HOFFMANN, HERMANN, *Medizinisch — Psychologische Untersuchungen zum Fahren im Verkehrsfluss.* Zeitschrift für Verkehrsicherheit, 1965, Caderno 3, págs. 145-156.

Seria fácil saber se um motorista domina tècnicamente seu engenho examinando-o numa pista de corridas ou num deserto de sal, onde êle quase que só teria que prestar atenção a seu carro. Mas as ruas e as estradas apresentam numerosos e sempre renovados estímulos que exigem reações mais diferenciadas.

Essas reações, divide-as o A. em quatro tipos: reflexas, automáticas e reflexivas (que seriam as reações usuais), e a reação de pânico (que seria excepcional).

As duas primeiras, as automáticas e as reflexas, obtidas através da prática, requereriam escassa participação da consciência. Sua perda, como acontece em maior ou menor grau nos casos de alcoolização, inabilitaria para dirigir.

Devido, porém, a seu quase automatismo, essas reações dependem escassamente das emoções, dos afetos e da vontade de executar, quer dizer, da atenção e da concentração. (Haveria, no entanto, dois tipos de atenção: uma atenção tensa e consciente, reflexiva, e outra mais frouxa e espontânea). Ajudam a dirigir com menores tensões, mas em situações não habituais e imprevisíveis podem ser causa de acidente. A automatização das reações não é, *per se*, uma garantia de segurança; é necessário um estado de alerta constante. Êste esfôrço consciente, porém, produz tensões psicológicas que se traduzem em alterações fisiológicas.

HOFFMANN analisa essas alterações fisiológicas sob o aspecto de modificações no processo circulatório do sangue. Após historiar documentadamente os estudos de outros autores, desde Kiesow, e Binet e Vaschide, ainda no século passado, sôbre a influência da emoção na pressão arterial, apresenta os resultados de sua própria e paciente pesquisa, realizada com 600 motoristas.

Todos êles foram submetidos, mediante aparelhos telemétricos, a exame da pressão arterial, contagem da freqüência do pulso e eletrocardiograma em diferentes situações: repouso, dirigindo em estradas rurais de pouco tráfego, dirigindo em cidade, enfrentando situações críticas. Todos os sujeitos eram sadios.

Os resultados responderam às expectativas. Simplificando um pouco os quadros do autor, podemos resumi-las assim:

PULSAÇÕES

Percentagem de elevação sôbre a situação em repouso

	0%	+ 10,%	+ 20%	+ 30%	+ 40%	+ 50%
Estradas rurais	65	472	63	—	—	—
Ruas da cidade	0	69	362	122	39	8
Situações críticas	0	69	277	170	67	17

PRESSÃO ARTERIAL

Percentagem de elevação sôbre a situação em repouso

	0%	+ 10 %	+ 20%	+ 30%	+ 40%	+ 50%
Estradas rurais	506	67	27	—	—	—
Ruas da cidade	422	171	7	—	—	—
Situações críticas	344	182	67	7	—	—

Eletrocardiograma: Alterações "patológicas passageiras"

	NÃO	SIM
Estradas Rurais	600	0
Ruas da cidade	505	95
Estradas Rurais	458	142

Outro aspecto interessante da pesquisa de HOFFMANN é a influência da experiência e, portanto, dos automatismos adquiridos sôbre a redução do número e da intensidade dessas alterações. Essas alterações são menos freqüentes, ou intensas, quanto mais quilômetros o motorista tenha dirigido. Mas é interessante observar que quando o motorista atinge uma experiência de 250.000 km. as diferenças não são mais significativas.

Termina o A. observando que a arte de dirigir prudentemente está grandemente predeterminada pela personalidade, mas que uma boa educação poderá ajudar a adquirir essa prudência. Recomenda que se ensine ao motorista a reconhecer sua capacidade, e os limites de sua capacidade, como faziam os inglêses com seus pilôtos de guerra.

FRANCISCO CAMPOS