja **meia grama**, para que seja ele tido por ligeiramente embriagado e haja perigo de dirigir.

Além do álcool, outras substâncias embotam o espírito e afetam o comportamento do motorista: são as “**drogas**”, os **psicotrópicos**, que influem sobre o metabolismo. Há, entre outros, os tranqüilizantes, os hipnóticos e os neurológicos. **Todos** eles causam abolição ou diminuição dos reflexos, com maior ou menor intensidade, segundo a capacidade de resistência de cada pessoa.

Usam-se os **tranqüilizantes**, nas neuroses (afecções da mente menos graves), para abrandar tensões emocionais ou nervosismo, e seus efeitos são menos intensos que o dos neurolépticos.

Existem certos tranqüilizantes que diminuem o tempo de reação do motorista (efeito inverso ao do álcool), e ele, ao invés de ficar lento, adianta-se muito ao reagir e, conseqüentemente, pode cometer equívocos (é o perigo da afobação pois, apressando-se, antecipa-se demais). O conhecidíssimo "diazeram" pode ensinar isso.

Por seu turno, os **hipnóticos** provocam sonolência (são as mui utilizadas "pílulas para dormir"), levando o motorista a cochilar ao volante (é o que causam os barbitúricos, que costumam gerar também um estado de confusão mental).

Finalmente, os **neurológicos**, aplicados nas doenças mentais mais graves — as psicoses —, provocando acentuada alteração no comportamento e na capacidade de atenção e coordenação (dá-se pela "tioridazina").

Indaga-se: por que o motorista embriagado não deve dirigir? Por causa da **descoordenação dos reflexos**, principalmente.

A AGRESSIVIDADE (OU CARENCIA DE TEMPERANÇA) —. Pela virtude da temperança, o homem pode conter seus apetites e ímpetos, evitando tornem-se desordenados, seja no comer, no beber, no sexo, como também no dirigir veículos. O agressivo é um tipo dos que não possuem "boa tẽpera".

Dois tipos de agressividade podem ser encontrados no torvelinho do tráfego, ou seja: a) a que se pode denominar de **moderada**, — aliás, tida por normal —, face ao seu sentido mui estrito; b) a que expõe traços patológicos da personalidade do indivíduo e é reputada **anormal**, ou **in latu sensu**.

A primeira, — a **moderada** —, pode ser motivada por determinadas circunstâncias, tais como embaraços, dificuldades ou imprevistos no trânsito, que ativam, em conseqüência, estímulos nervosos e causam pequenas e transitórias perturbações, pouco afetadoras do equilíbrio emocional do motorista. Exemplo disso, está nos reflexos do **trânsito ruim**, que acarreta efêmeras mostras de agressividade (reduzida). Essa agressividade, — passageira como se verifica —, caracteriza-se por pequenas discussões, businadas, gritos ou expressões grosseiras, que, em verdade, mais definem manifestações de impaciência, do que, propriamente, de agressividade, razão pela qual devem ser encaradas à conta de, praticamente, normais. É muito comum alguém necessitar ir, com hora marcada, atender a um compromisso, e ver-se na iminência de descumpri-lo, face às dificuldades do tráfego: enerva-se, então, ensejando as reações ora apontadas.

A segunda, — a **imoderada** —, evidencia-se por exteriorizações que apontam doentia tendência (note-se que o primeiro tipo não mostra essa tendência).

Assim, a agressividade **latu sensu**, — reveladora de caracteres patológicos —, apresenta-se bem configurada nos que sentem que o automóvel lhes dá uma sensação de **poder**, realçando e nutrindo seu

complexo de superioridade, sua arrogância, sua boa condição financeira ou nível social. Essa sensação, — donde emergem nítidos traços psicopáticos de sua tendência à agressividade —, pode precipitá-lo a todo momento. Depreende-se daí, que os indivíduos **com propensões anti-sociais**, podem ter essas propensões subitamente despertadas e ativadas pelo trânsito, ensejando acidentes. Para os propensos, é o automóvel o instrumento ideal de **liberação da agressividade**.

Registre-se que são indícios patológicos de intemperança, as manobras insensatas que o agressivo faz, "fechando" ou "cortando" perigosamente, ultrapassando em curvas ou fazendo-as em alta velocidade. Além disso, dirige à toda, pois não admite que outras lhe passem à frente. O agressivo, nota-se até mesmo pela sonoridade de seu carro; a descarga é aberta; as arrancadas e curvas são ruidosas, com os pneus "cantando"; promove alterações nas características de seu veículo, nele inserindo implementos e equipamentos (há uma expressão que intitula de "envenenado" o carro de características alteradas). Tais alterações, consistem na adaptação de "kits" para maior cilindrada e carburador de capacidade maior, além de pneus de banda larga. São elas mostra real de sua pretensão à disputa de maiores e mais ousadas velocidades, pouco importando o risco de causar acidentes, desde que isso satisfaça seu **orgulho cabotino** de exhibir pretensa "coragem", especialmente como símbolo de potência sexual, de fazer "misérias" ao volante, de chegar primeiro, etc. É o delírio da **temeridade**, que faz do motorista um perfeito maniaco, que só pensa em número de cilindradas do motor, em desafio de velocidade, sem que se dê conta de estar possuído do espírito de extermínio. Ele não percebe que, ao fazer o carro "dar o máximo", está encurtando a vida dos outros (e a sua também). Apesar de tudo, prefere arriscar-se. É o dono da rua e da estrada. Seria de classificá-lo por psicopata paranóide.

— Por que o tipo agressivo assim se comporta?

— Para dar vazão ao excesso de sua agressividade, respondem os psicólogos.

Pergunta-se, mais: A agressividade do indivíduo **propenso** (é o segundo aqui analisado), pode, ainda que indiretamente, gerar dolo no trânsito?

— Sem dúvida, pois é ele o que **mais se arrisca** e, conseqüentemente, pode produzi-lo em sua modalidade eventual, face à própria assunção do risco.

Infere-se que não são, propriamente, as tensões do trânsito confuso e intenso que geram (ou justificam) os comportamentos agressivos imoderados: são as **próprias propensões anti-sociais** do indivíduo que se precipitam, tanto é que as pessoas não predispostas (as do tipo moderado) apenas têm reações de impaciência, limitadas a pequenas discussões, businadas ou gritos. Portanto, as tensões do tráfego não geram a agressividade nos propensos, mas tão-só precipitam

as reações de sua propensão (se é ele propenso, é evidente que já estivesse gerada a agressividade, e o trânsito tenso somente a precipitaria).

O CANSAÇO —. Quando fadigado, o motorista, por mais hábil que possa ser, tem suas forças físicas e aptidão psíquica reduzidas, e está fadado a perder o controle sobre o veículo, podendo, inclusive, dormir ou cochilar ao volante. Se exausto, deve abster-se de dirigir, ou então, descansar primeiro.

A DISTRAÇÃO —. O motorista pode estar despreocupado, — o que é bom e traz-lhe segurança —, mas não distraído. A distração compromete sua aptidão e constitui **perigo em potencial**.

A INEXPERIÊNCIA —. É inegável que um recém saído de auto-escola e aprovado nos exames habilitatórios oficiais, não possui ainda condições para dirigir em estradas com a necessária segurança. Curso de auto-escola apenas consegue propiciar ao aluno a possibilidade de, mais tarde, uma vez de posse da carteira de habilitação, começar a adquirir experiência, sujeitando-se às tradicionais manobras erradas, próprias dos principiantes. Aliás, nas estradas, pelas próprias características de seu tráfego, é recomendável que nelas dirijam motoristas experientes e seguros do domínio do volante. O recém habilitado ignora ainda que, por exemplo, uma curva de estrada leva o carro a tanger seu eixo (da curva) isto é, a estrada “puxa” o carro. Quem não sabe disso, pode sair da estrada e capotar.

Os DISTÚRBIOS NEUROLÓGICOS —. Como é cediço as doenças cerebrais podem comprometer a acuidade visual e a auditiva. Noutros casos, podem motivar a perda dos sentidos, tal como se dá no aneurisma-cerebral: é um defeito congênito dos vasos sanguíneos do cérebro. Esses vasos podem romper-se, subitamente, causando o derrame. Alguns acidentes, tidos por inexplicáveis ou ilógicos, podem dimanar da rutura do aneurisma. Portanto, se há distúrbios cerebrais capazes de comprometer a visão e a audição, além de ensejadores de perda dos sentidos, que se faça o exame neurológico junto aos demais, pois de suma importância.

AS ANOMALIAS PSICO-SOMÁTICAS —. O Poder Público carece melhor cuidar desse aspecto, não só para expurgar do trânsito os maus motoristas, como também para conhecer os insuficientemente aptos e, sobre eles, exercer racional controle. Conhecendo-os e controlando-os, adotará, então, medidas recuperatórias, que lhes propiciarão o **quantum satis** de condições para dirigir.

Para tanto, há mister estender-se o exame psíquico (o denominado psicotécnico) **aos amadores também**, por serem eles os mais numerosos, e não limitá-lo apenas aos profissionais, já que o maior número de “doidos do volante” está entre os amadores.

Por seu turno, o exame somático que, praticamente, só leva em conta a acuidade visual, deve preocupar-se também com a **auditiva**, pois a audição também desempenha papel importante no ordenamento do trânsito.

INOBSERVÂNCIA DA REGRA DA PREFERÊNCIA DA DIREITA

— Entre as causas dos acidentes, inclui-se a oriunda do desrespeito à preferência da direita. Esta, segundo dispõe o inciso IV do art. 13 do Código Nacional de Trânsito, destina-se a ser observada **nos cruzamentos não sinalizados**. A regra acha-se regulamentada pelo § 4.º do Decreto n.º 62.127/68, cujo texto é o seguinte: “quando veículos, transitando por direções que se cruzam, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem o que vier da direita”.

Evidentemente, trata-se de dispositivo que não pode ser encarado de modo absoluto pois, se o fosse, qualquer motorista que viesse da direita deixaria de ser prudente e atravessaria o cruzamento sem nenhuma cautela, notadamente em alta velocidade, sob a alegação de estar vindo da direita e que os demais teriam de deixar-lhe livre o caminho. Entenderia, então, nem carecer reduzir a marcha ou preocupar-se muito com cautela. Assim, “iria passando”, pura e simplesmente, deixando aos outros o encargo de ser cauteloso.

Impõe-se registrar que essa preferencialidade de passagem há de ser compreendida tão-só **em condições normais** de tráfego pois, por exemplo, no caso de haver excesso de velocidade (o excesso é **anormal**), aquele que exceder-se terá cometido a contravenção prevista no art. 34 da L. C. P., por isso, não terá o direito de invocar a preferência em seu auxílio. Ora, se a velocidade excessiva, por si só, já é anômala (e contravenção), a preferência, nessas circunstâncias, deixa mesmo de poder ser invocada.

Não se pode permitir seja ignorada ou continue a ser desatendida pelos motoristas, a importância da preferência da direita: porém, por outro lado, não pode ela ser admitida **em termos absolutos**, como se expusera, há pouco, sob pena de passar a ser objeto de abusos e vir a desvirtuar-se sua efetiva finalidade.

Infere-se daí, que a racional aplicação da regra da preferência da direita, **depende do próprio bom-senso do motorista**, não podendo ele agir “fiado” na preferência, exclusivamente, pois, se o fizer, seu gesto equivalerá à inobservância das cautelas usuais e, em consequência, não se isentará de responsabilidade.

Pergunta-se: qual a razão determinante da inserção, no Código Nacional de Trânsito, da regra da preferência da direita?

Funda-se na proteção à integridade física do motorista pois, em caso de acidente, o que vem da direita recebe o impacto **exatamente do lado onde se coloca para dirigir**.

Induvidosamente, sujeita-se a um perigo maior e mais eminente.

Em síntese, a preferência de passagem vale somente para o motorista que se comporta com responsabilidade, dirigindo com cautela, e sem estar cometendo qualquer infração, inclusive e especialmente, a velocidade em exagero, pois o **confronto da velocidade** dos veículos envolvidos no evento, constitui fator relevante na determinação da responsabilidade.

A DESAMBIENTAÇÃO — O motorista acostumado a dirigir somente no tráfego “espremido”, complicado e restrito das cidades, sofre inevitável transformação psicológica, ao entrar na estrada, onde existe mais liberdade, a pavimentação é sempre melhor, há mais espaço e percursos mais longos. Estranhando a mudança na rua para a estrada, o desambientado sente-se inseguro e não consegue superar os imprevistos da viagem, comprometendo a normalidade do tráfego, além de pôr em risco a vida dos demais usuários.

A LUZ ALTA — Nesta era de poluição (aqui, a ambiental), também a visão sobre seus efeitos, debilitando-se e, conseqüentemente, oferecendo, no tráfego, menor resistência à luz alta (há, evidentemente, outros motivos determinantes do enfraquecimento da vista, de todos conhecidos, e presentemente agravados pela poluição do meio-ambiente).

Comuníssimo é encontrar-se, ao longo das rodovias, recomendações como esta: “use luz baixa, ao cruzar com outro veículo”. Representa **perigo constante**, a luz alta, mas pouca eficácia têm produzido os avisos e advertências, face à diminuta acolhida que lhes dão, notadamente os motoristas de caminhões e ônibus que, postados **em plano mais alto**, em suas cabines ou assentos, não se vêem prejudicados, isto é, ofuscados pelos faróis dos veículos mais baixos.

DESRESPEITO A SINALIZAÇÃO — Subverte a ordem no trânsito, a inobservância aos sinais indicadores e placas de advertência e de aviso. Esse desrespeito, dá-se, notadamente, por duas razões: a) por espírito de rebeldia (há motoristas que só se dispõem a acatá-la, quando ostensivamente presente a fiscalização); b) por mera carência de atenção ao dirigir: a legião dos desatentos é numerosa.

A IDADE — Revelam as estatísticas, que os acidentes automobilísticos são, com maior freqüência, provocados por pessoas com menos de 25 anos ou mais de sessenta. Os primeiros, pela ânsia de aventura; os outros, pelo desgaste orgânico.

Comentadas as causas atribuídas ao motorista, passa-se, pela ordem, às oriundas do comportamento da vítima:

A HESITAÇÃO — Entre as vítimas, há aquelas que não se definem, à aproximação do veículo, e, muitas vezes, tentando a travessia da pista, resolvem voltar, receiosas, quando já estão além da metade...

Ou então, só deliberam começar a travessia, quando o carro se encontra bem próximo, dificultando ou impossibilitando a adoção de medidas pelo motorista. A vacilação tem ensejado freqüentes ocorrências. Igualmente, a distração do pedestre.

A IMPRUDÊNCIA — Quantas pessoas atravessam a pista em desabalada carreira, sem sequer olhar para os lados. Há as que vêm o sinal luminoso a fechar e, ainda assim, encorajam-se a atravessar a via. Há, também, as que ousam apanhar um objeto caído sobre a pista. Os exemplos de imprudência de pedestres são incontáveis.

A EMBRIAGUEZ — É comum o ébrio cair na pista, ou ziguezaguear sobre ela, à passagem do veículo.

ANOMALIAS PSICO-SOMÁTICAS — O portador de anormalidade psíquica costuma, inclusive, postar-se diante de carro em movimento, ou lançar-se sobre suas rodas. No que tange às anomalias somáticas, frise-se que, por exemplo, quem ouve ou enxerga mal, pode ser acidentado.

* * *

Apontadas as inúmeras falhas humanas, sucintas apreciações se fazem acerca das **mecânicas**:

PERDA DE FREIOS: é como parada cardíaca: ninguém sabe a hora em que vai ocorrer. Assim, para evitá-la, revisões periódicas do sistema de freios o que, aliás, a maioria não faz, gerando desastres.

PRECARIEDADE DOS PNEUS: os pneus “carecas” não têm a necessária aderência ao solo, impedindo que, nas freadas, o carro pare a tempo.

Nas derrapadas e capotamentos, os pneus desgastados influem bastante e, de resto, na maioria dos acidentes. Ademais, o pneu “careca” está fadado ao estouro, de imprevisíveis conseqüências.

ILUMINAÇÃO DEFICIENTE E DEFEITOS NO SISTEMA ELÉTRICO: Por mais acuidade visual possua o condutor, se a iluminação é ineficiente, acarreta desastres. Igualmente, defeitos no sistema elétrico, que comprometem também a boa segurança.

CARÊNCIA DE CONSERVAÇÃO DO VEÍCULO: “Quem faz o carro é o dono”, diz o adágio. Assim, o desleixo desfaz a eficiência e torna precário o estado do veículo.

SOLTURA DA BARRA-DE-DIREÇÃO: se a barra-de-torção se solta, raramente o acidente pode ser evitado. Além da soltura, há também, o caso de seu rompimento, isto é, sua **quebra**, cuja consequência mais comum é o capotamento.

* * *

Em referência ao terceiro ângulo de observação — o do sistema viário:

MÁ CONSERVAÇÃO DA VIA: buracos na pista, por exemplo, são sempre causa de acidentes, pois quantos, ao tentarem desviar seu carro de algum, perdem a direção.

FALHAS DE CONSTRUÇÃO: depressões, curvas muito fechadas e excesso de cruzamentos, entre outras.

DEFICIÊNCIA DE SINALIZAÇÃO: carência ou ausência de placas de aviso e advertência. Falta de nitidez ou inexistência de faixas centrais ou laterais, na pista.

* * *

Quanto ao prisma circunstancial:

DIFICULDADES DE TRÁFEGO EM CERTOS MOMENTOS E LOCAIS: o trânsito torna-se mais difícil, na hora do "rush", ou então, em lugares onde há congestionamentos constantes, vulgarmente conhecidos por "engarrafamentos". Também se apresenta difícil, em época de férias, dias santificados ou feriados, e acontecimentos importantes.

IMPREVISTOS: animais na pista, veículos sobre ela parados ou enguiçados, e quaisquer outros obstáculos à circulação.

A INTENSIFICAÇÃO DO TRÁFEGO: a indústria automobilística nacional tem alcançado índices elevados de produção, a ponto de já haver a cifra aproximada de 1 veículo para cada grupo de 22 pessoas, sabendo-se para efeito comparativo, que existia, em 1960, 1 veículo para 62 habitantes.

Há um **descompasso** entre o crescimento do número de veículos em circulação, de um lado, e o aperfeiçoamento técnico das vias, de outro, o que vale dizer, elas **não acompanham** esse crescimento, gerador contínuo, progressivo e desordenado da intensificação do trânsito. Ora, se o potencial de tráfego se eleva, o sistema viário tem de acompanhá-lo, como imposição lógica. Registre-se que essa intensificação não se restringe apenas às áreas de maior densidade demográfica, como São Paulo e Rio, mas ganhou amplitude nacional.

Finalmente, sob o prisma ambiental:

OSCILAÇÕES DE TEMPERATURA: se ela varia, essa alteração costuma repercutir no ânimo do motorista.

MONOTONIA DO CENÁRIO: se, ao contrário da temperatura, o panorama se apresenta invariável, torna-se monótono, deixando o motorista **sonolento**.

CONDIÇÕES CLIMATÉRICAS DESFAVORÁVEIS: neblina, ventos, fortes e tempestades, entre outras, dificultam a condução do veículo.

* * *

TÍTULO II — DA INCIDÊNCIA DO DOLO

I — Nota inicial

Tem havido, nas infrações de trânsito, excesso de reservas em admitir-se a incidência do dolo, em sua modalidade **eventual**. Prefere-se adotar uma solução cômoda e, muitas vezes, imprecisa, e que consiste em atribuir-se ao fato natureza apenas culposa. Como consequência disso, **muitos crimes verdadeiramente dolosos se ocultam, sob a falsa aparência de delitos culposos.**

II — Dolo eventual: generalidades

Como é cediço, para que haja dolo eventual, basta que o agente, prevendo o resultado e situando-se entre **duas alternativas** — agir ou desistir —, faça opção pela primeira, ou seja, resolva, ao invés de renunciar, pôr em prática a ação. Ora, se ao efetuar a escolha, delibera agir (opta pela ação, quando poderia ter desistido), **está assumindo o risco** do que vier a ocorrer. Aliás, da própria opção, seguida da assunção do risco, ressaí nítida a **ausência do agente**, quanto ao resultado previsto.

Depreende-se daí, ser fundamental a anuência, para que haja o dolo eventual, não bastando apenas "o estar consciente", pois só a anuência o impele à assunção do risco e à subsequente ação ("o estar consciente destina-se pô-lo cômico do que faz). Ademais, se unicamente "o estar consciente" de um previsto resultado lesivo, — antes de qualquer ação a ele conducente —, desde logo já constituísse dolo, teríamos, então, criminosos às centenas... Seria exigir demais...

Insuficiente, portanto, para gerar o dolo, a simples representação subjetiva ou a previsão do resultado (teoria da representação). Há mister a anuência do agente (seguida da ação, evidentemente), pois "quem anui, quer" (é a teoria do consentimento, adotada pela lei substantiva penal em vigor). Sabe-se que "consentir" é **uma forma de querer**: se a vontade do agente, — conquanto não visando diretamente o

resultado previsto ou provável —, **consente** na ação, gera a assunção do risco e, se esse resultado ocorre, arca ele com as conseqüências, a título de dolo eventual.

Embora muitas vezes **trocada, na prática, pela culpa stricto sensu**, a figura jurídica do dolo eventual acha-se, entre nós, nitidamente acolhida, a começar pela Exposição de Motivos do vigente Código Penal, que diz “arriscar-se conscientemente a produzir um evento, vale tanto quanto querê-lo: ainda que **sem interesse** nele, o agente o ratifica **ex ante**, presta anuência ao seu advento”.

É certo que não devam ser relegadas ponderações de sensatos mestres, que recomendam a interpretação mais benigna, culminando, em determinados casos, com a substituição do dolo eventual pela culpa. Isso, porém, deve ser praticado com parcimônia, **sob pena de serem desatendidas pretensões lúdicas, ditadas pelo interesse social, e cada dia mais respeitáveis**, como é o caso da repressão às infrações oriundas de eventos de trânsito, cada vez mais alarmantes e crescentes.

A esse respeito, tanto é válido o argumento, que VON HIPPEL, em sua obra “Deutsches Strafrecht”, à pág. 315, II, pondera que “se a atitude psíquica do dolo eventual existe ou não, no momento da ação, deve decidí-lo o juiz, com fundamento na apreciação objetiva das circunstâncias do fato. Pode, **em pequeno número de casos**, persistir a dúvida, e, então, deverá ser rejeitada, por deficiência de prova, a hipótese do dolo”. Vê-se, daí, que sua ponderação, conducente à **benignior interpretatio**, — substituindo o dolo eventual pela culpa —, somente deve dar-se em caso de carência de provas, sendo inadmissível sua aplicação aos casos de caracterização bem nítida (no item seguinte, há exemplos de configuração clara dessa modalidade delituosa).

Portanto, havendo indícios iniciais de dolo eventual, impõe-se o processo nele fundado, pois só após transcorrida a fase instrutória judicial, — e, mesmo assim, se dela transparecer exigüidade de provas de sua incidência —, deve-se proceder a uma solução norteadora no sentido da substituição do dolo eventual **pela culpa consciente** (esta, constitui uma das formas de culpa **stricto sensu**). A propósito, há que distinguir entre essas duas espécies de culpabilidade:

Dolo Eventual

- a) há previsão do resultado;
- b) há anuência do agente, quanto ao resultado, pois ele prefere arriscar-se a produzi-lo, ao invés de desistir de agir (anuir equivale a **aceitar**);
- c) há duas alternativas para o agente: arriscar-se ou desistir (e ele prefere assumir o risco);

Culpa Consciente

- d) age na dúvida, pois prevê a possibilidade de ocorrer, conquanto não tenha plena certeza e, ainda assim, arrisca-se;
 - e) se arrisca-se, a responsabilidade penal é apon-tada a título doloso.
- a) há, também, previsão do resultado;
 - b) não há anuência do agente, pois ele age **con-fiante** em que o resultado não sobrevirá;
 - c) não há alternativas pois, se confiante, inexistente opção a fazer;
 - d) não age na dúvida: precisamente por estar confiante na inocorrência do resultado, é que age (se não estivesse confiante, teria desistido, pois estaria então a duvidar e, na dúvida, caso não desistisse, sua ação passaria a ser **dolosa eventual**);
 - e) por não haver assunção de risco na atitude psíquica do agente dessa forma de culpa em sentido estrito, é evidente que se lhe caiba responsabilidade culposa.

Efetuada a diferenciação e para encerrar este item, eis **uma observação**: no trânsito, ao invés do dolo eventual, a culpa consciente é que deveria ser aceita com reservas.

E por que?

Porque o motorista que prevê o resultado lesivo, não pode confiar em que ele não ocorrerá. Seria uma confiança assaz precária, pois a inocorrência do resultado **não depende só dele**, mas de outrem também, ou seja, de outros motoristas trafegando.

II — Do dolo eventual em exemplos concretos

Em inúmeras infrações de trânsito, tais como as constantes dos exemplos deste item, tem havido **indevida substituição** do dolo eventual pela culpa, o que não parece justo pois, ao prever e a arriscar-se, o agente **está aceitando** o resultado antijurídico de sua ação. Ao deliberar agir, seu raciocínio só pode ser este: “**dê no que der, mas vou em frente**”. Isso é assunção consciente do risco.

Não se apresenta por demais problemática a aferição da atitude psíquica dolosa eventual do agente em eventos de trânsito. Pode ser ela aquilatada, inclusive mediante os exemplos a seguir consignados, todos extraídos de processos:

1.º) numa curva, com faixa de sinalização dupla e contínua, a célere camioneta tentara ultrapassar o caminhão que lhe ia à frente e, deixando sua mão-de-direção, atingira violentamente o karmann-ghia que trafegava em obediência às normas legais, dirigido por um médico, cuja cabeça fora decepada e atirada à distância, face ao impacto, deixando entre os destroços seu corpo mutilado (o desastre ocorrera na zona metalúrgica);

2.º) em movimentada rodovia, ainda na zona metalúrgica, ao transpor dois outros veículos, também numa curva, o caminhão lançara-se à contramão e chocara-se com uma rural, que vinha em sentido contrário. No choque, morreram o casal e seus três filhos, ocupantes da rural;

3.º) numa lombada e, portanto, sem dispor de completa visibilidade, o possante caminhão resolvera transpor a carreta (por tratar-se de lombada, é escusado que se diga ser impossível ao motorista saber se, do outro lado dela e em sentido contrário, algum outro veículo poderia estar a trafegar). Resultado: colidira violentamente com um ônibus, deixando o negativo saldo de nove mortos, viajantes do coletivo, além do respectivo condutor;

4.º) dois rapazes, — cada qual com seu carro “envenenado” e na dasarrazoada motivação de exhibir “machice” —, disputavam acirrada corrida na via pública. No afã de vencer a disputa, um deles imprimira o máximo de velocidade ao seu veículo, que, subindo no meio-fio fora atropelar e matar duas crianças e sua babá;

5.º) repetidas vezes, durante o trajeto entre Monlevade e São Gonçado do Rio Abaixo, o motorista da camioneta vinha provocando o de um ônibus, mediante contínuas “fechadas”. O do ônibus limitava-se a evitá-las, sem responder à provocação. Ao se aproximarem de uma ponte, nova “fechada”, e o condutor do coletivo, na ânsia de evitar o choque iminente, tentara desviar-se, mas acabara por perder o controle do veículo, que caíra no rio. Consequência: 33 mortos e 3 feridos, todos do ônibus.

Pergunta-se: tinham ou não os causadores desses desastres condições de prever o resultado que seu risco ensejara (a não ser que fossem alienados mentais)? Seria razoável atribuir-lhes a responsabilidade penal por mera culpa, quando **aceitaram** o risco e podiam prever as consequências?

Além desses, não se deve deixar sem registro o melancólico fato ocorrido nas proximidades de Juiz de Fora, em fins de 1970, quando um caminhão, transitando na contramão e numa curva em aclave, colhere de surpresa um volks, no qual viajavam e perderam a vida, esmagados, a esposa e três filhos do desembargador Jacomino Inacarato, do Tribunal de Justiça de Minas. Os corpos ficaram irreconhecíveis, pois reduzidos a pequenos pedaços. O motorista responsável fugira, seria justo responsabilizá-lo por mera infração culposa?

É de indagar-se: quem dirige um veículo na contramão e numa curva, ou arrisca-se a transpor outro numa lombada, está no dever de prever que outro possa surgir ali, em sentido contrário, e haver a colisão-

Nesses exemplos, a previsão do resultado e a aceitação do risco de produzi-lo, mostram-se tão claros como sol de estio, evidenciando os elementos integrativos do dolo eventual.

IV — Curiosa argumentação

Em processo, alguém argumentara: “pareceria arriscado, em eventos de trânsito, uma condenação por dolo eventual”. O argumento, **venia concessa**, apresenta-se passível de oposição, pois **arriscada** e, precisamente, a conduta do agente que opta pela assunção do risco...

Outrem, por seu turno, asseverara: “considero admissível o dolo eventual no trânsito, mas talvez fosse melhor deixá-lo para mais adiante, até que o tráfego se agrave inda mais, e seu próprio agravamento o imponha”. **Data venia**, sua aceitação, na atualidade, está a constituir verdadeira medida de defesa social. Seria preciso esperar o mal agravar-se. Antes prevenir...

Outrem, ainda, pretendia que, no caso da ultrapassagem em lombada, dever-se-ia atribuir, preliminarmente, **culpa incidental** ao motorista e, se viesse ele a reincidir, apontar-se-lhes-ia então a responsabilidade dolosa eventual. Também repudiável essa pretensão pois, se naquela ultrapassagem o responsável revela **desprezo ou pouco caso** pela vida de seu semelhante, a ponto de aceitar o risco, não está a merecer benignidade, além do que esse desprezo e essa pouca importância pela vida humana **levam-no sempre a arriscar-se**.

V — Duas perguntas

1) Por que se reveste de dolo eventual a atitude psíquica do motorista que, na curva, dirigindo na contramão ou ultrapassando, enseja desastre?

— Porque o evitar das consequências de sua ação, em qualquer das circunstâncias a que se refere a pergunta, **não depende de sua habilitação** nem de seus reflexos, por mais ativos que sejam. Em verdade, só a habilitação e os reflexos não lhe possibilitam evitá-las, pois ne-

nhum ser humano acha-se dotado de dons divinatórios para poder, ao entrar numa curva de estrada, adivinhar o que virá pela frente.

2) Por que também se reveste de dolo eventual a conduta do motorista, no exemplo da lombada?

— Porque o ser humano não é possuidor de “visão de raios X”, a fim de poder “ver” o lado oculto da lombada (o lado oposto), o que vale dizer, o evitar daquele evento também não dependera da habilidade e reflexos do motorista.

Face à evidência destes argumentos, dispensam-se outros.

* * *

TÍTULO III — DADOS ESTATÍSTICOS

Para que bem se aquilate acerca da relevância atual do tema deste trabalho, nele são inseridos dados estatísticos ilustrativos, coligidos em fontes fidedignas.

FALHAS HUMANAS: respondem elas com um percentual dos mais elevados e que oscila entre 82 e 85%, o que vale dizer, as demais causas, inclusive as mecânicas, são responsáveis por menos de 18%.

DADOS COMPARATIVOS: em 1970, morreram no Brasil mais de 10 mil pessoas, em decorrência de eventos de trânsito, e duzentas mil, aproximadamente, forem hospitalizadas.

Em termos de comparação, os dados numéricos obtidos apontam um índice alarmante e altamente negativo para nosso país pois, nessas condições, o número de acidentes no Brasil, — para cada 1.000 veículos por ano, também em 1970 —, fora de 3,5, ao passo que só atingira, na Inglaterra, 0,7, na França, 1,1 nos Estados Unidos 0,5, na Itália, 2,6, e, na Alemanha Ocidental 2,5.

Em 1971, o índice de mortes pelo tráfego estivera, no Brasil, perto de 12 mil, além de mais de 220 mil hospitalizações.

Conforme estatísticas internacionais em 1972, nosso país se pusera entre os que mais registraram acidentes fatais de trânsito, superando os índices dos anos anteriores, ou seja, 36 mortes por 10.000 veículos, equivalendo ao dobro do índice do Japão, três vezes o da França e Itália, quatro vezes o dos Estados Unidos, e mais de cinco vezes o das nações tidas por tradicionalmente ordeiras, como a Suíça.

MODALIDADES DE TRANSPORTE E PERCENTUAIS RESPECTIVOS: o transporte faz-se, no Brasil, atualmente, nas seguintes proporções:

a) o rodoviário, que atinge 64%; b) o ferroviário, (que se eleva a 19%; c) as demais formas, inclusive fluvial, aéreo e lacustre, 17%.

Sabe-se que esse altíssimo predomínio do rodoviário é mínimo, nos países mais adiantados, evitando o exagero de tráfego nas estradas.

TÍTULO IV — DO CONTROLE DO TRÁFEGO

Fala-se em bem controlá-lo, mas como fazê-lo?

— Através da Engenharia, da Educação e do Policiamento.

Mostra-se fundamental a contribuição da Engenharia à regularidade do tráfego, pois a segurança nas rodovias depende da técnica com que são construídas. A técnica viária impõe-se o dever de acompanhar o contínuo aumento do número de veículos em circulação, responsabilizando-se pela renovação de vias obsoletas, retificação de trechos que constituem embaraço ao trânsito, além de duplicação das de maior movimento, em consonância com o potencial de tráfego.

A Educação desempenha papel relevante pois, como se sabe, não há ainda, entre nós, uma mentalidade de trânsito. A formação dessa mentalidade far-se-á através dela.

Por seu turno, o Policiamento constitui o meio adequado a coibir os abusos e disciplinar o tráfego.

Muitos advertem: “a bruxa anda por aí, solta no trânsito”. Ocorre, porém, que não há entes fantásticos ávidos em divertir-se à custa do dizimamento de vidas humanas. O que há, em verdade, é descuido criminoso, bebida em excesso, ofensa aos regulamentos e desrespeito aos limites de velocidade, inclusive com assunção de risco.

Portanto, não existem duendes no trânsito e, mesmo que houvessem, nada significariam em comparação com um leviano, um descuidado, um embriagado, um irresponsável ou um desajustado ao volante. Para esses, pouco valem os regulamentos e a sinalização, pois encaram o automóvel como se fora carro de guerra.

Tem havido muito abuso, porque a força dissuasória da pena vem sendo aplicada com muita brandura, inclusive, — como nos exemplos citados neste trabalho —, sem capitular infrações bem caracterizadas, à conta de dolo eventual.

* * *

TÍTULO V — MEDIDAS PRECONIZADAS

Não basta apenas explicar as causas ou pugnar pela aplicação do dolo eventual aos eventos de trânsito. Há mister sugerir medidas hábeis a resolver o cruciante problema.

Eis, portanto, algumas sugestões:

a) **ESTÁGIO:** não parece muito sensato conferir-se ao recém saído de uma auto-escola, a carteira **definitiva** de habilitação, eis que não possui, ainda, suficiente preparo para dirigir com plena segurança, já que a aquisição de experiência e, conseqüentemente, boas condições, só se consegue mediante bastante prática e não de rápidos cursos de aprendizagem. Assim, não se sabe qual será seu **efetivo comportamento** ao volante não mais tendo ao seu lado o instrutor. Urge, pois, que se conheça **como** passará a **comportar-se sozinho**, tendo a direção do veículo sob sua inteira responsabilidade. Isso recomenda se lhe conceda **habilitação em caráter de estágio** e, após, na eventualidade de lograr êxito como estagiário, outorgar-se-lhe a carteira definitiva. Caso não tenha sucesso no estágio, este será prorrogado, ou então, adotadas outras providências que se reputarem coadunáveis;

b) **COMUTAÇÃO AUTOMÁTICA DA LUZ ALTA:** os freqüentes acidentes automobilísticos oriundos de ofuscamento dos olhos pela luz alta, sugerem a colocação de um dispositivo eletrônico junto aos faróis, a fim de transmutar, automaticamente, a luz de alta para baixa, no momento em que dois veículos cruzarem. Muitos países utilizam-nos, em caráter obrigatório, com excelentes resultados. Segundo os técnicos em Eletrônica, esse dispositivo liga a luz baixa, independentemente de intervenção humana, fazendo-o através de uma célula foto-elétrica, que se incumba da comutação dos faróis opostos, ao ser excitada por uma luz incidente sobre ela. Oportuno seria, que só se permitisse a circulação de veículos providos desse equipamento;

c) **EDUCAÇÃO DE TRANSITO, COMO DISCIPLINA AUTÔNOMA:** partindo do fundamento de que 82 a 85% dos eventos automobilísticos decorrem de falha humana, argumenta-se, com acerto, que essas falhas podem ser substancialmente reduzidas, desde que o motorista (e também o pedestre) sejam metodicamente educados a respeito.

É preciso ensinar trânsito nas escolas, pois não bastam as campanhas educativas. Para tanto, que nova matéria seja acrescentada aos currículos de ensino, não como complemento de outra, mas como **disciplina autônoma**. Muitas nações têm-na em suas escolas elementares e de grau médio, incluindo-se entre elas a Alemanha, a Áustria, a Polônia, a Austrália, os Estados Unidos, a França e Israel. Na Austrália, os manuais de segurança do tráfego trazem escrito em seu preâmbulo, que “a educação de nosso povo, especialmente de nossas crianças, no uso das ruas e das auto-estradas, é um dos nossos mais urgentes problemas sociais”. Justifica-se a inclusão dessa nova disciplina nas escolas brasileiras, porque o Brasil passara, a partir do limiar da última década, à categoria de produtor de veículos. Sua posição crescerá tanto, que se tornara a maior da América do Sul, classificando-se entre as dez maiores do mundo. Uma nação que, no âmbito automobi-

lístico, situa-se entre as “dez mais”, carece formar em seu povo uma **mentalidade de trânsito**, que torná-lo-ia suficientemente ordenado, mais seguro e livre dos riscos atuais, além de mudar o inválido argumento da maior parte dos motoristas, ou seja: “está tudo no seguro; quem dirige carro se arrisca mesmo a morrer”;

d) **MELHORIA DAS CAMPANHAS EDUCATIVAS:** além do ensino nas escolas, devem continuar as campanhas educativas. Porém, que se aperfeiçoem, para que alcancem maior receptividade. Nelas, buscar-se-ia incutir na mente dos motoristas, entre muitas outras coisas, estas três grandes verdades: 1) que a potência do veículo deve ser utilizada **na medida do necessário** e dentro das limitações impostas; 2) que um trânsito bem organizado revela, inclusive, o nível de civilização e o grau de disciplina de um povo; 3) que estradas e ruas não são pistas de corrida. Portanto, no esforço simultâneo **das escolas e das campanhas**, chegar-se-á à formação da aspirada mentalidade de trânsito;

e) **EXAME NEUROLÓGICO:** ora, se as doenças cerebrais podem perturbar a acuidade auditiva e a visual, ou, ainda, provocar a perda dos sentidos, ensejando fatos desastrosos, é recomendável que o motorista se submeta, periodicamente, a exame neurológico (entre os distúrbios neurológicos, acha-se o **aneurisma**, comentado na parte própria deste trabalho;

f) **TRATAMENTO COMPULSÓRIO DA VÍTIMA:** ao causador do evento, seria de exigir-se não só o tratamento da vítima, como também as medidas conducentes à sua recuperação. Só de sabê-lo exigido, o motorista passaria a ser mais cauteloso;

g) **CONFISCO:** conquanto o novo Código Penal, em seus arts. 289, 290 e 291, considere à conta de crime a “embriaguez ao volante”, o “perigo resultante da violação de regra de trânsito” e a “fuga ao local do acidente com abandono da vítima”, bem como imponha a suspensão temporária do direito de dirigir (se as circunstâncias e os antecedentes do motorista apontam inaptidão, e esta é causa conseqüente de perigo à incolumidade pública) —, há mister, **ainda**, a punição acessória do confisco do veículo, nos casos de embriaguez, dolo eventual e abandono da vítima;

h) **OUTRAS MODALIDADES DE TRANSPORTE:** despertar mais o interesse do povo para outros tipos de transporte, mormente o ferroviário, que oferece muita segurança, além de mais econômico. Para conseguir-se isso, há mister a modernização das ferrovias e seu reaparelhamento, para que haja rapidez e conforto, condição **sine qua non**

a esse despertar. Portanto, que sejam indicados novos rumos à Política de Transportes pois, em acréscito com as técnicas modernas, adotara-se no Brasil, o automóvel como principal meio de transporte, ao passo que busca-se o ferroviário, em países mais avançados, como os Estados Unidos, França, Rússia e Alemanha, **livrando as rodovias da superintensificação do tráfego**. Ainda que continue na liderança o rodoviário, que, pelo menos, seja reduzido, para abolir sua perigosa intensificação, que está entre as maiores causas dos desastres. Essa possibilidade de expansão, pode ser estendida a outras espécies, inclusive o fluvial pois, se o Brasil possui amplíssimas bacias hidrográficas, por que não utilizar sua potencialidade comunicatória também?

i) **DUPLICAÇÃO DE PISTAS**: se, porém, ao invés de cogitar-se da expansão do ferroviário ou de impulsionar o fluvial, pretender-se manter intenso o rodoviário, que se dupliquem, sem mais tardança, as pistas das rodovias. Só o fato da duplicação possibilitar o tráfego em **pistas separadas**, o índice de desastres diminuirá;

j) **CRITÉRIO PUNITIVO**: embora a tendência da hodierna política criminal conduza-se em sentido um pouco mais amenizante, isso não significa que deixe de haver rigor **mormente quando muito intensa a incidência de determinada modalidade delituosa**, como é, precisamente, nos dias atuais, o caso dos **eventos de trânsito**, cujos graves reflexos a todos intranquiliza, deixando alarmados a sociedade inteira e o Poder Público. Exatamente nesses eventos, que carecem ser encerrados com maior rigor é que a aplicação das penas tem sido pouco criteriosa, elevando seu índice de incidência;

k) **DOLO EVENTUAL**: toda vez que essa figura jurídica apresentar-se bem caracterizada, que se processe o infrator à conta de dolo eventual pois, como se salientara à saciedade, no Tít. II deste trabalho, é doloso eventual e não culposo o fato praticado por quem, embora não querendo o resultado, prevê a possibilidade de ensejá-lo e, mesmo assim, resolve agir. Culmina, face à sua própria resolução, por assumir o risco, sabendo-se que na simples assunção do risco **está a aceitação da responsabilidade** (e não só do resultado);

l) **CRIAÇÃO DE VARAS DE TRÂNSITO**: hoje, o êxito tem como fator a **especialização**. Decisões mais rápidas para os eventos de trânsito, é o que poderiam propiciar as **varas especializadas** que, precisamente face à sua especialização, estariam habilitadas a fazê-lo. Especializadas no assunto, evitariam o trâmite moroso, constante causador de prescrição;

m) **JUSTIÇA DE TRÂNSITO**: ao invés de varas, poder-se-ia ir mais longe, adotando-se uma solução **mais abrangente**, ou seja, a ins-

tituição de uma "Justiça de Trânsito" que, dotada de atribuições de âmbito criminal e cível, incumbir-se-ia de: a) processar e julgar as infrações penais provenientes de eventos de trânsito; b) idem, as ações cíveis deles dimanadas (indenizações oriundas de acidentes automobilísticos, questões de seguros, etc.). Incumbindo-se dos dois âmbitos, disporia de condições para agir em duas frentes;

n) **"ENVENENAMENTOS"**: como é bem fácil notar, os denominados "envenenamentos" tornam o carro mais possante, propiciando-lhe também possibilidade de atingir elevadíssimas velocidades, sabendo-se que a causa-mor dos desastres de trânsito é a **velocidade**. Assim, a proibição dos "envenenamentos" afigura-se assaz oportuna (e nem se renovaria a licença de veículo nessas condições);

finalmente,

o) **PARCIMÔNIA NO "SURSIS"**: não merece a suspensão condicional da pena, o motorista causador de acidente grave. Igualmente, quando o fato decorre de embriaguez, ou ainda, quando tenha havido abandono da vítima, por parte do motorista. Note-se que, quando o evento se reveste de dolo eventual, o "sursis", desde logo, põe-se incabível. Ademais, o "sursis" não deve ser imediato, isto é, na própria sentença condenatória (salvo quando as circunstâncias do fato se apresentarem mui favoráveis). Melhor deixar a cargo do condenado pleiteá-lo, após a sentença. E mais: que tenha de recolher-se à prisão, como condição para poder requerê-lo. A parcimônia na concessão do "sursis", também define medida de defesa social.