

## **CAPITULO 2**

### **O MOTORISTA**

Cada pessoa tem características próprias de personalidade. Ao se tornar motorista, leva consigo seu comportamento e seu jeito de lidar com cada situação.

Existem, no entanto, pré-requisitos específicos para que um indivíduo possa dirigir.

Ainda que a pessoa confesse a distração como uma de suas características de personalidade, não poderá ser um motorista distraído ! Ainda que a pessoa confie em seu sexto sentido, deverá basear suas avaliações na realidade e não em suas impressões.

### **FATORES FÍSICOS, EMOCIONAIS E DROGAS NA CONDUÇÃO**

O livro PSICOLOGIA DO TRÂNSITO do Prof. REINIER ROZESTRATEN traz muitas informações importantíssimas sobre estes fatores que envolvem o motorista. Uma pincelada elucidativa sobre os assuntos por ele tratado está aqui a seguir.

### **FATORES FÍSICOS**

#### **REFLEXO**

Contrariamente ao que se tem impressão em geral, dirigir não é uma atividade que exija um reflexo apurado como o de um atleta. O reflexo de uma pessoa normal é plenamente suficiente para que se dirija em trânsito, seja ele qual for.

O que se faz necessário é muito mais atenção e concentração, método e organização. A agilidade e o reflexo exagerado podemos deixar aos pilotos de competição e aos goleiros de futebol !

### **A VISÃO HUMANA**

#### **ACOMODAÇÃO VISUAL**

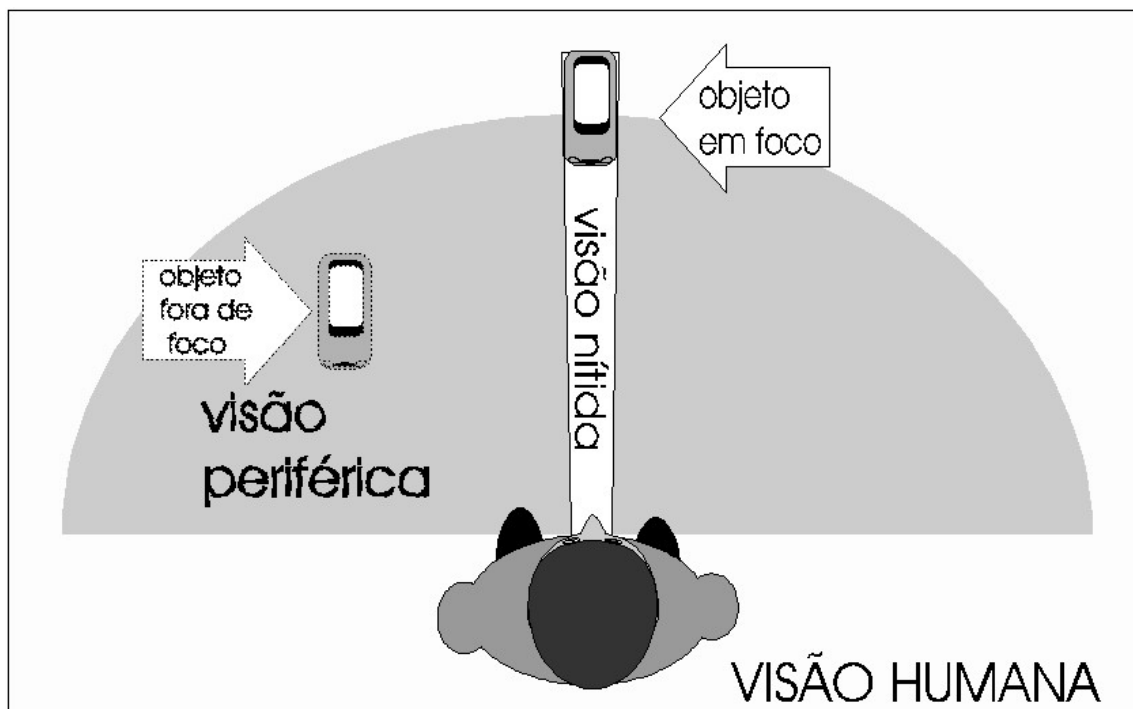
A nossa visão tem características específicas: Vemos as imagens com cores e sempre em foco no ponto que olhamos. Cada vez que mudamos o foco de nossa atenção, nossa visão o focaliza QUASE imediatamente, nos oferecendo uma visão nítida do objeto num processo chamado de acomodação visual.

Para realizar esse trabalho de focalizar os objetivos, nossa visão se utiliza de músculos para contrair ou descontrair os olhos.

Drogas podem influir de modo decisivo na velocidade com que nossos músculos dos olhos se movimentam e retardar a focalização de objetos.

### **VISÃO BINOCULAR E PERCEPÇÃO DE PROFUNDIDADE**

Juntamente com esta visão nítida e focalizada percebemos muito do que nos cerca com um outro tipo de visão chamado de **visão periférica**. Uma imagem desfocada mas nem por isso inútil que abrange 90 graus para cada lado do ponto que focamos, ou seja, uma visão de 180 graus ! Observe o quadro a seguir.



Quando olhamos para um objeto, nossos olhos se posicionam de modo a focalizar o objeto e nos oferecer uma idéia de distância através da imagem da profundidade e perspectiva do objeto em questão. Enquanto a imagem do objeto em foco é recebida por nós, percebemos também objetos ao redor de nossa visão objetiva pela visão periférica.

### **ÂNGULO DE VISÃO**

Contrariamente ao que reza o manual de direção de defensiva da CET - S.Paulo, nosso ângulo de visão é uma capacidade visual fixa, que respeita a nossa visão objetiva e nossa visão periférica.

A impressão de que o ângulo de visão se restringe enquanto aumentamos a velocidade se dá por deslocarmos nosso foco de atenção para bem mais à frente, distorcendo consideravelmente nossa visão periférica para objetos próximos. Enquanto olhamos

para 300 metros á frente, percebemos também um carro a 80 graus em nossa visão periférica, o que nos ensina que o campo visual não se restringe, apenas a nossa atenção se volta para os objetos mais à frente, foco de nossa preocupação e atenção. Bem resumidamente, *não vemos o que não nos interessa.*

## **OFUSCAMENTO**

Excesso de exposição da visão à luz intensa, é uma cegueira momentânea que atinge com muita frequência o motorista. Este é um item que decepciona os mais velhos: o ofuscamento é cruel com os mais velhos porque afeta aos mesmos de uma maneira tão desproporcional que parece uma vingança da natureza. Enquanto um jovem leva 3 segundos para se recuperar de um ofuscamento, um indivíduo de meia idade leva 10 segundos. Acumulados os efeitos de drogas ( incluído aqui o álcool ), o ofuscamento leva em média 5 segundos a mais para acabar. Para termos uma ideia do problema, basta lembrarmos que o carro percorre 66,6 metros em 3 segundos a 80 km/h ! Para evitar o problema, basta centrar sua atenção não no foco de luz mas sim na faixa lateral ou central da estrada.

Caso não haja faixa, o fim do asfalto é também uma ótima referência. Normalmente, o lugar da estrada por onde os carros passam é mais limpo e mais escuro. O acostamento, pelo pouco uso, tem muito mais poeira e areia, o que nos permite identificar o fim da faixa de rolamento.

De importante vale lembrar que o simples fato de não olhar para a fonte de luz já nos livra do ofuscamento !

## **FADIGA**

O cansaço é um fator com o qual o motorista vive arriscando sua vida. A resistência de cada pessoa tem limites intransponíveis. Tentar enganar o cansaço é oferecer ao mundo uma grande prova de burrice e de irresponsabilidade.

Estamos cansados de ver acidentes causados por motoristas que dormiram ao volante e causaram tragédias sem conserto para pessoas desconhecidas. Será que existe a intenção de causar acidentes ou será a insistência em trabalhar em condições totalmente desfavoráveis para satisfazer patrões, esses sim, irresponsáveis ? Insistir em tomar remédios e fórmulas milagrosas não adianta nada. Só serve para morrermos ao volante.

Perca seu emprego, perca seu dia de folga, perca seu compromisso mas não cometa crimes de suicídio e homicídio !

É muito simples de se perceber um estado de fadiga extrema. O "pré-sono" tem sintomas fáceis de notar como o bocejo, o espreguiçamento a coceira nos olhos e a tonteira, a sonolência que é óbvia.

Ao sentir estes sinais **NÃO DEIXE DE TOMAR ALGUMA PROVIDÊNCIA**. Se você insistir em continuar dirigindo, tem 50 % de chances de morrer !

## **FATORES EMOCIONAIS**

Convém aqui descrever como usamos nosso cérebro para dirigir. Cada vez que sentamos ao volante de nosso carro vamos agir dentro de um mundo com regras e condições definidas. Mesmo assim, vamos escolher também **COMO** agir dentro deste mundo, já que podemos realizar todas as atividades necessárias de vários modos.

Vamos primeiro perceber como tudo acontece dentro da nossa cabeça:

Quando estamos dirigindo estamos nos relacionando com o ambiente e o primeiro passo que desenvolvemos mentalmente é a **PERCEPÇÃO**. A observação do ambiente é o que nos faz saber tudo que nos cerca e que é importante para prosseguirmos dirigindo.

A **COMPREENSÃO** do que conseguimos observar é o próximo passo do nosso trabalho mental de dirigir. Entender o que se passa no ambiente é tão ou mais importante que a simples observação das coisas sem notá-las ! Sabemos que a luz vermelha nos diz que devemos parar. Ver a luz e esquecer de avaliá-la tem o mesmo efeito que não vê-la. As placas tem um significado. Se as vemos e não entendemos, pouco têm elas a nos informar.

Após perceber e compreender o que se passa, iniciamos a **PREVISÃO**. Antecipamos o que irá acontecer no futuro imediato. Olhamos e vemos que logo após a passagem do ônibus a rua estará livre para atravessarmos. Esta antecipação do que se passará no ambiente é fruto de uma previsão e reflexão sobre o ambiente que vemos agora.

De posse de toda a informação já percebida, compreendida, prevista e refletida, devemos escolher qual a melhor maneira de solucionar as dificuldades e continuar nosso trabalho na direção. É a **DECISÃO**. É a escolha do que fazer, é o julgamento do que é melhor fazer agora. Como diz o professor Reinier J. A. Rozestraten, " ... apesar de ser um ato intelectual, está intimamente ligado à nossa personalidade, a nosso quadro de valores e a nossas atitudes. O julgamento não se faz apenas em função de razões intelectuais, pois, além destas, entram as razões ilógicas, sentimentais, egoístas e morais. Se o homem julgasse apenas com sua razão, os acidentes diminuiriam, provavelmente em 90 % . "

É aqui que os fatores emocionais se entremeiam ao raciocínio e atrapalham o encaminhamento do trabalho de dirigir, misturando-o ao trabalho de se relacionar com os outros indivíduos.

Com todo o trabalho mental desenvolvido, resta a EXECUÇÃO do mesmo, muitas vezes de maneira automática e involuntária. Reflexo de toda uma preparação, é normalmente um conjunto de movimentos desenvolvidos por condicionamento de maneira a oferecer o movimento precisamente como o imaginamos. Durante o aprendizado, o aluno frequentemente sofre a frustração de desenvolver todo o trabalho mental e de falhar na execução, imaginando muitas vezes que todo o processo foi mal arquitetado.

É sabendo como se processa o trabalho necessário para dirigir que conseguimos identificar os trabalhos acessórios ou emocionais desnecessários e muitas vezes negativos para o resultado que esperamos. Como exemplo, brigas no trânsito, disputas por posições privilegiadas em semáforos, filas duplas altamente nocivas entre muitas outras manifestações de despreparo para as situações.

### **CONDICIONANTES PSICOLÓGICAS DO MOTORISTA**

Um dado bastante curioso sobre as aulas de direção é que o público que mais recorre aos treinamentos avançados é formado por mulheres: Mais conscientes da necessidade de segurança e eficiência no trânsito, as mulheres não sentem tanta vergonha de aceitar o fato de não ser tão hábil ao volante e de procurar um instrutor que lhes ofereça ferramentas eficientes para lidar com o fantasma do trânsito pesado. Outro dado interessante é que o interesse da mulher em relação ao carro é objetivo, ou seja, tanto faz para a mulher se o seu carro tem 16, 32 ou 64 válvulas, o que interessa é mesmo se o carro roda bem, se é confortável e que a leve até o seu destino sem problemas.

O enfoque do curso é iminentemente técnico: O pânico, medo ou receio que o aprendiz enfrenta é o mesmo medo de quem aprende a nadar. Um trabalho feito sob pressão, já que tem um momento definido para tarefa a desempenhar. Ao aprender as técnicas a aplicar, o aluno tende a se sentir familiarizado com a atividade que irá desempenhar.

Muitas são as circunstâncias que levam as pessoas a ter medo de dirigir.

No caso dos automóveis o primeiro e principal medo é um medo comum que acomete a todos os indivíduos: **O MEDO DO DESCONHECIDO.**

O controle de uma máquina desconhecida pode nos levar a consequências também desconhecidas. Um ambiente sobre o qual não temos domínio nos causa muitas dúvidas e, junto com estas dúvidas, o medo.

Costumo comparar o uso do veículo com a natação. Os nadadores raramente sentem alguma insegurança na hora de pular na água. Quando aprendemos a nadar, no entanto, temos um forte receio de afundarmos e de nos afogar. É um medo natural de quem pretende não errar na hora de fazer alguma coisa. Quando percebemos que podemos, com segurança,

ficar á tona d'água, começamos a ousar e a nos sentir tranquilos nesta atividade.

Os costureiros usam um equipamento que guarda importantes semelhanças com o carro: a máquina de costura. Se deixamos de pisar no pedal, a máquina não costura. Se pisamos demais, a máquina segue costurando além de onde queríamos que ela parasse. Se largamos a direção ( o tecido ), a costura sai sem direção.

Os cozinheiros dificilmente vão sentir algum medo de estragar os ingredientes de um bolo na hora de prepará-lo. Eu, como cozinheiro, sou um ótimo motorista !

## **TRABALHO SOB PRESSÃO**

Um aspecto importante na atividade de dirigir é que até nos tornarmos bons e experientes todo o trabalho acontece sob pressão, isto é, temos a hora certa para executar cada atividade ( para mudar de marcha , para sair no semáforo, para sair em uma subida muito inclinada, etc.). No momento em que começa a sobrar tempo para desempenhar todas as atividades, podemos antecipar situações futuras e reservar nossos momentos de surpresa para as reais surpresas que aparecem, ou seja, APENAS AS SURPRESAS REALMENTE INESPERÁVEIS.

Bem resumidamente, devemos esperar tudo de errado quando estamos dirigindo. O carro que está esperando vai entrar na nossa frente, o semáforo vai fechar, o pedestre vai atravessar a rua na nossa frente, o ônibus vai nos fechar, o policial vai nos multar se estacionarmos errado e assim por diante. Pensando desta maneira, sempre que o resultado for melhor, muito mais fácil e sempre que o resultado for pior, JÁ ERA ESPERADO! Pode, então, ter certeza: vão sobrar poucas surpresas para administrar.

## **O FALSO DOMÍNIO DO VEÍCULO**

Na hora em que o trabalho deixa de se realizar sobre pressão, sofremos uma falsa impressão de domínio sobre o veículo: nos parece que temos todo o domínio sobre o ambiente e sobre os veículos que nos cercam, sentimos uma segurança exagerada e perdemos até a atenção que devemos ter SEMPRE que estamos dirigindo.

Lembre-se sempre que dirigir não é tão simples assim e que o cuidado nunca deve ser posto de lado por quem não que enfrentar situações incômodas com batidas, palavrões, fechadas, agressões, etc. Fica muito melhor se seguirmos o lema dos escoteiros: SEMPRE ALERTA !

## **A COMPONENTE PSICOLÓGICA DA DIFICULDADE DE DIRIGIR**

A dificuldade em dirigir em uma cidade grande sempre apavora o motorista novato. A falta de ambientação, de técnica e da malícia necessárias para um trabalho desenvolvido perturba a tranquilidade do motorista.

É óbvio que a dificuldade tem origem na **falta de habilidade (técnica)** e acaba se acomodando na **componente psicológica** da atividade, ou seja, a origem do medo está mesmo em **não saber dirigir**.

Já houve psicólogo que disse que o motorista deve perder o medo de dirigir e se dirigir **sozinho** ao trânsito para praticar. Isso para um leigo como eu que tem um pouco de discernimento é um singelo sinônimo de **suicídio**.

Numa cidade como São Paulo, um motorista recém habilitado que tenta sua sorte no trânsito sem a orientação de alguém faz algo semelhante a tentar **aprender a nadar** sem nenhuma orientação num rio que não dá pé.

É assim que vale a pena repetir: **"Motorista novato sem orientação no trânsito não dá pé !"**

## **DROGAS**

Fica necessário observar que ao meu entender não deve haver para o motorista qualquer distinção entre todas as drogas, notadamente entre o álcool e as outras drogas.

Sendo uma droga legalizada, o álcool por si só já causou muita desgraça para motoristas e suas famílias pelo mundo todo. Ainda assim, é uma droga mais pesada que a maioria das drogas ilegais e também causa sequelas nos usuários.

Os atos praticados por indivíduos alcoolizados são em geral comprobatórios do poder de alienação que o álcool apresenta. O álcool permite que o indivíduo seja viciado sem estar à margem da sociedade e permite que o alcoólatra seja encarado como um doente e não como um marginal. Os erros em se distinguir a avaliação de um viciado permitem acontecer acidentes que poderiam ser evitados.

**Copyright Luiz Henrique Fonseca  
Todos os direitos registrados e reservados.  
[www.defensiva.com.br](http://www.defensiva.com.br)**

**Rua Bolívar, 321 - São Paulo, S.P. - CEP 04638-110**

**Lembre-se: Você pode imprimir ou utilizar este material apenas para uso  
PESSOAL OU DIDÁTICO.**

**Nenhuma cópia pode ser feita e distribuída a outros sem que você cite a fonte.**