

A seleção psico-fisiológica dos motoristas e o aspecto médico-legal dos atropelamentos

DR. EDGARD ALMEIDA

Psiquiatra da Assistência a Psicopatas

Cuida-se presentemente da elaboração do novo Código Penal Brasileiro.

Ha tempo foi apresentado na Câmara Federal, pelos então deputados Moraes Paiva e Barreto Pinto, um projeto mandando alterar a Consolidação das Leis Penais, tornando inafiançável o delito por atropelamento com fundamento de tentar diminuir o número, que lhes parecia assustador, de acidentados por veículos na via pública.

Conseguiria a emenda em aprêço modificar em alguma coisa o número de atropelados?

Creemos que não.

Quando não bastasse o exemplo de alguns países civilizados, em que as leis são cumpridas a risco, e cujos dispositivos legais, apesar de rigorosos para os autores de acidentes por atropelamento, não têm modificado o número crescente de vítimas, teríamos razões outras para não acreditarmos na eficiência das medidas propostas.

O aspecto médico-legal e penal do problema tem sido tratado, entre nós, por raros estudiosos.

O Professor de Direito, Dr. Ademar Tavares, tem alguns escritos e comentários sobre o assunto.

Entretanto o verdadeiro aspecto, o que devia interessar para a solução do problema, parece-nos jámais foi cuidado.

A falta de educação do público é, sem dúvida, um fator sério a ser apontado como entrave ao problema do tráfego.

O pedestre não se convence de que a via pública — a rua — é para os veículos, restando-lhe a calçada.

Mas o fator mais sério é, de certo, a falta de uma seleção que vise apurar os indivíduos em condições psicológicas e temperamentais de possuir uma carteira de "chauffeur".

O prévio exame de vista, a que são submetidos os candidatos a motorista, não basta para que possam prestar o exame que lhes ha de dar o direito de dirigir um veículo, muitas vezes transformado em arma mortífera.

Não se verifica o estado de sanidade mental dos candidatos, nem outras aptidões psíquicas e sensoriais, para dirigir sem perigo um veículo.

Quantas vezes na direção de um ônibus percebemos um indivíduo impulsivo, epileptoide, capaz de, ante uma pequena excitação, reagir descontroladamente, ao ponto de colocar em perigo de morte a vida dos que viajam numa condução coletiva?

Ha no Hospício, e de lá têm saído com alta ou licenciados, um grande número de doentes motoristas, que o continuam a ser, embora nós, psiquiatras, reconheçamos a imprudência e o crime de se permitir que voltem a ter a direção de um carro.

Já se vai tornando tipo popular da cidade o "chauffeur" de praça João Marins. Vivia pelas ante-salas dos ministérios a dar mostra de seu delírio.

Dizia-se o "Príncipe Rei Nagô", filho do Negus, que havia recebido inspiração dum cachorro e sido sagrado por uma galinha. Era um predestinado e ia pacificar a Etiópia.

Agora mudou...

No seu cartão de visita, onde sob seu nome estava impresso "Príncipe Rei Nagô", lê-se hoje "Rei dos Reis".

Motorista de carro de praça, matriculado na Inspetoria de Veículos, é João Marins um delirante, um psicopata, na direção de um taxi, sujeito a alucinações de vários tipos e até visuais.

O exame de vista, entre nós realizado, não cuida sinão de descobrir um daltônico, que muitas vezes pode conhecer, pela colocação nos postes

de sinalização, os respectivos sinais. Entretanto, tão importante como este exame e o da acuidade visual, parece-nos ser o que mede o "tempo de reação".

E' preciso que o motorista reaja em tempo adequado às diversas excitações.

Pode um indivíduo com um "deficit" de atenção preencher satisfatoriamente a função de motorista de ônibus, onde deve cuidar da direção e da caixa de recebimento?

Ha que considerar o grau de fatigabilidade, de sugestibilidade, e a capacidade de apreciação das velocidades e das distâncias, e muitas outras funções já estudadas e consideradas imprescindíveis a um motorista, que poderíamos aqui enumerar em defesa de nosso ponto de vista.

Diremos, apenas, que o exame psicotécnico dos candidatos a motoristas é a principal medida a ser adotada, num trabalho destinado a diminuir o número de acidentes.

Esse exame não constitue inovação. Vários países têm conseguido, com essa exigência, resultados surpreendentes. Cabe à Inspetoria do Tráfego exigí-lo.

Agora mesmo, que se cuida de uma reforma na Polícia Civil, ha uma oportunidade para se introduzir a prática do exame psico-fisiológico na Inspetoria do Tráfego.

Não queremos seja este exame exigido sistematicamente ou sem um critério. Basta que comecemos a praticá-lo nos candidatos à direção de veículos coletivos (ônibus, etc.) Devendo-se ainda enviar a exame todo motorista reincidente em desastre, para se apurar a causa de possíveis origens psico-fisiológicas.

O estulo de provas psicológicas que aqui expomos é feito dentro de conceitos valiosos expendidos por J. M. Lahy em seu trabalho "*La selection psychophysiologique des travailleurs-conducteurs de tramways et d'autobus*".

Estuda o Diretor do Instituto de Psicologia da Universidade de Paris, conjuntamente, pela grande semelhança das qualidades psicotécnicas, condutores de "tramways" e automóveis.

Seus testes foram padronizados, após aplicações sistemáticas em mais de 2000 motoristas, e *ction psychophysiologique des travailleurs-condu* na "Société des Transports en commun de la Région Parisienne", que compreende as rês urbanas e suburbanas de Paris, não só demonstraram, após a seleção psicotécnica, maior rendimento de

trabalho, como diminuição considerável de desastres.

Por uma análise provisória pode-se determinar as aptidões psicomotoras mais necessárias ao exercício profissional de um motorista. Delas destacamos, como mais importantes para serem medidas, as seguintes:

- 1) A sugestibilidade motora.
- 2) A regularidade dos tempos de reação.
- 3) A atenção difusa:
 - a) só com excitações visuais;
 - b) com excitações visuais e auditivas.
- 4) A capacidade de avaliar velocidades e distâncias.
- 5) A emotividade.

Sugestibilidade motora — Partindo de que, a uma excitação sensorial, deve corresponder uma pronta resposta motora, com alterações as mais ligeiras, na dependência de variações idênticas na excitação sensorial, surge a possibilidade de se medir o grau de sugestibilidade motora.

Conquanto discutida sua interpretação fisiológica, tem, a prova de sugestibilidade motora, a mais precisa aplicação na seleção profissional dos "chauffeurs". Podemos, com ela, isolar:

a) pacientes não sugestionáveis; b) pacientes sugestionáveis, cuja reação consiste numa resistência ante a excitação sugestionadora; c) pacientes ainda sugestionáveis, porém que automatizam seus movimentos de reação, prolongando-os além da excitação sugestionadora; e, finalmente, d) pacientes que engendram ritmos imaginários, verdadeiros "delírios motores" e pacientes que ora automatizam, ora resistem, produzindo verdadeira incoerência motora.

Tempo de reação — Nós já assinalamos a importância do tempo de reação na seleção psicofisiológica do motorista. De fato, si na seleção profissional ha uma profissão onde o indivíduo deve responder de maneira apropriada às excitações sensoriais imprevistas, esta é a de motorista.

Para medição justa do tempo de reação deve-se executar numerosas séries de provas e com as mesmas construir-se uma curva que terá características para cada caso, em função da rapidez da reação.

LAHY afirma que com as mesmas condições experimentais, o tempo de reação dá sempre, para os indivíduos normais, o mesmo tipo de curva

“não havendo sinão outra condição variável: o estado mental no decurso da série de excitações-reações. Constata-se que, para os indivíduos anormais, a curva apresenta várias modalidades”.

O teste para medir o tempo de reação é feito com trinta medidas aproveitáveis. Destas, tiram-se diversos valores, tais como a média aritmética e a *variação média* centopercentual. No cálculo da *variação média*, são considerados valores extremos, aberrantes, muitas vezes falseadores da verdade; daí M. LAHY estabelecer um outro valor mais estável, traduzindo a *homogeneidade*.

Esse valor, denominado *semi-interquartil*, é deduzido da ogiva de GALTON.

Medida da atenção difusa — Nada mais devemos dizer, sobre o valor desta prova, que a transcrição do conceito emitido pelo Diretor do Laboratório de Psicologia Experimental da Escola Prática de Altos Estudos: “Para efetuar o trabalho que lhe compete, o motorista que se acha em presença de uma decisão a tomar deve responder, às excitações visuais ou auditivas, por exatas e prontas reações motoras.

Essas excitações, variáveis por sua natureza e por sua intensidade, apresentam-se inopinadamente ou por séries irregulares, sucedendo-se por vezes de maneira rápida, ou não aparecendo sinão isoladamente durante um período calmo.

Porém, durante todo o tempo de trabalho, a rua, com seus espetáculos móveis, forma um fundo às vezes uniforme e variado, às excitações mais especialmente profissionais.

Para reconhecer estas últimas excitações sobre o fundo móvel das imagens da rua, para classificá-las, julgá-las e responder por gestos adaptados, o profissional utiliza uma forma particular de atenção que se denomina *atenção difusa*. É mister medi-la nos candidatos. Essa medida se faz pela comparação do número de excitações com o número das reações motoras que, convencionalmente, se lhe associam.

Para que essas medidas sejam exatas, as excitações e as reações devem preencher as condições de precisão bem estabelecidas.

Para medida da atenção difusa, usa-se uma técnica em que, diante de uma projeção cinematográfica, o paciente recebe excitações luminosas e auditivas, devendo ter reações motoras adequadas.

Deve-se primeiro praticar o teste da atenção difusa só com excitações visuais e, depois, com excitações visuais e auditivas.

Capacidade de apreciar velocidade e distâncias — Esta capacidade, medida pelo tacodômetro, é de máxima importância para um motorista.

Não é possível permitir-se dirigir um veículo, a um indivíduo que não saiba calcular a distância e a velocidade de um outro veículo. De certo, na prática, as cousas se complicam mais que no laboratório, pois fatores outros podem intervir, roubando a atenção de um motorista no momento preciso de calcular uma distância e velocidade. Assim, si o motorista tem seu carro em movimento e pretende passar à frente de um veículo que lhe vai na dianteira, quando, em sentido contrário e a distância variável, surge um outro veículo, êle precisa saber avaliar a velocidade do veículo que vem em sentido contrário, a distância que dêle vai ao seu veículo e do que lhe vai à frente e a velocidade sua e a velocidade do veículo que deseja passar.

Em síntese, êle precisa calcular o local em que atingirá o carro que lhe vai na frente e a que distância, nesse momento, estará o outro carro; ou, qual a velocidade que terá de empregar para passar o carro da frente, si tal for possível, antes que o outro — o de sentido contrário — o atinja.

A possibilidade de outro carro surgir de uma rua transversal, ou de uma pessoa tentar atravessar a rua, nesse momento, ou, ainda, do veículo que lhe vai à frente parar bruscamente, são os fatores que, dissemos, surgem na prática roubando sua atenção e que não existem na prova de laboratório.

Chama-se na linguagem automobilística a essa capacidade “golpe de vista” e, às vezes, um mau “golpe de vista” custa, a um motorista, lamentável acidente.

Emotividade — A consciência afetiva possui um caráter global, sintético, ligado com a tonalidade da evolução vital do organismo.

Dentre os estados afetivos elementares destacamos, pelo seu interesse na seleção do motorista, a emotividade.

As emoções, segundo RADESKI, exprimem-se pela incoordenação das tendências e desordem momentânea na consciência intelectual. Elas são consequências de excitações externas: imagens ví-

suais e sons; e excitações internas: imagens mentais que aparecem no campo da consciência.

As reações provocadas pelas emoções no indivíduo surgem com aspectos os mais variados. Aspectos que se modificam de indivíduo para indivíduo e no mesmo indivíduo, segundo o conteúdo da carga afetiva de que estiver possuído.

No motorista pôde provocar reações que vão da inibição ou lentidão de movimentos, à perda momentânea das recordações dos gestos profissionais.

Si nuns a emoção pode provocar distúrbios neuropáticos, noutros pode nada produzir.

LAHY acha que deve existir em todos os indivíduos mui sensíveis — sob qualquer forma que seja — um estado organo-funcional comum; estado que se deve traduzir por maior ou menor "plasticidade funcional".

Chamamos, é LAHY quem diz, *plasticidade funcional* a maneira pela qual o organismo realiza *automaticamente* as condições as mais favoráveis da atividade fisiológica.

Na Sociedade de Transportes da Região Parisiense, um motorista foi um dia vítima de um acidente, sem que dêle se apercebesse. Dias depois, cometeu uma falta profissional, exatamente no mesmo local, falta que renovou no dia subsequente.

Examinado, apurou-se uma emotividade tal que foi mandado a exame psiquiátrico; tendo-se nele verificado a existência de um traumatismo nervoso, devido à emoção experimentada no primeiro acidente em que a responsabilidade não lhe era imputável.

Nós temos um caso de um paciente, egresso do Hospital de Alienados, que na direção de um automóvel foi tomado de uma grande emoção produzida por distúrbios da percepção (alucinações visuais e auditivas), que fizeram com que dirigisse o carro, Hospício a dentro, atirando-o sobre as escadarias do Hospital Nacional, felizmente sem outras consequências, além do prejuízo material.

Em nossa opinião, dever-se-ia estabelecer premissas para se conceder a um individuo o direito de dirigir um veículo. Quando não fôsse para amadores, ao menos, obrigatoriamente, para os profissionais.

Seria dest'arte estabelecido o critério de uma capacidade específica.

CELESTINO PRUNES já a prevê quando diz no estudo da interdição relativa: "Acontece, no entanto, que se estendermos o conceito da perigosidade civil a todos aqueles casos sociais em que ela possa intervir, já não seria fácil uma fórmula que a todos contivesse. Porque ao lado das questões puramente econômicas, em que os prejuízos são diretos, pessoais, ou quando muito atinge o círculo estreito da família, a vida moderna vai criando outros aspectos do problema, de ordem moral estes, e nos quais os interesses feridos já não são mais os do próprio incapacitado sinão de outros, da sociedade em geral, da coletividade em suma. Assim, deveríamos pensar na escolha e seleção dos candidatos às profissões liberais, dos militares, dos condutores de *automóveis, onibus* (1) e elétricos, dos pilotos de aviação e de navio, em resumo, de todos aqueles que por sua profissão possam, em virtude da livre atuação dos seus distúrbios mentais, prejudicar os interesses gerais da sociedade".

RUIZ MAYA lembra, com muita razão, a incapacitação dos condutores de taxis e de automóveis quando paralíticos gerais; esquizomanos ou esquizofrênicos; e epiléticos.

Do conceito da capacidade específica para dirigir veículo, na dependência do exame psicofisiológico, surgiria a incapacidade específica.

Hoje, que se limita a capacidade do individuo para exercer função pública, com limite de idade máxima, visando maior aproveitamento, não é que se ha de deixar de limitar, com recursos precisos que a ciência nos fornece, a capacidade de dirigir um veículo, em que se vai jogar com a vida e a propriedade alheias.

Ao par desta medida, ter-se-á que cassar a carteira de motorista de todo aquele que apresente distúrbios mentais, afastando-o por incapacidade para a profissão do volante. Idêntica medida seria mister estender-se aos maquinistas e pessoal do tráfego das estradas de ferro. Um grande número de desastres de nossas vias férreas se deve à falta de seleção psicotécnica de seu pessoal.

Nós levantamos uma estatística na Secção Pínel (indigentes) do Hospital Nacional de Psi-

1) — O grifo é nosso.

copatas e encontramos, dentre os internados em 1937, uma cifra, que nos pareceu bem alta, de motoristas de veículos.

Assim, em 231 doentes, dos que passaram na Secção Pinel e têm profissão declarada, encontramos 10 que tinham em sua vida profissional a direção de veículos; numa taxa de 4,3%.

Certo, entre os que declararam outras profissões, existem portadores de carteira de amador, o que não nos foi possível apurar, por ser a declaração feita apenas da profissão exercida.

O interessante é que dos dez profissionais de veículos hospitalizados, sete tinham o diagnóstico de *paralisia geral*, numa taxa de 70% sendo que dos tres restantes, um era esquizofrênico, um paranoico e outro morreu sem diagnóstico da Secção.

Em 1936 esteve internado na Secção o paciente Neri S. M. Licenciado meses depois apareceu certo dia, na direção de um carro em grande velocidade, atirando-o contra a escadaria da porta central do Hospital, procurando levar o veículo até o interior do aludido Hospital.

Conduzido à Secção, foi por nós interrogado sobre as razões que o levaram a agir daquela forma. Informou-nos que ao passar pela Praia de Botafogo teve a impressão de haver atropelado um menor e que era seguido por quatro batedores da Inspetoria do Tráfego que o perseguiam. Daí ter dado maior velocidade ao carro e se ter descontrolado, procurando entrar no Hospício com o carro e tudo.

Paciente sujeito a alucinações visuais e auditivas teve, Neri, a reação motora adequada à carga afetiva de suas imagens mentais.