

LBRIS

We know
books

EMANUEL ADRIAN SÂRBU (coordonator)

CRISTINEL FIERBINȚEANU

BOGDAN CĂPRUCI

FLORIN AVĂDĂNII

CAPĂT DE LINIE

STUDIU PRIVIND SINUCIDERILE ȘI TENTATIVELE
DE SUICID DIN REȚEAUA METROULUI BUCUREȘTEAN
(2008–2021)



TRITONIC

Tritonic Books

București – 2022

Cuprins

Cuvânt înainte (<i>dr. Albert Veress, M.D., Sc. D.</i>).....	9
Introducere (<i>E. A. Sârbu</i>).....	11
1. Studii și cercetări privind problematica sinuciderilor la metrou (<i>E. A. Sârbu</i>).....	17
2. O analiză de conținut pe baza articolelor apărute în mediul online și a comunicatelor de presă emise de Metrorex, pe tema sinuciderilor și/ sau tentativelor de suicid la metrou, în perioada 2008–2021 (<i>E. A. Sârbu</i>).....	93
3. O analiză a situației sinuciderilor și tentativelor de suicid la metrou, pe baza datelor DGPMB (<i>E. A. Sârbu, B. Căpruci, C. Fierbințeanu, F. Avădăni</i>).....	135
4. Interviu cu profesioniștii în domeniu (<i>E. A. Sârbu</i>).....	191
5. La „plimbare” prin stațiile de metrou. Concluzii desprinse în urma utilizării metodei observației sociologice de teren în 56 de stații de metrou din rețeaua Metrorex (<i>E. A. Sârbu</i>).....	269
Concluzii și recomandări (<i>E. A. Sârbu, B. Căpruci, C. Fierbințeanu, F. Avădăni</i>)	301
Bibliografie.....	307
Anexe.....	335

defavoarea vieților pierdute prin autosuprimarea lor. Idee care ar trebui să devină una călăuzitoare pentru guverne, persoane aflate la cârma instituțiilor și întreprinderilor.

Cunoștințele afișate în cele cinci capitole ale cărții ar trebui să devină un felinar pentru aceste foruri, persoane, care să le arate drumul spre lumina din capătul tunelului. Spre izbânda vieții asupra morții de sine provocate.

Noi, medicii, personalul cu pregătire medie într-ale păstrării sănătății mentale, cadrele pedagogice, preoții, dar și laicii diferitelor tagme profesionale, chiar neprofesionale, să punem acest volum sub căpătâiul nostru, pentru ca, răsfoindu-l din când în când, să ne aducem aminte că fieșcare dintre noi putem pune o pietricică la zidul stăvilirii acestei metehne, care duce anual în cimitire oamenii comunităților de mărimea unei comune mai mari.

Veress Albert, M.D., Sc. D.
2022.XI.17.

Introducere

E. A. SÂRBU

Deși au existat permanent anumite decalaje între România și alte țări ale lumii, o privire asupra reperelor istorice relevă nu doar eforturile predecesorilor de a recupera terenul aparent pierdut, ci și de a învăța din experiențele celorlalți și de a construi pe aceste modele de succes, adaptate la specificul nostru socio-cultural.

Astfel, dacă în domeniul suicidologiei, Emile Durkheim publica primul studiu metodologic (*Le suicide. Etude de sociologie*) în anul 1897, la doar un an distanță, în România vedea lumina tiparului o lucrare pe nedrept uitată - *Sinuciderea. Causele și remediile ei* (Tipografia Gutenberg, București, 1898), pentru ca în 1904 să fie publicat, de către Nicolae S. Minovici, primul *Studiu asupra spânzurării* (I.V. Socec, București, 1904) din lume.

În domeniul transportului subteran cu metroul, care implică eforturi semnificative din partea unei întregi colectivități, lucrurile au avut o evoluție mai lentă, decalajul dintre România și alte țări fiind de mai bine de 100 de ani, dacă ne comparăm, de exemplu, cu Londra, unde primul metrou este dat în folosință în anul 1863, iar prima linie subterană electrică în 1890. La noi, istoria începe cu visul lui Dimitrie

Leonida, care propune un prim proiect în 1908, dar se concretizează abia începând cu anul 1975, când debutează lucrările de construcție (Metrorex, 2020), pentru ca darea în folosință să aibă loc abia la finele anului 1979.

În mod firesc, în timp apar și primele incidente, însă acestea nu au putut fi localizate cu precizie, în parte atât din pricina reticențelor în a raporta astfel de date în perioada comunistă (situație întâlnită nu doar în România, ci în mai multe țări din fostul bloc estic, comunist), cât și din pricina unui interes scăzut din partea cercetătorilor.

Apetitul pentru senzațional și macabru al unora dintre publicațiile mass-media au adus însă astfel de incidente în prim plan, în repetate rânduri, fiind, pentru o vreme, aproape singura sursă de date, chiar dacă acestea suferă uneori de deformări fie pe fondul lipsei de experiență a jurnaliștilor respectivi (cel mai adesea, acest gen de știri, încadrate în categoria celor locale, este atribuit jurnaliștilor proaspăt angajați), fie din dorința de a capta atenția publicului printr-o serie de elemente senzaționaliste (inserarea de fotografii explicite, materiale video, mărturii, titluri care conțin termeni ori formulări precum „șocant”, „senzațional”, „groază”, „breaking news” etc.).

Lucrarea de față își propune să ofere cititorilor interesați (deopotrivă cercetători, specialiști în diverse domenii de activitate, creatori de politici publice, studenți sau, pur și simplu, persoane dornice a afla mai multe despre acest subiect) rezultatele unui efort care a presupus implicarea mai multor specialiști, un volum imens de date, atât de natură statistică, cât și teoretică și de teren, concretizate în prima cercetare românească pe tema sinuciderilor și a tentativelor de suicid de la metrou.

Astfel, primul capitol din lucrarea intitulată, sugestiv, *Capăt de linie. Studiu privind sinuciderile și tentativele de suicid din rețeaua metroului bucureștean (2008 – 2021)*,

conține o trecere în revistă a literaturii de specialitate (articole și cărți) care tratează subiecte precum: sinuciderea în rețelele de metrou și în cele feroviare din Europa, Asia, Australia, America de Nord (SUA și Canada); sunt abordate, de asemenea, și cazuri, studii și cercetări din alte zone ale lumii, dar și aspecte precum măsurile anti-suicid sau de prevenire a sinuciderii luate de autoritățile din locațiile analizate sau de companiile de metrou, așa-numitul efect Werther, analize privind eficiența acestora, propuneri privind creșterea gradului de siguranță ș.a.m.d.

În cel de-al doilea capitol se analizează articolele publicate de diverse ziare, precum și de alte surse online, pe tema sinuciderilor și/ sau tentativelor de suicid la metrou. Intenția inițială a fost aceea de a analiza un interval de minim 10 ani; așa se face că, în anul 2017, a început colectarea acestor resurse începând cu anul de referință 2008. Întrucât nu au putut fi valorificate la data respectivă, datele au continuat să fie colectate, astfel încât capitolul secund conține o analiză pe întregul interval 2008-2021, timp în care s-au adunat aproximativ 200 de articole, cărora li s-au adăugat și alte surse de informare, precum comunicatele oficiale emise de Metrorex în aceeași perioadă. Concluziile trase pe baza acestor materiale au fost utilizate la efectuarea unor comparații, dar și la conturarea unei imagini mai ample cu privire la numărul de sinucideri înregistrat în întregul interval, de exemplu, sau la alte aspecte de natură socio-demografică, ori la demonstrarea unor prezumții ori teorii precum cele referitoare la Efectul Werther, care se manifestă cu siguranță și în ceea ce privește incidentele înregistrate în rețeaua metroului bucureștean.

Demersul a fost continuat și dus la un alt nivel în anul 2018, când echipa autorilor a fost întregită și analiza a continuat cu datele identificate în arhivele Poliției Române, cu sprijinul Direcției Generale de Poliție a Municipiului București și a Unității Teritoriale de Analiză a Informațiilor București.

Au fost alcătuite instrumentele de lucru, finalizate criteriile de analiză, reconstituite documente care nu aveau un regim de arhivare care să presupună păstrarea pe o perioadă mai îndelungată, astfel încât să poată fi realizată o cercetare pe un interval de minim 10 ani calendaristici. Cum, între timp, pe fondul restricțiilor impuse de pandemia de COVID-19, eforturile autorilor au trebuit să fie canalizate în alte direcții, cercetarea a încetinit puțin, însă au fost incluse date din tot intervalul, astfel încât la data prezentei perioada analizată este cea cuprinsă între anii 2009–2021. Analiza cuprinde primele (și, momentan, singurele) date oficiale referitoare la sinuciderile și tentativele de suicid înregistrate în rețeaua de metrou din București, cuprinzând multiple informații referitoare la aspecte socio-demografice, inclusiv istoric psihiatric, sezonality, respectiv incidența pe luni, săptămâni, zile și chiar ore, stațiile de metrou cu cele mai multe incidente, proximitatea stațiilor de metrou față de domiciliul suicidarilor, precum și față de instituții psihiatrice ș.a.m.d., astfel încât, pe baza acestora, să poată fi elaborate nu doar studii și cercetări care să aprofundeze diferite aspecte relevante, ci și măsuri de intervenție și strategii eficiente de prevenire a acestui tip de incidente.

Analiza a continuat cu o serie de interviuri de grup, la care au participat profesioniști în domeniu. Mobilizarea absolut remarcabilă, dorința de a contribui, i-a determinat pe unii dintre aceștia nu doar să accepte provocarea (deși erau în afara programului de lucru și unii chiar ieșiți din activitate, pensionați), ci chiar să menționeze aspecte din cazuistica gestionată, propria percepție asupra acestora etc., astfel încât imaginea de ansamblu să fie completată nu doar cu aspecte teoretice, ci și practice, din teren. Tot aici se poate include și cel de-al cincilea capitol, care include observațiile noastre, efectuate în 56 de stații de metrou de pe toate cele cinci magistrale func-

ționale la data de 31 decembrie 2021 (ultimul an complet în momentul finalizării cercetării de față).

Pe tot parcursul lucrării s-a urmărit oferirea unor date și informații credibile, verificabile și, de asemenea, prezentarea unor modele de bune practici, analize, soluții și propuneri concrete pentru ca, într-un viitor pe care ni-l dorim cât mai apropiat, toți actorii relevanți să poată sta la aceeași masă pentru a stabili direcții prioritare, măsuri și intervenții, astfel încât dezideratul reducerii numărului de sinucideri/ tentative de suicid, dar și a altor incidente înregistrate în galeriile de metrou să fie atins cât mai curând. Lipsesc, din păcate, perspectiva Metrorex, care ar fi putut întregi imaginea de ansamblu, însă aceasta a fost suplinită, pe de o parte, de informațiile puse la dispoziție în urma solicitărilor formulate în temeiul Legii nr. 544/ 2001 privind liberul acces la informații de interes public, cu modificările și completările ulterioare și, pe de altă parte, de eforturile poliștilor de la metrou, care ajung primii la locul incidentului și, prin investigațiile desfășurate și prin natura relațiilor de la locul de muncă, cunosc (cel puțin parțial) și perspectiva angajaților companiei de metrou, care au refuzat participarea.

Suntem pe deplin conștienți că, pe de o parte, decalajele despre care scriam la începutul acestui material și, pe de altă parte, lipsa de interes, constantă și perpetuată de mai bine de cinci decenii, nu pot fi compensate rapid sau instant. De asemenea, suntem convinși de faptul că principala măsură indicată, reieșită din toate capitolele cercetării noastre, respectiv instalarea unor bariere anti-suicid, presupune eforturi financiare (dar mai ales de voință) consistente și susținute. Dincolo de acestea însă, considerăm că viața are (sau ar trebui să aibă) prioritate. Orice viață salvată justifică pe deplin, în opinia noastră, toate eforturile propuse, demarate sau finalizate.

Având în vedere toate acestea, considerăm că lucrarea de față (care își are, desigur, limitele ei) nu constituie altceva decât un prim pas, o „piatră de temelie”, pusă la baza unor eforturi de prevenire care ar putea avea ca finalitate nu doar zero sinucideri, ci și oameni redați comunității, întârzieri mai mici și mai rare în transportul subteran, costuri mai reduse cu încălzirea, respectiv răcirea, eventualele intervenții ale instituțiilor abilitate, îngrijiri medicale și/ sau psiho-emoționale ș.a.m.d.

1. Studii și cercetări privind problematica sinuciderilor la metrou

E. A. SĂRBU

Metroul este considerat și prezentat adeseori ca fiind nu doar o metodă eficientă de transport al călătorilor în marile orașe ale lumii, ci și ca o modalitate relativ rapidă, relativ eficientă și relativ sigură prin care diverse persoane aleg să își pună capăt zilelor. Deși construirea primului metrou românesc a început în Bucureștii anului 1975, și în ciuda faptului că presa a relatat adeseori producerea unor incidente de natură suicidară în cadrul rețelei de transport subteran, nu am identificat studii sau cercetări care să abordeze această problematică. Pe de altă parte însă, în alte spații geografice, literatura de specialitate nu doar că tratează subiectul în mod exhaustiv, ci cuprinde și o serie de nuanțe care depășesc stricta epidemiologie și vizează eforturile constante (ale altora!) de prevenire a tentativelor de suicid și sinuciderilor de la metrou.

Capitolul de față propune o trecere în revistă a literaturii de specialitate (aproximativ 70 de lucrări), fiind structurat în cinci secțiuni majore. În prima dintre acestea sunt abordate numeroase studii comparative, cercetări generale și meta-analize, cu exemple concrete din rețelele de tren și metrou din Europa, Asia, Australia și America de Nord (dar și din alte

țări; acelea sunt însă abordate tangențial, nu sistematic, așa cum este cazul celor din continentele antemenționate). Restul secțiunilor vizează o serie de studii și cercetări referitoare la o serie de aspecte care vizează modalitățile concrete (dar și teoretice, practice, juridice, legislative) privind eficiența camerelor video și a utilizării razelor laser, a șanțurilor anti-suicid de la metrourile londoneze, Efectul Werther/ sinuciderile prin imitație, barierele anti-suicid, dezvoltarea de strategii de prevenire a sinuciderii.

1.1. Studii comparative, cercetări generale și meta-analize

Una dintre cercetările comparative vechi, din anul 1992, pe tema sinuciderilor la metrou, este cea publicată de O'Donnell și Farmer în 1992. Pentru analiză, autorii au solicitat informații celor mai aglomerate și mai extinse 45 de rețele de metrou ale lumii, dar au primit răspuns de la 23 dintre ele, printre care Atena, Boston, Budapesta, Caracas, Helsinki, Hong Kong, Londra, Mexico City, Milano, München, Nurenberg, Paris, San Francisco, Sao Paulo, Tokyo, Toronto, Tyne and Wear, Viena (O'Donnell & Farmer, 1992).

Cei mai mulți dintre suicidari erau persoane tinere, sub 41 de ani (în Hong Kong și Mexico City aceștia reprezentau aproximativ 80%); în majoritatea orașelor, predomină bărbații, excepție făcând Nurenberg și Toronto, unde aceștia ajung la aproximativ 80% (O'Donnell & Farmer, 1992). Letalitatea diferă și ea foarte mult în funcție de orașe, însă în general nu atinge valori mai mari de 60% (cu excepția Helsinki, unde ajunge la 66%, sau Mexico City, unde ajunge la 80%); la polul opus se situează orașe precum Paris ori Sao Paulo, cu doar 26% (O'Donnell & Farmer, 1992). Rata de supraviețuire depinde de o serie de elemente legate de modul de proiectare al stației, de calea de rulare (de exemplu, în Londra există un șanț între linii) și de tipul garniturilor de metrou (de exemplu, se arată

că în Paris, la acea dată, aproximativ o treime din trenuri aveau roți din cauciuc și puteau opri rapid) (O'Donnell & Farmer, 1992).

Majoritatea incidentelor au avut loc dimineața târziu sau după-amiaza devreme, cu ora de vârf între 10:00–12:00; cele mai puține incidente s-au înregistrat în zilele de duminică (O'Donnell & Farmer, 1992). În privința locațiilor, deși nu există o regulă generală, s-a putut constata totuși că stațiile de metrou cele mai expuse erau fie cele aflate în proximitatea instituțiilor medicale specializate în psihiatrie, fie cele cu un trafic mai ridicat decât media (O'Donnell & Farmer, 1992).

Chiar dacă studiul lor are o serie de limite, așa cum de altfel admit și cum arată și David Lester (Lester, 1995), considerăm relevantă cercetarea nu doar pentru efortul comparativ, ci și pentru încercarea de a identifica modalități concrete prin care sinuciderile la metrou să poată fi limitate sau chiar prevenite.

Încă de atunci, din 1992, se învedera că modalitatea cea mai eficientă de a preveni sinuciderile la metrou este cea care presupune instalarea barierele anti-suicid, după modelul celor din Lille și din Singapore sau, după caz, optarea pentru șanțuri adâncite între linii – așa-numitele „suicide pits” („șanțuri anti-suicid”), adaptarea trenurilor de metrou astfel încât să se împiedice pătrunderea sub roțile locomotivei, monitorizarea cu laser sau cu alte tehnologii a limitelor peronului (limite care, odată depășite de călători, să se poată emite avertismente sonore și, dacă aceștia nu se îndepărtează, să poată fi avertizat mecanicul de tren, astfel încât să poată frâna din timp); chiar dacă o mare parte dintre acestea presupun costuri considerabile, se recomandă ca măcar stațiile nou construite să fie proiectate și construite astfel încât să încorporeze tehnologii care să poată contribui semnificativ la salvarea de vieți omenești (O'Donnell & Farmer, 1992).

Într-un articol publicat în anul 2016, Mishara & Brandon fac un review sistematic al literaturii de specialitate în care