

JULHO
E AGOSTO
DE 1959

—
PUBLICAÇÃO MENSAL

Estudos

3.º Série

—
N.º 17

EXERCÍCIOS FÍSICOS, TREINOS E DESPORTOS XVII

PSICANÁLISE DO AUTOMOBILISTA

Matar, Não!

Perturbações da Digestão por insuficiência
de fermentos digestivos

Tranquilizantes

PUBLICAÇÃO MENSAL

Director e Proprietário — Dr. HUMBERTO DE MENEZES

Editor — ANTÓNIO J. LEITE SARAMAGO

Redacção e Administração — RUA DOMINGOS SEQUEIRA, 11, 5.º E. LISBOA

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO: SOC. IND. GRÁFICA - R. CAMPOLIDE, 193-B - LISBOA-1

Sala e N.º 17

JULHO E AGOSTO DE 1959

Est. 321.6310

Tab. 87

N.º

Artigos publicados nas 2.^a e 3.^a Séries dos "Estudos"

1 a 7 — Estudos sobre a inteligência e a memória

8 a 14 — Ensaio de psico-patologia — Emoções — pudor — Emoção sexual — Afectividade — Maternidade — Mentira — Formação do carácter — Timidez — Modéstia.

15 a 32 — O Optimismo e o Pessimismo — A infelicidade — A intranquilidade e a Ansiedade — Higiene da inteligência, da sensibilidade e da vontade — Terapêutica de pessimismo.

A **3.^a Série** é dedicada ao importante problema dos **«Exercícios físicos treinos e desportos»** de que publicamos até ao n.º 13, os seguintes capítulos:

A acção dos desportos sobre a saúde e o desenvolvimento do organismo — Efeitos do esforço muscular sobre o coração e os vasos.

Exercícios e jogos, na primeira infância (até aos 2 anos e dos 2 aos 6 ou 7 anos), no período prepubertário e na adolescência — Regularização do crescimento.

Iniciação Desportiva — Remo — Natação — Esgrima — Ciclismo — Foot-ball, Rugby, Basquet-ball e Hockey.

A excitação e a calma nos desportos.

A acção terapêutica dos exercícios físicos — Exercícios e nutrição — Exercícios e funções de excreção.

O problema dos desportos e da juventude na Suíça.

Exercícios físicos e alcalose — Atrofia muscular — Exercícios físicos, dispepsias e cardiopatias — A obesidade e os exercícios.

Os problemas da alimentação no desporto — Alimentação nos treinos, competição e recuperação.

Doping — O reumatismo nos desportistas.

Surmenage e fadiga — «Surmenage» na criança e nos adolescentes — Precauções para evitar a «Surmenage» nas crianças e nos adolescentes — Devemos respeitar as regras do Código Olímpico Internacional nos exercícios das crianças e dos adolescentes, ou devemos adoptar os exercícios que mais convêm à infância e à adolescência? — «Surmenage no adulto» — Sintomas de «Surmenage» crónico — «Surmenage» na segunda idade e na velhice — Problemas da fadiga na indústria.

Psicanálise do automobilista.

J U L H O
E A G O S T O
D E 1 9 5 9

—
PUBLICAÇÃO MENSAL

Estudos

3.^a Série

II Volume

—
N.º 17

Director e Proprietário — Dr. HUMBERTO DE MENEZES

Editor — ANTÓNIO J. LEITE SARAMAGO

Redacção e Administração — RUA DOMINGOS SEQUEIRA, 11, 5.º E, LISBOA

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO: SOC. IND. GRÁFICA - R. CAMPOLIDE, 133-B - LISBOA

EXERCÍCIOS FÍSICOS TREINOS E DESPORTOS

XVII

PSICANÁLISE DO AUTOMOBILISTA

Nesta série de artigos sobre desportos, deve incluir-se um especial sobre a *psicologia do automobilista*. O automóvel é não só um objecto de desporto mas também de utilização diária, pessoal ou colectiva e inteiramente sob o comando de uma pessoa que, geralmente, não tem a noção da força que domina.

Todos os dias vemos nos jornais, notícias de acidentes e quase sempre que o automobilista é chamado a tomar a responsabilidade dos desastres que provocou, encontramos uma pessoa sucumbida, admirado e sem compreender como não pôde dominar o automóvel e sem poder explicar ao inquiridor, como o facto se passou. A multiplicação de acidentes e o aumento da mortalidade em quase todos os países, apesar das leis progressivamente rigorosas, determinou este artigo, que poderá elucidar muitos automobilistas sobre os problemas da condução.

O acto de conduzir um automóvel não é puramente um acto mecânico de raciocínio frio, de cálculo de distâncias e velocidade, como se fosse feito num gabinete. É mais um acto emocional fundado no *prazer de domínio inato* no homem, que lhe dá grande satisfação, mas que pode



também causar-lhe perturbações no sistema nervoso, criando psicopatias especiais e, por outro lado, provocando acidentes mortais, infelizmente tão frequentes.

O automobilista não tem a impressão de que o automóvel é apenas uma máquina preparada para obedecer ao seu comando; identifica-se com ele em pouco tempo; depois de se lançar numa corrida, constitui quase um todo único, com cérebro pensante, e o restante, corpo e máquina, em equação coordenada.

O que sucede, quase sempre, é que o condutor não tem a consciência da potencialidade do objecto que conduz. Vamos pois, explicar-lhe como o seu carro que ele julga dominar, se torna facilmente indomável, como uma fera que deixasse de obedecer ao seu domesticador.

Comecemos pelo travão:

O automobilista dificilmente ajuiza da gravidade do problema da *necessidade de travar em situação de emergência*. E essa dificuldade resulta do desconhecimento (ou obliteração!) de uma consagrada lei da mecânica, segundo a qual a força de travagem, o tempo que o sistema de travagem leva a actuar, a massa móvel e a sua velocidade estão ligados pela fórmula:

$$F \times t = m \times v$$

O que sucede geralmente é que muito poucos conhecem esse valor, que pode representar uma força de impulsão de 2.400 kgs e 17.000 kgs. se o carro tiver 500 kgs. e for de 60 kms. até 120 kms. à hora.

Por outro lado, o tempo de travagem está igualmente, em geral, muito além do que o automobilista pode pensar e que seria, para ele o óptimo; não basta «aplicar os travões», mesmo com violência, para que o automóvel pare!

Necessário se torna que decorra o tempo necessário em segundos para que verifique a igualdade $F \times t = m \times v$.

Uma conclusão se tira de tudo isto: a par de todos os riscos inerentes às grandes velocidades, temos de considerar o facto iniludível de se aumentar consideravelmente com a velocidade a dificuldade de se travar quando se quer ou quando se precisa.

E se o desconhecimento de esta circunstância, aliás muito importante para quem conduz, é grave nas suas consequências, também não pode pôr-se de lado o factor que, decorrendo daí por mera intuição embora,

vai certamente concorrer em escala difícil de determinar, na alteração da psicologia do automobilista.

Para os que não conhecem a fórmula matemática, ou que não avaliam a força de impulsão do carro que conduzem, poderemos explicar que um carro de 500 kgs. à velocidade de 60 kms. tem uma força de impulsão de 40.500 kgs., força que pode atingir 272.000 kgs. a 120 kms. à hora.

Não sei se o leitor pode realizar o que será uma «força de impulsão» de 272 toneladas! Ou *despedaça* ou *será despedaçado*, se não a puder corrigir!

Mas se o carro passar do peso de 500 kgs. para 800 ou 1.000 kgs., os números obtidos parecer-nos-ão astronómicos.

Aquela «força de impulsão» sofre uma resistência contra o ar, que aumenta progressivamente com a velocidade e que vai abalando a estrutura do carro, em todas as peças e sobretudo na sua fixação ao chassis, o que dá uma duração muito menor aos carros que andam em grande velocidade. Por outro lado, a aspiração dos pneumáticos sobre a estrada, é tão grande nas grandes velocidades que, muitas vezes, aspiram as pedras do *macadame*, deteriorando a estrada, e abrindo mesmo buracos.

O prazer do domínio, como já disse, domina de tal forma o homem que, frequentemente, passa de *dominador* a *dominado*, facto frequente no automobilismo. Lembro-me de quando aprendi equitação, depois de algumas quedas, que no fundo me humilhavam, cheguei a conhecer bem o cavalo, e, então, já bem equilibrado, não só trotava à vontade, mas com a vontade de dominar o cavalo que já me tinha feito cair, o fazia passar ao passo de galope, ao qual se seguia o passo «à carga», até que o meu instrutor me explicou bem os perigos destes últimos passos, que fatigavam de tal forma o cavalo, enfraquecendo-o, e podendo mesmo inutilizá-lo e que, por outro lado, me punham em perigo, se o não pudesse aguentar bem, quando ele tropeçasse em alguma pedra.

Com o automóvel, passa-se o mesmo; o automobilista com o prazer de domínio sobre o automóvel, fá-lo marchar até velocidades perigosas e, se vê outro automóvel, sente a necessidade de o ultrapassar, que é a causa mais frequente dos acidentes, sobretudo quando o segundo, presa do mesmo sentimento, não se quer deixar ultrapassar, por se sentir com isso humilhado, e força o seu carro, por vezes de menor potência, ao

máximo da velocidade que possa atingir, tentando não ser ultrapassado. Os dois condutores neste momento, perdem o sentido da prudência e da defesa para, cada um deles, querer demonstrar as suas qualidades de condutor, bem como as do seu carro, de que se orgulha.

Este estado psicológico deu origem a um artigo de *Tannegy de Quenetaïn*, publicado em Março de 1959, na excelente revista «*Réalités Femina-Illustration*» que, com a devida vénia, transcrevemos, e no qual o autor afirma que: *as próprias necessidades do acto de conduzir podem provocar um desequilíbrio psicológico, que liberta um dos instintos mais profundos do homem — a vontade de domínio —; abandonando-se a este instinto, o condutor adquire uma tal sensibilidade, que toda a pressão ou contrariedade vinda do exterior, se torna intolerável para ele.*

Conduzir um automóvel é, em princípio, um prazer; nove condutores sobre dez são desta opinião.

Todos conhecem a história do Dr. Jeckill e de Mr. Hyde (O Homem e o Monstro), uma das obras-primas do romance anglo-saxão: — Um médico descobriu uma fórmula química que lhe permite transformar-se à sua vontade em uma outra personagem. Apenas toma a sua droga mágica, este homem novo, belo, amável, transforma-se instantaneamente em um ser monstruoso, de narinas dilatadas, com os lábios estendidos em um rictus sinistro, que parte para semear o terror nos bairros de Londres.

Esta droga tem muitos aspectos de semelhança com o automóvel. Tomemos por exemplo o caso do Sr. Silva, pequeno empregado de um escritório, dócil e tranquilo, que leva uma vida exemplar, não tem dívidas, não arma questões com a sua mulher e seria incapaz de matar uma mosca. Às 8,30 este cidadão-modelo, entra no seu carro para ir para o escritório; mas, apenas se instala ao volante e põe o motor em marcha é tomado por uma exaltação súbita; transfigura-se com um sentimento de todo-poderoso, de infabilidade; da sua pessoa irradia um dinamismo que ninguém suporia existir nele e é com gestos decididos, imperativos, que ele guia o seu carro e faz os movimentos rápidos na primeira viragem.

Mas no estado psicológico em que ele foi projectado, qualquer pequena contrariedade torna-se-lhe intolerável; este homem que esperara

pacientemente durante mais de meia hora que chegue a sua vez, na fila de bilheteira de um cinema, trepida de impaciência sempre que lhe aparece pela frente a luz vermelha. Esta pessoa que cede sempre o lugar a uma senhora, tem vontade de atropelar uma dona de casa que entra com o seu saco de provisões e que se atrasa na passagem dos peões. Este homem que aperfeiçoa o seu vocabulário e reage à menor falta de sintaxe nas conversas ou nos artigos dos jornais, lança sobre os outros condutores ou sobre alguns peões, as palavras mais irritantes e sempre com atitude provocante ou desdenhosa, para magoar. Nele, a exasperação acompanha sempre a exaltação e todo o factor que alimenta uma delas, reflecte-se imediatamente na outra.

O que foi então que se passou? — É claro que o caso que acabamos de descrever é um caso extremo, caricatural; mas ele simboliza, levado ao extremo, as reacções de todo o condutor. Os psicólogos americanos já baptisaram de *comportamento de Dr. Jeckill e Mr. Hyde* esta mistura de exaltação e de irritação que ameaça todas as pessoas que tomam o volante de um automóvel e que faz com que o *prazer de conduzir*, raramente é um prazer puro, sem mistura de contrariedades. Há casos em que o condutor chega a sentir-se desgraçado; a dona da casa que fez compras e está apressada e que se atrazou na passagem, chega a tornar-se em uma pessoa odiosa, que parece que o faz de propósito para o irritar e que ela o ataca nos seus direitos indiscutíveis. Ora, se ele andasse a pé e a mesma pessoa lhe desse um encontrão com o seu braço, limitar-se-ia a um sorriso de desculpa ou a um gesto de impaciência, de que nem a outra pessoa tomasse conhecimento; mas o que ele não teria certamente é este estado de irritação e de brilho nos olhos, quase homicida.

Que existe pois, no facto de conduzir que põe o automobilista neste estado? — Porque será que o seu prazer pode ser tão facilmente destruído por este exaspero devorante? — Como ter consciência da felicidade de conduzir um automóvel, sem pagar, em contrapartida, um tão pesado encargo aos nervos?

A resposta a estas perguntas depende de três factores basilares:

— Primeiro, a própria natureza do prazer de conduzir.

— Segundo, as transformações psicológicas por que passa o condutor logo que principia a conduzir.

— Terceiro, as consequências destas transformações nas relações entre o condutor e o ambiente que o cerca.

O acto de conduzir é um prazer, porque se trata de uma «actividade de jogo», isto é, de uma actividade na qual a pessoa pode demonstrar mais ou menos habilidade, sem ter a preocupação de que esta maior ou menor habilidade pode, como nos actos da sua profissão, ter lugar sensível ou importante na sua vida. Saber fazer uma viragem perfeita e com aspecto de *grande volante*, deslizar entre os carros, nas avenidas, com uma perícia que lhe dá a impressão que manifesta uma superioridade sobre os outros, com um potencial que sai do seu inconsciente, talqualmente como uma criança que atira bombas ou o idiota que põe o fogo a uma meda de trigo, é um prazer que dá ao automobilista a auto-sensação de ser uma pessoa habilíssima, um *az do volante* e que o pode tornar perigoso para si e para os outros. No adulto, o controle da inteligência e as exigências da vida colectiva, levam a um recuo deste instinto ou, pelo menos, à sua canalização para uma via socialmente aceitável — a vitória profissional, pelo exemplo e pela necessidade de uma vida social equilibrada.

Mas é justamente, o seu automóvel, que provoca o rebotamento de todas as barreiras, pelas facilidades sem paralelo até este momento, que oferece à expansão livre deste instinto. O carro é um animal muito poderoso, mas muito dócil que permite ao condutor identificar-se completamente com ele. Desde que ele responda imediatamente ao menor dos meus comandos e que esta resposta se manifesta como uma força e ainda que esta força depende só de mim, eu identifico-me com ele e assim a força do meu carro, transforma-se na *minha força*; as suas bielas, as suas rodas, os travões, o seu motor, são a projecção ideal da minha vontade e do meu corpo, de que eles centuplicam o poder. Eu sou mais rápido do que o cavaleiro que passa lentamente ao meu lado! Eu escapo à lei da gravidade, que sempre me dominou, pois que posso acelerar nas subidas, enquanto que o ciclista ou o esquiador se tem de atrazar e são, por outro lado, seus escravos nas descidas. Bem sei que não sou tão rápido como o aviador, mas tenho mais liberdade de manobra, travando como e onde quiser e como melhor me convier. Eu *sou livre*, durante o meu itinerário, enquanto o maquinista da locomotiva, *não tem*

liberdade de sair dos rails. Mas, não sou somente senhor do meu itinerário, sou senhor da minha média de velocidade, do meu tempo. *Sou um dominador...*

Vê-se por este raciocínio a que o condutor é projectado, o processo que leva à exaltação do automobilista; a própria velocidade aumenta a excitação, mas esta velocidade é essencialmente a manifestação de uma força enorme de que o homem dispõe com toda a liberdade e sem esforço algum. O carro toma a aparência de uma máquina para fabrico de super-homens!...

Mas isto não é senão uma ilusão trágica! O condutor que assim se ilude, e se deixa dominar, mostra que é um ingénuo como uma criança pequena.

Notemos, em primeiro lugar, que se um alienado integral é incapaz de ser um condutor, as qualidades intelectuais que exige a condução são relativamente restritas; as manobras necessárias tornam-se rapidamente automáticas e só a intuição, qualidade entre a inteligência pura e a sensibilidade, é posta à prova, para calcular os riscos à entrada de uma viragem ou de um cruzamento; por outro lado, a vida sensorial do condutor toma uma *extensão* considerável. A arte de conduzir exige uma atenção permanente e de uma natureza particular — uma *atenção difusa*, por oposição à *atenção concentrada*; enquanto esta se concentra só sobre um objecto ou um facto, a *atenção difusa* distribui-se simultaneamente por muitos objectos e, no condutor, toma ao mesmo tempo a forma visual, auditiva e motora; notemos ainda que, quanto mais depressa se marcha, mais esta atenção se deve difundir largamente, mais rápidos devem ser os reflexos, mais predominante deve ser o estado sensorial do condutor.

Ora a atenção nervosa é maior quando nenhum esforço muscular vem restabelecer o esforço físico do condutor; os nervos esgotam-se enquanto os músculos estão parados. Este aumento da vida sensorial, por um lado, e esta diminuição da vida intelectual por outro, destroiem o equilíbrio psicológico normal do indivíduo.

A inteligência posta assim em estado de alerta exerce um controle muito mais fraco sobre a vida afectiva do condutor e esta, além disso, por causa da tensão nervosa que se estabelece, tende a manifestar-se sob a forma de *irritabilidade*.

Além disso, o instinto da sua força, a partir de um certo grau de intensidade, arrasta automaticamente um comportamento egocêntrico eminentemente anti-social. O sentimento de força, da infalibilidade, quando toma posse do condutor, incita-o a recusar a todos os objectos ou seres que o cercam, qualquer autonomia ou a mais leve independência, querendo sujeitá-los ao comando, mesmo excessivo, dos seus caprichos. *Todos lhe devem obedecer!...*

Ora este egocentrismo excessivo, junto à predominância dos impulsos afectivos, é o tipo próprio da regressão para o comportamento infantil. A criança caracteriza-se por uma visão egocêntrica e afectiva do mundo (muitas vezes exagerada pela conduta dos pais). Incapaz de fazer a mais pequena distinção entre ele e os outros, sofre e irrita-se desde que estes manifestem a menor veleidade de autonomia.

Mas, enquanto a criança fica no berço, o condutor movimenta-se entre os seus semelhantes através a estrada; e na medida em que se abandona a um comportamento egocêntrico e puramente afectivo, as causas das irritações podem multiplicar-se até ao infinito. Os peões tornam-se odiosos e irritantes porque são incapazes de se adaptar ao seu ritmo e de desaparecer da sua frente; alguns mesmos irritam-o pelo ar de desdém e de desafio, quando não com frases, mostrando que a estrada é tão sua como do automobilista. Sucede o mesmo com os carros mais lentos do que o seu, que lhe barram a estrada e se tornam em um obstáculo à expansão do seu instinto de dominador. Quando sucede que carros mais rápidos o ultrapassam, provocam nele uma frustração porque, afirmando-lhe a sua superioridade atacam o sentimento da potência do condutor; instintivamente este faz pressão sobre o acelerador, quando alguém o quer ultrapassar; é necessário que a inteligência não tenha perdido o controle das outras faculdades para que o automobilista resista à tentação. Ora este controle, mesmo quando subsiste, fica muito aleatório pelo facto do desequilíbrio psicológico que a condução provoca. Tal é o caso, por exemplo, quando dois condutores se divertem a ultrapassar-se sucessivamente; isto começa como um brinquedo ou um jogo; mas quando se é tomado pelo jogo, e isto vem muito rapidamente, passa-se a pouco e pouco, do prazer até ao furor e do jogo à guerra aberta.

A excitação crescente faz com que cada ultrapassagem provoque no vencido uma frustração maior, que quer compensar por uma vitória

maior, o que produz um comportamento cada vez mais agressivo e feroz, que é a causa de tantos acidentes, pois é necessário castigar o rival que está efectuando um crime de lesa-majestade contra o sentimento do *dominador*.

Por seu lado, o condutor, que se julga — com ou sem razão — ter todos os direitos sobre a estrada, julga-se igualmente com o direito de ser o juiz supremo; e, porque a inteligência já não tem poder de controle sobre as suas impulsões afectivas, esta sede de justiça, esta necessidade de castigar, pode arrastá-lo para além do razoável, até aos actos mais loucos, mais perigosos, tanto para ele, como para os outros.

O pior é que dois outros factores, que fazem parte da psicologia do condutor encorajam este comportamento tão anti-social: — são o sentimento da impunidade e o anonimato. O sentimento da impunidade desenvolve-se com a velocidade e, sobretudo, com o comando dessa velocidade que lhe permite fugir rapidamente do local do delito. O homem do volante tem a tentação de fugir à responsabilidade das consequências dos seus actos; basta uma pressão do pé sobre o acelerador, para escapar às suas responsabilidades; pelo menos, ele assim o acredita, no momento próprio e o anonimato, quando o pode utilizar, vem reforçar aquele sentimento.

O condutor, na estrada, sente-se completamente anónimo. Enquanto na vida corrente ele é delicado, atencioso, respeitando-se, bem como à sua condição social, profissional, familiar, aqui, pelo contrário, é o homem-mistério, sem nome, mesmo sem que se lhe conheçam bem as feições escondidas pelo *para-brisas*; ninguém o conhece e nada impede que ele deixe cair, como por encanto, todo o verniz dos seus hábitos sociais; compreende ele, tanto mais que os outros são também anónimos; os peões são apenas silhuetas fugitivas e os outros condutores, dissimulados nos seus carros, não são mais do que um dos órgãos da máquina que pilotam; desta forma, o contacto da pessoa com outra — em que cada indivíduo aceita a autonomia do outro — que é a própria condição da vida social, torna-se impossível nestes casos. Como estabelecer relações com seres, de quem não se apercebe a cara, não se conhece a profissão, nem os gostos ou o carácter, nem as ideias, nem as reacções? Considerando o limite de raciocínio, estamos como na selva «em que cada um luta por si e Deus por todos».

Esta regressão ao estado mais primitivo da vida humana, pode levar a uma concepção puramente mágica do universo. O homem solitário deve enfrentar forças obscuras que, ora o apoiam, ora o contrariam. Um psicotécnico francês, Michel Roche, descreve que, quando inquiria se tinha havido acidentes, 90 % das pessoas interrogadas se precipitavam para tocar três vezes um objecto de madeira; antes de ser imputável à culpa de alguém, o acidente aparece como uma trágica manifestação do Destino; aparece por acaso, às cegas. Mas contra ele, felizmente, se levanta a efigie de S. Cristóvão, por quem muitos, mesmo os menos religiosos, têm súbitamente uma devoção fetichista quando sobem para o carro.

Egocêntricamente como uma criança, supersticioso como um selvagem, o condutor é verdadeiramente este monstro a que nos referimos? — Não o é, mas pode transformar-se nele. O acto de conduzir arrasta sempre consigo um certo desequilíbrio que favorece o aparecimento destes fenómenos, mas o grau deste desequilíbrio pode variar consideravelmente segundo os dados preexistentes de cada automobilista (sobretudo, do lado do seu sistema nervoso, no indivíduo calmo, normalmente excitado ou que se excita com facilidade).

Varia com os sexos. A vontade de domínio e força é a manifestação de um instinto essencialmente viril que é desenvolvido e cultivado nos homens, muito mais do que nas mulheres. Estas em geral e no conjunto, ao volante do seu carro têm menor espírito de competição e, por consequência, menor agressividade. O pequeno gosto que elas têm pela mecânica não lhes permite identificarem-se tão completamente como os homens, com o seu carro.

Deveremos pois concluir que elas conduzem mais raciocinadamente e prudentemente? — Necessariamente que não. Se é perigoso, psicologicamente, identificar-se com o seu carro, isto permite, em compensação, reflexos mais rápidos, mais seguros e compele a pessoa para uma atenção mais contínua. — É mais fácil distrair uma mulher do que um homem, na sua função de conduzir, porque a condução para ela não é uma paixão devorante. Por outro lado, a extrema emotividade da mulher, torna-a mais vulnerável no caso de perigo súbito. Quando se tem de escolher, muito rapidamente, entre muitas soluções, qual delas a mais grave o

«segundo de pavor» que atrasa a decisão, prolonga-se na mulher por muito mais tempo do que no homem.

De facto, a mulher não guia nem melhor nem pior do que o homem, *mas de outra maneira*. As mulheres têm menos acidentes graves do que os homens, mas provocam muito mais acidentes ligeiros, porque os seus raciocínios de comando desconcertam os outros condutores.

O comportamento ao volante varia igualmente com as idades. É entre os 20 e os 24 anos que a condução é mais agressiva e com maior gravidade nos acidentes; a rapidez dos reflexos que nesta idade atinge o seu mais elevado grau, não equilibra a falta de espírito de segurança. A ausência da maturidade demonstra-se não sòmente no plano dos indivíduos como no plano dos povos. A reputação dos chauffeurs do Cairo (e até alguns em Portugal), está sòlidamene estabelecida. A Inglaterra, pelo contrário, classifica-se à cabeça dos privilegiados; cada condutor não só tem a preocupação de não incomodar os outros, mas avisa-os delicadamente de que podem ou não ultrapassá-los. A agressividade cega que tem tendência para se manifestar ao volante é sublimada no próprio esforço para assumir plenamente as suas responsabilidades e mostrar-se sempre atento e delicado.

Elevando-se assim da «lei da selva» à de homem civilizado, o condutor exerce um perfeito comando sobre si próprio, o que representa a verdadeira condição da felicidade do automobilista e que faz com que os outros o considerem e respeitem, por ser um *cavalheiro* elegante a cuja educação obedecem os seus nervos.

Por vezes, são os factores exteriores, sobretudo o estado do tempo que tem grande influência sobre o comportamento do chauffeur.

A chuva e a noite, mergulham o condutor em um universo fantástico, em que ele tem de fazer um esforço anormal para perceber os objectos e as distâncias; através de um *pára-brisas* a escorrer água, uma simples luz vermelha refracta-se até ao infinito em uma porção de pontos luminosos, à esquerda, enquanto um camião, que nos sai pela frente, com a sua carga, se torna em uma mancha luminosa de contornos indeterminados. A fadiga e a condução de noite pode também, quando é intensa, provocar alucinações que nos fazem parecer que vemos na estrada um rebanho de ovelhas ou, adiante, uma aldeia, que não existem. O traço comum entre estas perturbações ou alucinações — bois, cavalos,

ovelhas, estrada que se estreita ou que se inclina demasiadamente, casas — é incitar o condutor a parar. Alguns psicólogos pensam que se trata de verdadeiros sinais de alarme lançados pelo inconsciente do automobilista. Deve-se ter a prudência de, então, parar o carro e adormecer um pouco.

NORMALIZAÇÃO DO ACTO DE GUIAR

Fizemos o estudo da «psicanálise do automobilista». Pode agora perguntar-se, se este estado nervoso é uma fatalidade ou se podemos contrariá-lo tanto quanto for possível, de forma a tornar normal um estado que só é anormal quando se está ao volante.

Poderemos responder que a normalização ou a tendência para a normalização é sempre possível e que se deve fazer tudo para corrigir esse estado irritante e perigoso para a vida do próprio automobilista, dos peões e dos outros automobilistas que encontramos na estrada.

Suponhamos que uma destas pessoas, na América, preocupada com o abalo nervoso resultante de um acidente por que acabou de passar, vai consultar o seu psicanalista. Este principiará sempre por o comandar, calmamente mas sugestivamente, mandando-o deitar numa poltrona de exame, observando-o e repetindo constantemente a ordem: — *relash, relash... more... relash*, (desconcentre-se... mais... desconcentre-se) — até que o consulente perde a pouco e pouco a excitação com que entrou e expõe o *seu caso*. A seguir, o médico vai-lhe explicando o seu erro, aconselhando-lhe o treino da auto-observação e do auto-comando e prescrevendo-lhe qualquer medicamento, se for necessário para combater a sua perturbação nervosa.

Imaginemos a conversação e vamos tentar descrever o que o médico lhe diz:

O senhor é uma pessoa normalmente bem educada, que em certos momentos irradia simpatia; porque se torna mal educado, irritante e antipático? — O senhor é um homem pacífico; porque se torna provocador e com o desejo de atacar ou pelo menos, repreender violentamente os outros? — O senhor tem a convicção de que a sua atitude é inerente a todos os condutores e que tem direitos especiais sob os outros? — Pois

bem, vou responder desde já a algumas dessas perguntas ou a quaisquer outras que deseje formular. — Não se enerve!... *relash... relash again... well*. Agora que está novamente em repouso e com atenção, respondo:

O sr. pode continuar a ser uma pessoa bem educada e tornar-se um exemplo na condução do seu carro. — Procure experimentar, sentado, em sua casa; *comece a sua auto-educação!* Imagine que encontra na sua frente um peão que se atrasou a atravessar a passagem; procure travar ou desviar-se e com um sorriso e gesto amável, indique-lhe que pode passar. Ele, em lugar de se irritar contra a pessoa irritada, verificará que procedeu erradamente e, sorrindo, agradecer-lhe-á a sua gentileza; sentir-se-á envergonhado por ter provocado uma paragem brusca que prejudicou ou pôs em perigo um condutor tão cavalheiro; foi uma lição proveitosa que recebeu. Por seu lado, *o Sr. não perdeu mais tempo por isso e contribuiu para a educação do peão:* — Ora bem; fixou a hipótese e vai proceder assim; procure-me dentro de poucos dias e dir-me-á da sua satisfação; repare que um mal educado não destrói a regra geral.

Imaginemos que segue pela estrada e encontra um carro que vai mais devagar... Não se precipite! Avalie bem a velocidade dos dois; veja se o seu atraso o prejudicará; desvie-se ligeiramente para verificar se vem outro em marcha contrária; avise com tempo e amavelmente, pois o outro no espelho, avisado pela buzina, está-o observando; se vê uma pessoa, gesticulando, querendo-o comandar, a sua primeira reacção será não obedecer, carregar no acelerador e não lhe dar passagem; podem os dois começar numa corrida, como tantas, que dão origem a muitas perdas de vidas e de valores; porém se vê uma pessoa delicada que lhe pede passagem, fará o possível para se pôr na beira da estrada, facilitando-lha. Quando passar não se esqueça de agradecer, com um gesto delicado. — *O Sr. não perdeu mais tempo por isso, contribuiu para evitar um acidente e para a educação do outro condutor.* Isto já se faz frequentemente em Lisboa entre os profissionais. — Proceda assim e comunique-me a sua impressão.

Dentro de pouco tempo fez a sua *auto-educação* para condutor e voltou a ser aquela pessoa simpática que *comanda* os outros pela boa educação.

Se, porém, se adapta difficilmente a este estado, se é de constituição nervosa e se excita rapidamente, com dificuldade de comandar as pri-

meiras reacções, *apesar da sua boa vontade*, se após uma destas excitações sobrevém um estado de depressão, de tristeza que vai até à suposição, aliás errada, de não poder nunca ser um condutor normal, — se não consegue manter-se durante um treino ou uma competição com sangue frio, poupando as excitações e o desgaste nervoso que provocam, deve abandonar o seu prazer de conduzir. Se porém tem esperança de se dominar, faça todo o esforço para educar os nervos e comece por usar um tranquilisante. Há tranquilisantes, hoje largamente usados pelos desportistas e pelos homens de negócios, que mantêm a calma sem deprimir o organismo, pois mantêm os nervos na sua tensão normal. Destes, o preferível é o Probamato, de que se devem tomar 1 a 3 comprimidos por dia e de que a dose se pode elevar muito, sobretudo quando se fazem viagens longas, que obrigam a muitas horas de atenção, ou durante as competições. Uma pessoa que viaja com tranquilidade tem o prazer do turista que aprecia as paisagens e tudo quanto encontra no seu caminho, enquanto que o excitado, marcha com uma atenção constante, que provoca um esforço e um desgaste de energia, perdendo todo o prazer da viagem, no final da qual se sente esgotado.

Transforme a irritação em prazer. Não transforme o seu automóvel, que é um meio muito apreciável de conforto, em instrumento de desgostos ou de desastres, para si e para os outros. Torne-se sociável e contribua para uma boa sociabilidade entre os condutores de automóveis e para que seja possível uma boa compreensão entre estes e os peões.

Assim, sentir-se-á satisfeito consigo próprio! Será mais homem porque já se sabe comandar! Tornar-se-á um elemento agradável e útil da comunidade em lugar de constituir um perigo para si e para os outros!

MATAR, NÃO!

Como comentário ao artigo que acabamos de publicar, tomamos a liberdade de transcrever um dos artigos que o Dr. Celestino Gomes publicou no «Diário de Notícias» em 20 de Novembro de 1957, na interessante secção «É bom Poupar a Saúde», com o artigo — Matar, Não!

A vertiginosa progressão com que, dia a dia, se multiplicam os acidentes em meios de transporte está preocupando já, em alguns países —

e melhor fora que fosse sèriamente considerado em todos — não apenas às autoridades fiscalizadoras e repressivas mas os cientistas, que, num plano superior, podem dar o seu precioso contributo — ao menos paliativo — ao problema.

Segundo a Repartição Federal de Estatística da Alemanha Ocidental, «as fontes principais dos acidentes da estrada são de 2,8 por cento para os veículos; 18,9 por cento para as estradas e a temperatura; 78,3 por cento para o condutor».

Daqui o reconhecer-se que «a técnica ultrapassou o homem», isto é, que «o homem médio já não está, fisiològicamente, em estado de comandar o veículo que criou. À medida que os motores aumentam a velocidade, os meios de travagem tornam-se mais seguros e a manipulação mais simples. O homem é que dificilmente consegue acompanhar este progresso».

«Há meio século quando foi instituída a carta de condução ainda em uso, ninguém sabia que existe um limite de carga física e psíquica e que, com o aumento das velocidades, diminui o número dos que estão em condições de dominar».

Começou-se então, em alguns países, a examinar com maior cuidado os reflexos, os defeitos fisiológicos e psicológicos, os sinais de fadiga ou de contrariedade dos condutores e dos candidatos à carta de condução. E «o resultado é alarmante». Apenas isto: alarmante! Com efeito, em 4.000 exames feitos pelos peritos do Instituto Psicológico da Circulação de Colónia, só 40 por cento puderam ser autorizados a conduzir os seus carros. «13,8 por cento possuíam um sistema neurovegetativo instável (eram os que chamavam aos condutores com quem se cruzavam «azelha», «parvalhão» ou, mais vernàculamente, «sua besta», conforme as condições de pressão e a temperatura nervosa da circunstância); 8,9 por cento sofriam de distúrbios digestivos; 8,8 por cento viam mal; 5,3 por cento distinguiam mal as cores; 5,2 por cento tinham transtornos circulatórios; 4,5 por cento eram vítimas de depressão nervosa, 4,5 por cento ouviam mal; 5,9 por cento sofriam de males diversos»; isto sem falar nos muitos que, correspondendo razoavelmente ao exame, andam na cidade ou na estrada a pensar, por exemplo, na viagem à Lua ou convencidos de que andar de carro ou de «sputnik» é coisa por demais semelhante!

Para obstar a este morticínio indiferente em que a circulação se está, hora a hora, tornando, instalam-se já, por aqui e por ali, verdadeiros laboratórios. O adaptómetro é um aparelho que permite medir o tempo de adaptação necessário para a vista se readaptar à obscuridade, depois do encandeamento. Um aparelho de «determinação» verifica a rapidez com que os sinais luminosos e acústicos por ele emitidos se podem converter, por parte do condutor, em movimentos mecânicos dos pés e das mãos. Uma infinidade de outros sistemas observam e certificam a capacidade do examinando.

É que «não basta, para conduzir, conhecer o código da estrada e o mecanismo dum carro, é necessário ainda que o organismo esteja apto a reagir como convém». De outro modo arriscamo-nos a matar-nos todos uns aos outros, como os grilos do padre Patagónia...

PERTURBAÇÕES DA DIGESTÃO POR INSUFICIÊNCIA DE FERMENTOS DIGESTIVOS

Sabemos que a digestão se completa por meio da acção de fermentos digestivos, dos quais os principais são: a pepsina, a pancreatina e a maltina.

Considera-se normal a quantidade de fermentos necessários para uma refeição *normal*. Ora, o mais difícil é realizar o *caso normal*, isto é, em que se não dêem desvios de alimentação.

Quando não há boa correspondência entre a quantidade de fermentos digestivos produzidos e a respectiva alimentação, estabelece-se a insuficiência.

São muitas as causas da insuficiência. Uma das causas frequentes é de origem patológica; após as doenças, dá-se um enfraquecimento geral no organismo, que traz um certo grau de atonia geral e que se reflecte na quantidade de fermentos produzidos; desde que se estabeleça a insuficiência a digestão torna-se difícil e demorada, não só no estômago como no intestino; para que o mal se não agrave, deve tratar-se logo do princípio.

Outra causa de insuficiência é a de fazer introduzir no estômago quantidades exageradas de alimentos, para os quais a quantidade normal de fermentos digestivos se torna insuficiente; neste caso dá-se uma insuficiência causada pelo doente, que pode ser aumentada no caso dos grandes bebedores de líquidos, o que aumenta a massa alimentar sobre a qual devem actuar os fermentos. Esta situação origina um maior período de permanência dos alimentos no estômago, o que leva, repetidamente à principal causa da dilatação do estômago. Estes expelidos para os intestinos vão ali receber, por seu turno, uma quantidade insuficiente de outros fermentos digestivos.

O excesso de alimentação de carnes, sobretudo de alimentos gordurosos, como carne de porco, molhos gordos, peixes gordos, etc., provocam igualmente a má digestão e insuficiência de pepsina e pancreatina.

O primeiro cuidado a ter no tratamento desses doentes é aconselhá-los uma alimentação normal, com os alimentos bem mastigados e diminuir os líquidos. Mas, em muitos casos já está constituída a insuficiência de fermentos e, então o tratamento consiste em introduzir no estômago fermentos digestivos que vão compensar as faltas. Se, por exemplo, o organismo produzir uma quantidade de fermentos digestivos que só chegue, no período de tempo normal, para digerir metade dos alimentos ingeridos e se tomarmos fermentos digestivos suficientes para auxiliar a digestão da outra metade, teremos praticamente realizada a digestão no período normal.

Por outro lado, se continuarmos a exigir a um estômago insuficiente um excesso de trabalho vamos aumentando a doença, tornando-o progressivamente mais insuficiente; se, pelo contrário lhe fornecermos as quantidades necessárias para preencher o deficit, a digestão faz-se sem fadiga e o estômago vai melhorando, também progressivamente, de forma a ir dispensando a pouco e pouco o suplemento de fermentos digestivos.

Conhecemos muitos doentes que durante muitos meses só podiam fazer as suas digestões por meio de preparados com fermentos e que a pouco e pouco os foram dispensando, usando-os apenas em casos excepcionais.

Como dissemos, os fermentos principais são: a *pepsina*, a *pancreatina* e a *maltina*.

A terapêutica tem melhorado com a preparação de pepsinas de que a principal se obtinha com o poder de digerir de 20 a 50 vezes o seu peso de clara de ovo cozido ou de carne. Hoje obtêm-se pepsinas que chegam a poder digerir 5.000 vezes o seu peso.

Em virtude do progresso das experiências e da necessidade de obter um preparado em que entrassem aqueles fermentos para tratamento das dispepsias por insuficiência de fermentos digestivos, prepara-se agora uma associação de fermentos digestivos, conhecida sob o nome de Neo-Digestina.

Este medicamento que se apresenta sob a forma de um granulado, muito agradável de tomar é composto de 2 % de pepsina extractiva pura a 1:5000, 1 % de papaína, 2 % de Pancreatina extractiva pura, 1 % de Maltina pura, 2 % de Mucosa gástrica em pó.

A Neo-Digestina é um regularizador da digestão extraordinariamente útil nos casos em que a insuficiência de fermentos digestivos conduz a uma «preguiça» de digestão com todo o seu cortejo de sintomas dispépticos e neuropsíquicos. Os fermentos digestivos contidos na fórmula são potentes e ela contém-nos em proporções equilibradas. Muito embora nos casos de hipoacidez gástrica acentuada, seja conveniente ministrar conjuntamente um preparado de ácido clorídrico, mesmo sem esta associação, nos casos de hipoacidez a Neo-Digestina exerce a sua acção correctiva porque, se é certo que a pepsina precisa de meio ácido para exercer as suas funções fermentadoras, a fórmula contém papaína que actua enérgicamente sobre as proteínas, seja o meio ácido, hipoácido, neutro ou alcalino.

A *Pepsina* e a *Pancreatina* são os fermentos proteolíticos respectivamente do estômago e do pâncreas.

Quando usada por via digestiva a pepsina comporta-se como um antianafilático nos casos de alergia digestiva. A capacidade fermentativa da pepsina é enorme traduzindo-se pela possibilidade de poder digerir 5.000 vezes o seu peso de clara de ovo cozida.

A Pancreatina converte pelo menos vinte e cinco vezes o seu peso de amido em hidratos de carbono solúveis.

A Tripsina, activa no duodeno, é o principal constituinte do suco pancreático. Actua sobre as proteínas desintegramo-as.

A *Papaína* é igualmente um fermento proteolítico que em certas condições se extrai do fruto, folhas e talo da planta «Carica Papaya».

A grande vantagem deste fermento reside no facto de actuar em qualquer meio — alcalino, neutro ou ácido — desdobrando-se as proteínas em amino-ácidos.

A *Maltina* é um fermento sacarolítico vegetal que se introduziu na fórmula da Neo-Digestina no sentido de lhe dar mais nítida polivalência permitindo ao mesmo tempo a correcção da insuficiência digestiva das proteínas e dos hidrocarbonados.

A *Mucosa gástrica em pó*, potencia a acção de todos os fermentos contidos na fórmula e corrige-a equilibrando-a.

Os efeitos desta fórmula assim constituída e abreviadamente descrita fazem-se sentir rapidamente em grande número de situações gastro-intestinais ligadas à diminuição da capacidade secretora e alteração das mucosas.

A Neo-Digestina produz uma rápida repercussão no estado geral. A gastrite cujos sintomas podem ir até à simulação de uma úlcera melhora rapidamente. Sensação de fraqueza, exaustação, mal-estar, anorexia, náuseas e vômitos, sintomas comuns na gastrite atrofica, melhoram rapidamente, tal como o nervosismo inexplicável e língua saburrosa tão comuns nestas doenças.

Esta fórmula com larga base experimental destina-se a doentes insuficientes digestivos, pela acção potenciadora dos fermentos que ainda disponham.

Sempre que se sentir enfartamento gástrico, deve também tomar-se a Neo-Digestina, pois é o indicador de que a digestão se está realizando com dificuldade ou está parada.

A Neo-Digestina toma-se no final das refeições, na dose de uma colher de sopa, que se pode deixar dissolver na boca. Nas grandes dispepsias ou após refeições de mais difícil digestão pode elevar-se a dose a duas ou três colheres de sopa. Às crianças ministra-se metade das doses prescritas para o adulto.

Referindo-nos ao artigo que publicámos sobre os automobilistas, lembramos que uma digestão difícil, pode ser origem de perturbações que impedem uma fácil condução.

TRANQUILIZANTES

Transcrevemos alguns períodos de um artigo publicado no «Time» de 17 de Fevereiro de 1958, sobre os *tranquilizantes* no Japão:

Os japoneses são um povo altamente emocionável e gostam de tomar remédios para dominar as suas manifestações de emoção.

Na última semana o Ministério da Saúde de Tóquio relatou que os japoneses se apaixonaram de tal forma pelo Probamato que só em 1957 importaram para cima de três e meio milhões de dólares de meprobamato. Eles compravam tranquilizantes, sem receita em qualquer farmácia ou drogaria e, sob a influência de grandes reclames nos jornais e outros meios de propaganda, tomavam-os com tal entusiasmo que foi classificado de febril.

O maior laboratório, Daüchi Seiyaku, publicava meias páginas nos jornais, mostrando homens e mulheres com caras angustiadas, pondo as mãos na cabeça e gritando pelo Probamato, publicavam anúncios nos sítios de paragem ou de aglomerações, onde todos eram aconselhados a tomar uma pílula. Tornou-se assim muito popular, sobretudo nos estudantes, nos períodos de preparação para exames ou em pessoas que se preparavam para concursos de empregos.

Os anúncios explicavam que os ocidentais usavam largamente as pílulas, mas que como os japoneses são mais pequenos e menos pesados lhes bastava tomar 2, 3 ou 4 pílulas por dia e os industriais de Osaka diziam «Tome tantas pílulas quantas v. precisar, sempre que tenha qualquer aborrecimento ou fracasso».

É claro que condenamos esta propaganda de um produto que tanto entusiasmo determina entre os japoneses e mesmo entre os americanos. Estas propagandas tendenciosas chegam a prejudicar as pessoas e a desacreditar o medicamento. É uma propaganda que, apesar de se referir a um produto bom, toma o aspecto de uma verdadeira *charlatanice* para provocar a venda. Mas, deduzindo todos estes exageros, o que é facto é que o Probamato consegue normalizar a vida excitada de muitas pessoas, dando-lhes uma tranquilidade de que elas necessitam, afastando as insónias, os pesadelos e as preocupações e auxiliando o auto-comando dos nervos.



A seguir trataremos dos seguintes problemas:

Exercícios e desportos dos adultos

Caracteres dos exercícios na idade adulta — Pedestrianismo. Corridas. Cross-country — Saltos em altura e à vara — Lançamentos, de peso, do disco, do dardo — Luta — Boxe — Exercícios de força propriamente dito. Pesos e alteres — Força de base, força latente, força total — Golf — Desportos de inverno.

Treino do exercício físico

Definição e classificação do treino — Relação entre treino e adaptação — Capacidade de treino — Duração do treino — Higiene do treino — Doping — Acção preventiva e curativa do treino — Factores participantes e influentes — Métodos de apreciação da valorização física do treino.

A segunda idade

Definição deste período da vida — Necessidade de exercícios neste período — Moderação do exercício e efeitos gerais na segunda idade — Indicações e contra-indicações dos exercícios neste período — Formas de exercícios que convêm nesta idade — Resultados dos exercícios — Higiene alimentar das pessoas com ocupações intelectuais.

A ginástica e os exercícios da mulher

A educação física feminina tendente a adquirir e a conservar a flexibilidade e a elegância que caracterizam a graça e o encanto da juventude — Ginástica harmónica — Ginástica coreográfica — Jogos e desportos que convêm e os que são prejudiciais à mulher — Formas originais da ginástica feminina. A dança; as danças primitivas, no tempo dos gregos, dos romanos, dos druidas, nos primeiros tempos do cristianismo e mais modernamente.

A «segunda idade» na mulher. A menopausa. Exercícios e desportos que convêm neste período e futuramente.

O coração e as suas actividades físicas — Incapacidades físicas dos desportistas — Lesões e traumatismos desportivos

Contusões; simples, com derrame, com esmagamento subjacente. Contusão torácica — Feridas. Choque. Traumatismo e Síncope.

Estudo particularizado sobre a acção de cada desporto nos músculos e órgãos e lesões e traumatismos particulares a cada desporto

Esta secção tem muita importância para o desportista, porque o pode auxiliar a compreender a acção vantajosa ou prejudicial de cada desporto no seu organismo e a melhorar ou a curar os accidentes, à prevenção de outros futuros e ao restabelecimento perfeito daqueles que for possível.

Boxe — Corridas de velocidade — Corridas de fundo e de obstáculos — Saltos — Lançamentos — Rugby — Foot-ball — Luta — Ténis — Esgrima — Hipismo — Desportos de Inverno — Natação — Remo — Automóvel.

Além destes artigos sobre os «Exercícios, Treinos e Desportos», serão publicados muitos outros sobre Higiene e Medicina.

Assinatura da 3.^a Série dos "Estudos"

A assinatura da 3.^a Série dos «Estudos» custa

Do n.º 1 a 10 20\$00

Do n.º 11 a 22 20\$00

e a assinatura do n.º 1 ao n.º 10 dá direito aos seguintes prémios:

1.º — Colecções da 2.^a série dos «Estudos» que interessem aos assinantes (salvo algum número que esteja esgotado).

2.º — Um útil cinzeiro.

3.º — Uma faca para papel.

4.º — *Bónus* para a compra de sabonetes e outros artigos de toilette. *Estes bónus* só por si excedem quase sempre o valor da assinatura.

As assinaturas dos n.ºs 1 a 22 dão direito aos prémios, em duplicado.

As assinaturas continuam gratuitas para o pessoal dos Quadros de Saúde.

Em virtude da grande quantidade de pedidos que têm feito diminuir o nosso stock de números da 2.^a Série, estes só serão oferecidos aos assinantes da 3.^a Série.