

Seleção e formação profissional de operadores de veículos de transporte coletivo

J. MACHADO DE MELO JÚNIOR,
ARNALDO R. VASCONCELOS FILHO,
GUARACIABA TRENCH
JASON RIBEIRO DA SILVA

A RESOLUÇÃO do problema de Trânsito pode ser resumida na consecução de um escoamento fluido, rápido e seguro dos veículos em tráfego.

A fluidez e a rapidez do escoamento dos tipos mais variados e numerosos de veículos que trafegam numa cidade, dependem de uma boa engenharia de tráfego, capaz de conseguir um planejamento seguro de circulação e estacionamento de todas as unidades existentes.

A segurança de um escoamento fluido e rápido, depende do binômio veículo-operador.

Quanto ao veículo, pode-se dizer que desde há muito a atenção dos técnicos sobre ele se concentra, numa produção contínua e ascendente de melhoramentos de toda a espécie, transformando-o nesta maravilha do século que é o veículo a motor de transmissão hidramática, rápido, potente e seguro.

O operador do veículo, entretanto, não tem sido encarado com o mesmo cuidado e entusiasmo e, apenas, agora, esboça-se um interesse generalizado sobre a sua qualidade, numa transposição para o terreno da indústria dos transportes, daqueles estudos técnicos encetados por autênticos pioneiros da Psicotécnica.

A segurança do trânsito repousa muito mais sobre o Operador do que sobre o próprio veículo pois o homem pode superar as deficiências ocasionais da máquina.

Necessário se torna, pois, que o Operador de Veículo seja preparado convenientemente para a direção da máquina que lhe fôr confiada e esse preparo pressupõe a aquisição dos conhecimentos necessários, ministrados a um homem em condições de recebê-los, compreendê-los e executá-los com perfeição. Em outras palavras, o homem deve ser selecionado e convenientemente treinado.

Se isto é verdade para a operação de um veículo comum, agiganta-se então quando pensamos num veículo de transporte coletivo, onde o seu Operador transporta a carga mais preciosa — vidas humanas.

Mens sana in corpore sano — eis a síntese das qualidades necessárias ao Operador de Veículo para transporte coletivo. Não basta a sele-

ção fisiológica; é necessária a verificação psicológica e é esse, a nosso ver, o aspecto ainda não focalizado, com precisão e clareza, no nosso Código Nacional de Trânsito.

A Psicotécnica subjetiva, isto é, a adaptação do homem ao trabalho, focaliza com rigor a verificação das condições antropopsicofisiológicas do candidato ao exercício de uma determinada profissão e é nesta Ciência que iremos encontrar os princípios norteadores para a seleção de candidatos à profissão de Operador de Veículo de Transporte Coletivo, principalmente Motoristas e Motorneiros.

Passaremos agora ao desenvolvimento da nossa tese sobre o processo que, a nosso ver, deve presidir à seleção e formação dos Operadores para o Transporte Coletivo e que já está sendo aplicado na Companhia Municipal de Transportes Coletivos de São Paulo.

A SELEÇÃO MÉDICA

Na seleção dos candidatos a Operadores de Transporte Coletivo, a verificação das condições antropopsicofisiológicas, ou seja o exame médico, deve preceder às provas psicotécnicas.

A necessidade de um exame médico rigoroso e eliminatório está prevista nos artigos 105 e 106 do Código Nacional de Trânsito, estabelecendo o primeiro deles que:

“O candidato a exame para condutor de veículo deverá ser submetido, antes do exame técnico, a uma junta ou serviço médico oficial, a fim de se verificar se o mesmo satisfaz às condições de sanidade física e mental, admissíveis para o exercício da atividade”.

E' clara, incisiva e absolutamente segura a orientação e acertada a exigência prevista no artigo citado. Seria entretanto suficiente o exame clínico comumente conhecido, embora tivesse a imponência de uma junta ou serviço oficial? A resposta, hoje negativa, tem sido negativa desde há muito. Mira y Lopez, o grande médico e psicotécnico moderno, considera insuficiente ao que ele chama de mero exame clínico.

Entre nós, há já alguns anos, o eminente Professor Roberto Mange, introdutor da Psicotécnica no Brasil, secundado de perto pelo notável Engenheiro Italo Bologna, chama a atenção sobre a necessidade imperiosa de uma orientação especializada no setor médico quanto à seleção profissional.

Ressaltavam estes pioneiros, desde aquela época, a importância da Medicina do Trabalho, não somente na parte referente a estudos e pesquisas como, ainda, na sua imediata aplicação prática.

Assim, toda a orientação para a seleção, sob o ponto de vista médico, dos operadores de veículos, parte da consideração de dois pontos primordiais: o *homem* e o *instrumento de trabalho*, objetivados aqui pelo motorista ou motorneiro e pelos veículos ônibus e bonde.

O indivíduo no sentido exato da palavra, funcionando como um animal superior, comandado pelas suas funções psíquicas, fisiológicas e anatômicas, deverá ser perfeitamente ajustado a determinado tipo de trabalho, apresentando uma adaptação harmônica e uniforme com a máquina. Torna-se, pois, necessário conhecer o trabalho e o indivíduo.

Trabalho, com suas múltiplas definições, encarado sob os mais variados aspectos, nos interessa agora tão somente sob o ponto de vista médico. E' o que atua sobre o homem e suas funções orgânicas, no sentido físico, mecânico ou externo, influenciando a resistência óssea ou músculo-articular, e no sentido psicofisiológico ou interno, chamando à ação os órgãos de nossa economia.

A classificação dos tipos de trabalho, de Mira y Lopez, estabelece 3 grupos distintos:

- a) *trabalho psíquico*, do tipo predominantemente mental;
- b) *psicofísico*, equilibradamente mental e psicomotor;
- c) *físico*, predominantemente corporal, muscular ou braçal, como vulgar e usualmente o denominamos.

Desde logo se verifica que a função do operador de veículo não é um trabalho predominantemente mental, mas não atinge, também, o extremo oposto do absolutamente corporal. Colocamo-lo na ordem do psicofísico e, como tal, será analisado. Conhecido então o tipo de trabalho, interessa saber da maneira pela qual a sua ação se manifesta sobre o organismo humano.

O médico, conhecendo este organismo, pode, então, avaliar com que intensidade ele reage aos estímulos do trabalho e até que ponto tais solicitações chamam à ação os diversos órgãos e aparelhos deste autêntico motor humano.

Tendo em vista a orientação médica especializada necessária à seleção profissional e anteendo ser o trabalho do Operador de Veículo de Transporte Coletivo do tipo psicofísico, deve-se então realizar uma análise funcional do trabalho ou, se quisermos, uma análise profiisográfica, que deverá ser completa para dela deduzirem-se, não só os exames médicos necessários como, também, todas as provas de verificação das aptidões psicológicas.

Desde os fins do século passado que os estudiosos e especialistas procuram dar forma e orientação aos profiisogramas, mas, na maioria das vezes, acabavam perdendo-se em um emaranhado confuso, cujo responsável direto seria, na opinião de Mira y Lopez, a falta de sistematização e do controle experimental suficiente. As primeiras tentativas nesse sentido datam de 1875 quando se procurou, nas ferrovias prussianas, instituir a Seleção Profissional. Em 1920 começa a se esboçar na Alemanha o serviço de psicotécnica; o exemplo é imitado na Tchecoslováquia onde provas psicotécnicas são aplicadas a maquinistas e condutores de automotrices. Assim, percorrendo a Europa encontramos na Itália, Dinamarca, França, Inglaterra, Rússia, a preocupação da seleção do fator humano, destacando-se também a Suíça, para depois passar aos Estados Unidos, Canadá, e finalmente Brasil.

Com o desenvolvimento da psicotécnica em diversos países, vários métodos se tornaram clássicos com relação à Análise Profiisográfica, que é a base de qualquer seleção.

As técnicas esquemáticas de Munsterberg e de observação de Lipmann, o método experimental de Moede, o cinesigráfico de Gilbreth, o inquisitivo de Braunshausen, o eclético do Instituto Psicotécnico da Cataluña, são geralmente empregados na análise profiisográfica.

Entretanto, uma das conclusões aprovadas na sétima conferência internacional de psicotécnica realizada em Moscou, em 1931, foi a de que: "o psicotécnico que desejar fazer uma boa análise profiisográfica deverá estudar e observar a profissão, participando dela como ator e nunca como elemento estranho". E' necessário viver realmente, sentindo pessoalmente aquela situação que desejamos analisar.

Aquêles que realizam a análise profiisográfica devem se transportar para o local onde a profissão tem o seu campo de ação. Aí tudo é visto com acurado cuidado, com paciente e criteriosa observação. Notam-se desde as menores e mais grosseiras, até as mais sutis e delicadas das solicitações.

Já nesta 1.^a fase, observando o veículo, suas características e suas exigências com relação ao indivíduo que o opera, nota-se que nem todos são os que, com segurança, podem desempenhar tal função. E' a questão do ajuste perfeito de que se falou. E' preciso adaptar-se o veículo ao homem; porém, como nem sempre isto é possível, procura-se então ajustar o homem à máquina. Nota-se, por exemplo, que existem veículos cujo assento é alto e afastado do volante. Há indivíduos cuja estatura não lhes permite alcançar comodamente os pedais, impedindo, assim, que o mesmo execute, com perfeição e segurança, as manobras de desembrear e frenar. Outros veículos são por demais pesados ressaltando, desde logo, que um indivíduo com pequena força física jamais poderá dirigi-los com precisão.

Pela observação inicial chega-se à conclusão de que cada profissão apresenta suas características próprias que podem ser tanto de ordem geral como específica. Destacam-se, assim, características específicas de determinados veículos que, exis-

tindo em uns, não aparecem em outros. Há pontos específicos, digamos assim, que devem ser considerados com toda a atenção de quem executa a análise. Cada veículo constitui, por si só, um problema e cada candidato à sua direção deverá ser a solução do mesmo.

Transformando-se no próprio motorista ou motorneiro, o analista observa e executa a operação do veículo, colhendo dados para a análise profi-siográfica.

Desde o instante em que se entra no veículo, até que o mesmo transite entre os mais variados

obstáculos que surgem a cada instante nas vias públicas de uma grande cidade, sente-se que, desde o cérebro até ao arcabouço ósseo e músculo-articular, cada uma das diversas partes do motor é chamada à ação. Cada órgão ou aparelho é solicitado com maior ou menor intensidade, concluindo-se que uns são de capital importância, outros de relativa e finalmente ainda outros de pouca importância para a profissão.

Aos poucos o profi-siograma vai se delineando, vai tomando forma e pode-se, resumindo em linhas gerais, estabelecer o esquema seguinte:

OPERAÇÕES

I

Locomoção e posturas diversas.

II

Verificações visuais e auditivas.

III

Atuação em situações reais de trânsito.

IV

Direção do veículo com noção de responsabilidade da função e da segurança dos passageiros.

V

Realização geral do trabalho.

FUNÇÕES

Ação músculo-ósseo-articular com harmonia e coordenação de movimentos.

II

Ação integral dos órgãos dos sentidos visual e auditivo.

III

Contribuição neuropsíquica. Atenção vigilante e distribuída.

IV

Traços favoráveis da personalidade.

V

Gôzo de perfeita saúde.

Desta análise profi-siográfica são retiradas as indicações e contra-indicações sob o ponto de vista antropopsicofisiológico para a função de operador de veículo de transporte coletivo.

Exemplificando com as indicações e contra-indicações para motoristas de ônibus:

INDICAÇÕES

I

Ausência de lesões orgânicas de quaisquer dos órgãos ou aparelhos, principalmente: Circulatório, Digestivo e Nervoso.

II

Robustez física. Capacidade de esforço muscular. Medidas dinamométricas boas, principalmente do membro superior esquerdo.

III

Integridade física e funcional dos membros superiores e inferiores.
Coordenação de movimentos.

IV

Calma. Equilíbrio nervoso. Taquipsiquismo e Taquipragia. Tendências caracterológicas favoráveis.

V

Acuidade Visual. Admissão (vista desarmada): ... 15/10 A.O. — 6/10 O.P. Revisão: (tolerada correção com uso obrigatório de lentes). 13/10 A.O. — 5/10 O.P. Senso cromático perfeito. Normalidade na visão de penumbra e na readaptação após ofuscamento. Campo visual íntegro.

VI

Acuidade auditiva A.O. — 15% — O.P. — 20%. Perfeita localização e discriminação dos sons.

CONTRA-INDICAÇÕES

I

Doenças orgânicas; obesidade, varizes, varicocele, hérnias, hemorróidas. Predisposição aos acidentes cardíacos, digestivos e nervosos.

II

Fraqueza orgânica e fraqueza muscular.

III

Redução dos membros ou qualquer defeito físico incompatível com a função: Reumatismo crônico. Moléstias da pele, principalmente as localizadas nas mãos: Hipertrofia palmar.

IV

Impulsividade. Irritabilidade. Hiperemotividade. Hipersensibilidade para ruídos. Alcoolismo. Epilepsia. Neuroses e psicoses em geral.

V

Deficit visual. Tendência às moléstias da vista (blefarites-conjuntivites-tracoma-queratites, etc.) Lesões do fundo do olho. Discromatopsia. Anormalidade na visão de penumbra ou na readaptação após ofuscamento. Campo visual anormal.

VI

Deficit auditivo. Tendência às moléstias do ouvido: (otoesclerose, otites crônicas, etc.).

Segundo estas normas deverá o candidato ser examinado. A ficha médica deve conter, pois, alguns dados cujas pesquisas fogem à rotina dos exames médicos comuns e que serão pesquisados sistematicamente. Destacam-se: a visão de penumbra e a readaptação após ofuscamento, a pesquisa do senso cromático, do campo visual e da audiometria, feitas obrigatoriamente; incluem-se, também, nesses exames, a verificação da sensibilidade térmica, dolorosa, tátil, barestésica e esteriognóstica, assim como a dinamometria, para todos os candidatos.

Estabelecida a análise profissiográfica e dela deduzidas as indicações e contra-indicações antropofisiológicas que devem estar contidas na ficha do exame médico e, finalmente, examinados os candidatos à função de Operador de Veículo, indagase: todos os candidatos aprovados no exame médico, isto é, que satisfizeram ao esquema das indicações e contra-indicações, estão igualmente aptos para a profissão? Apos sim, porém, não igualmente. Existem as diferenças naturais dos organismos humanos.

Para a objetivação da classificação individual do candidato será conveniente que cada dado clínico seja interpretado dentro da lei dos grandes números, isto é, que seja usada uma curva de Gauss, traçada com resultados obtidos de uma amostra representativa dos prováveis candidatos a função selecionada (Na C.M.T.C. traçou-se uma curva com os resultados dos exames de 1.000 candidatos e os padrões: superior, médio e inferior para cada resultado do exame médico, são obtidos com o uso do desvio padrão dos valores em torno da média).

Obtida pela curva de Gauss a classificação de cada dado clínico em boas, regulares ou más condições, traça-se um perfil de Rossolimo onde, num relance, aparece o resultado global do exame antropofisiológico do candidato. Na interpretação final do perfil, deve o médico levar em consideração a relatividade já apontada da solicitação de cada órgão ou aparelho para a função examinada.

Os candidatos classificados em más condições, isto é, portadores de perfil inferior, devem ser rejeitados para a operação de veículos de transporte coletivo.

A SELEÇÃO PSICOLÓGICA

Verificadas as condições antropofisiológicas do candidato a operador de unidade de transporte coletivo e sendo elas satisfatórias para o exercício da função, inicia-se a 2.^a fase do processo seletivo, constituída do exame das Aptidões Psicológicas.

Assim como da análise profissiográfica foi extraído um quadro de indicações e contra-indicações médicas, assim, também, a natureza das Aptidões Mentais é deduzida daquela análise. Há certos traços psíquicos sistematicamente pesquisados em todos os processos de seleção para Operador de Veículos, desde o processo pioneiro de Munsterberg até o atual da American Transit Association (ATA), passando pelas seleções de motoristas de Tramm (na Alemanha), da "Clínica do Trabalho" (Milão — Itália), Lahy (França) e Viteles (Estados Unidos) e pelas de motoristas

de Moede e Pierkowski (Alemanha) e de Mira y Lopez (Espanha).

Esta pesquisa é de capital importância pois não se deve proporcionar treinamento em uma função a quem não tem aptidões para ela. É sabido que a Capacidade, isto é, o exercício prático e efetivo da profissão, é constituída sinteticamente de Aptidão + Treino e será, portanto, medíocre quando faltar um dos termos deste binômio, principalmente quando houver ausência ou deficiência da Aptidão requerida para a função, pois não se cria um traço psicológico primário e Aptidão é "a disposição natural, inata, que predispõe à aquisição de uma capacidade".

A medida das Aptidões qualificadas pela análise profissiográfica do Operador de Veículo de Transporte Coletivo, deve ser realizada, "a priori", através dos testes psicotécnicos que, segundo a definição do seu criador, Francis Galton, é "um trabalho ou uma tarefa destinados a verificar, de um modo sensível e rápido, o valor de uma ou mais aptidões". Evidentemente a exteriorização de uma aptidão pode ser melhor conseguida através de uma prova de trabalho que, no caso de um motorista ou motorneiro, seria um exame prático no volante ou no *controler*. Esta verificação "a posteriori" da aptidão, sendo de uma precisão muito maior, é geral e ordinariamente conseguida "a custa de sangue e dinheiro", na expressão dramática do grande Mira y Lopez.

Torna-se, pois, necessário estabelecer, através de testes, a intensidade das Aptidões cuja natureza foi definida pela análise profissiográfica da função de Operador de Veículo de Transporte Coletivo.

Entre as Aptidões Mentais de grande importância para a profissão ora estudada, situam-se as chamadas reações psicomotoras. O Operador de um veículo encontrando inesperadamente um obstáculo estático ou dinâmico, outro veículo ou um pedestre, toma uma decisão agindo sobre os freios, sobre o sistema de transmissão, sobre o volante, sobre a buzina, acionando um de cada vez ou todos a um só momento. Desde a percepção do obstáculo até a reação do motorista, decorre um tempo, que, perante a circunstância mencionada e naquele momento, é apreciável, avançando o veículo como se o obstáculo não existisse. A aptidão aí envolvida é a reação psicomotora a estímulo visual, cujo valor é medido pelo tempo decorrido entre o aparecimento do estímulo, (obstáculo que se apresenta ao Operador do veículo), e a resposta do mesmo. Este tempo de reação varia com a natureza do estímulo, com o tipo de resposta exigida, mas, principalmente com os indivíduos, sendo que, geralmente, o estímulo exigindo reação, não se apresenta isolado e único, de uma maneira simples, mas num conjunto de outros incidentes da via pública devendo o Operador do Veículo realizar uma verdadeira escolha, reagindo de uma maneira específica a cada estímulo determinado.

Se atentarmos para os tempos da reação psicomotora a estímulo visual, obtidos no "National Institute Of Industrial Psychology" de Londres, verificaremos que eles oscilam entre 3/4

e 1.1/4 de segundo (em São Paulo a média individual obtida é bem melhor, cêrca de .25 e .50). Um veículo operado por um homem com tempo de reação igual a 1 segundo, correndo a 60 km/hora, percorrerá cêrca de 17 metros depois que o seu Operador viu um obstáculo e reagiu frenando, isto se o sistema de freios estiver funcionando com 100% de eficiência; geralmente a eficiência média dos freios é de 45%, e assim, a 60 km/hora, frenerà o veículo depois de um percurso de 28 metros que somados ao percurso executado pelo veículo enquanto o seu Operador toma a decisão de frená-lo, perfazem a distância considerável de 45 metros!

O que se acentuou sôbre a importância da reação psicomotora a estímulo visual, se estende naturalmente para a reação a estímulo auditivo, uma vez que são inúmeros os estímulos sonoros que aparecem no tráfego da via pública solicitando uma reação psicomotora adequada e pronta do Operador do Veículo. As pesquisas têm demonstrado que o homem é mais rápido no reagir aos estímulos sonoros do que aos visuais.

Evidentemente a excelência das reações psicomotoras aos estímulos visuais auditivos está condicionada à integridade sensorial, já verificada preliminarmente pelos exames médicos dos aparelhos visuais e auditivos nos seus múltiplos aspectos de acuidade, senso cromático, perímetro, penumbra e deslumbramento, para a visão e acuidade, discriminação e localização de sons, para a audição.

A lista das Aptidões para o bom exercício da função de Operador de Veículo de Transporte Coletivo deve incluir as reações psico-sensoriais de avaliação de espaço em largura e profundidade, assim como pesquisa da avaliação de velocidades relativas, que, num Gabinete de Psicotécnica, serão medidas por perceptotaquímetros, estereoscópios e tacodômetros.

Na bateria de provas para a pesquisa das Aptidões necessárias ao exercício da função estudada, deve figurar um teste para a determinação do nível mental, ou seja a avaliação do que comumente se chama "inteligência", que, no dizer de Stern, "é a capacidade de enfrentar e resolver situações novas". O grau de desenvolvimento mental irá aparecer claramente na formação do Operador por ocasião do seu treinamento nas unidades em tráfego.

Torna-se necessária, também, uma pesquisa sistemática da personalidade do candidato, principalmente quanto aos traços caracterológicos. Sendo esta parte da Psicologia de aplicação delicada e menos difundida entre nós, geralmente é suprida com informações obtidas em entrevistas pessoais e completada com os antecedentes profissionais e mesmo criminais.

O resultado da pesquisa de tôdas as Aptidões envolvidas na Operação de Veículos será transcrito, prova por prova, num perfil psicotécnico que, análogamente àquele já traçado para o exame médico, mostra a posição do candidato

em cada teste, retirada de uma curva de Gauss traçada com uma amostra representativa de candidatos à mesma função.

A interpretação do perfil global das Aptidões, ou seja, a classificação do candidato, pode ser feita em cinco categorias (superior, médio-superior, médio, médio-inferior, e inferior) e deve, quem classifica, ponderar, ao menos subjetivamente, as provas em relação umas às outras, parecendo razoável dar-se realce às de nível mental e reação psicomotora.

Na C.M.T.C. são eliminados os candidatos classificados em categorias inferior e médio-inferior, sendo aproveitados os médios, médio-superiores e superiores.

A FORMAÇÃO PROFISSIONAL

Vencidas as duas etapas iniciais do processo de seleção dos operadores de veículos de transportes coletivos, o candidato habilitado passa, então, por um processo de Formação correspondente à função para a qual foi selecionado, a fim de receber o treinamento adequado.

Tendo em vista a natureza das funções e a intensidade das solicitações dos serviços do tráfego, para renovação e ampliação dos quadros de pessoal, necessário se torna que a formação profissional assuma um caráter essencialmente prático, objetivo e individual. Contrariando os métodos tradicionais do ensino coletivo, através de classes ou grupos de alunos, a formação profissional para os serviços de transportes deve ser encarada sob o ponto de vista do indivíduo, uma vez que cada candidato se apresenta como um problema que implica numa solução especial e diferente.

Somente uma formação profissional racionalmente organizada e tènicamente orientada poderá produzir operadores perfeitamente aptos com um tempo de aprendizagem relativamente curto.

Considerando-se que, na prática, a seleção e a formação profissional não podem agir separadamente, tôdas as indicações fornecidas pela seleção, sôbre os diversos carterísticos das aptidões pesquisadas, têm grande importância e são, mesmo, indispensáveis para a execução do processo de formação.

Esta se desenvolve baseada nos resultados obtidos por aquela, procurando, tanto quanto possível, aproveitar as condições favoráveis de cada um, para o desenvolvimento da aprendizagem, assim como para a constatação do seu progresso específico, através de observações prolongadas e repetidas.

Sendo duas funções semelhantes quanto às qualidades e aptidões requeridas, especialmente as de tipo psico-sensorial e psicomotor, na prática, as funções de motorista e motorneiro diferem, em vista da diversidade de movimentos, posição, etc. inerentes à direção de um ônibus e de um bonde, respectivamente.

Essas diferenças fundamentais entre o trabalho a ser executado por uns e por outros, impli-

cam, necessariamente, numa diversidade de métodos de aprendizagem, tanto mais acentuada quando se constata que os candidatos a motorista são, já, portadores de Carta Nacional de Habilitação fornecida pela Diretoria do Serviço de Trânsito, ao passo que os candidatos a motorneiro somente recebem a sua Carta de Habilitação na própria Empresa depois de convenientemente preparados. É fora de dúvida que, quanto aos conhecimentos específicos dos sinais de trânsito e à própria experiência do tráfego urbano, os candidatos a motorista levam, inicialmente, considerável vantagem em relação aos candidatos a motorneiro.

O princípio fundamental em que se baseia toda a aprendizagem, tanto para os motoristas como para os motorneiros, é o estabelecimento de movimentos habituais, automatizados de tal maneira que toda a atividade profissional possa ser executada sem demasiado esforço e de maneira uniforme. O estabelecimento desses hábitos profissionais, essencialmente ativos, forma o que se poderá chamar "uma atividade habitual", diametralmente oposta à rotina, porque exprime tendência ao aperfeiçoamento contínuo.

Passaremos, em seguida, a considerar, de per si, cada uma dessas funções, através dos processos específicos de formação profissional:

MOTORISTAS DE ÔNIBUS

1. FORMAÇÃO INICIAL:

Todos os candidatos, conforme já ficou dito, são portadores de Carta Nacional de Habilitação expedida pela DST e habilitados sob o ponto de vista médico e psicotécnico, mas, a experiência profissional de cada um, especialmente no que diz respeito ao serviço de ônibus, é completamente desconhecida. Por esse motivo, compete, de início, a formação, tomar conhecimento do grau de experiência profissional dos candidatos, antes de qualquer iniciativa referente à execução do plano de treinamento, através do que se poderá chamar de um "Exame de Capacidade".

Tal exame deve ser realizado, preferentemente, em ônibus pequeno (27 lugares) e terá a duração necessária, variável conforme o candidato, para o perfeito conhecimento das qualidades e deficiências apresentadas. De acordo com o resultado, o candidato será ou não encaminhado ao treinamento.

A primeira etapa do treinamento, que consiste apenas num ajustamento inicial, deverá ser vencida, ainda, num ônibus pequeno e poderá constar do seguinte:

a) instruções teóricas sobre o funcionamento do veículo (características do motor, mudanças de marchas, uso dos freios, etc.);

b) treinamento inicial com o veículo em marcha, para correção dos movimentos defeituosos e estabelecimento dos movimentos normais reclamados pela função;

c) instruções e recomendações técnicas sobre cuidados e deveres do motorista.

Dêste ponto em diante, começa o treinamento propriamente dito, o qual poderá ser dividido em duas fases distintas, correspondendo cada uma delas a um tipo diferente de ônibus com Intrutores especializados:

1.^a FASE: Treinamento em ônibus pequeno, de câmbio universal, obedecendo ao seguinte programa:

a) *Marcha moderada* — Em locais de trânsito pouco intenso, o candidato passará a executar movimentos coordenados entre a embreagem e o câmbio, para as mudanças de marchas, de acordo com a rotação do motor.

b) *Paradas* — Em situações tão reais quanto as de serviço, o candidato passará, em seguida, a executar uma série de "paradas" e "saídas" suaves, sem solavancos, observando rigorosamente as determinações de paradas com a porta traseira exatamente em frente ao ponto de embarque, com o ônibus a uma distância aproximada de 20 centímetros do meio-fio, evitando, tanto quanto possível, que a porta dianteira fique colocada em frente a uma árvore ou sobre uma poça de água, dificultando a descida dos passageiros. Depois de uma série de exercícios semelhantes, respeitando as condições estabelecidas, o candidato passará, então, a executar:

c) *Manobras* — Préviamente estabelecidas e em locais escolhidos. Neste ponto o candidato passará a executar exercícios de marcha à ré, com curvas à direita e à esquerda, além de manobras de acostamento entre balizas, para o treinamento de embarque de passageiros em locais onde existem faixas para o estacionamento de outros veículos.

d) *Rampas* — O principal objetivo deste treinamento, feito em rampas com aclives e declives, consiste em familiarizar o candidato com situações de "paradas" e "saídas", sem o menor recuo do veículo. Completando esse treinamento o candidato fará, também, exercícios de paradas sem o auxílio dos freios, empregando, apenas, reduções de marcha.

e) *Trânsito* — Concluindo o treinamento nesta primeira fase, o candidato fará o percurso de um itinerário determinado, com as respectivas paradas, em todos os pontos de embarque e desembarque, simulando a entrada e saída dos passageiros.

2.^a FASE: Treinamento em ônibus de tamanho maior, com condições de funcionamento mais difíceis de serem satisfeitas, compreendendo exercícios diurnos e noturnos:

a) *Treinamento diurno* — O programa a ser desenvolvido nesta segunda fase deverá ser idêntico ao executado na primeira. Manobras, paradas, rampas etc., serão novamente vencidas pelos candidatos até que estejam perfeitamente familiarizados com o novo tipo de ônibus.

b) *Treinamento noturno* — A inclusão do treinamento noturno, como uma das etapas da formação do motorista de ônibus, tem por finalidade habituar o candidato ao tráfego com luzes, tanto externas (dos outros veículos) como inter-

nas (do próprio veículo), cujas condições de trabalho diferem, razoavelmente, das do tráfego diurno. Além das indispensáveis recomendações sobre os sinais luminosos de trânsito, tôdas as instruções referentes ao procedimento dos motoristas nos cruzamentos com as ruas e com outros veículos, em locais de trânsito intenso ou moderado, através de ruas fartamente iluminadas ou escuras, deverão ser transmitidas aos candidatos, visando habituá-los a anunciar a sua passagem com lampejos dos faróis.

c) *Trânsito* — Concluído o treinamento, como etapa final, será o candidato colocado em local de grande intensidade de trânsito, para o ajustamento completo dos diversos movimentos requeridos pela função e, sistematicamente, ministrados durante o período de aprendizagem.

Exame Final — Perante o Instrutor e um dos Técnicos encarregados da formação profissional, o candidato devidamente treinado deverá submeter-se a um Exame Final que consistirá na execução, em local previamente escolhido, de manobras, reduções de marchas, paradas, acostamentos etc., sem que seja tolerado o menor erro ou descuido.

Durante todo o treinamento, realizado em pequenos períodos de 20 minutos e registrados em folhas especiais, o candidato deverá receber, sistematicamente, dos diversos Instrutores, tôdas as instruções referentes ao comportamento individual durante as horas de serviço, tratamento a ser dispensado para com o público, apresentação pessoal, disciplina, etc., assinando finalmente um verdadeiro compromisso em que declare que cumprirá as instruções recebidas em benefício da coletividade.

Dêsse momento em diante o candidato deixará de ser um aprendiz para se tornar um motorista, consciente das próprias responsabilidades, podendo, por conseguinte, ser designado para os serviços de transportes coletivos, preferivelmente, numa "linha" de pouco movimento onde ficará em observação por um período não inferior a trinta dias.

2 — TREINAMENTO ESPECIALIZADO :

Completando um mínimo de noventa dias de experiência profissional e tendo, o motorista, cumprido satisfatoriamente as diversas atribuições que lhe foram designadas, poderá então, conforme o caso, submeter-se a um treinamento especializado, para os serviços em tipos de ônibus de comprimento maior, e características diferentes de operação, cujo trabalho se apresenta dentro de condições mais suaves, embora exija maior rigorismo de ordem técnica.

O treinamento especializado, como é óbvio, requer certas e determinadas condições, conforme o tipo de veículo a que se destina, porém, as suas linhas mestras podem ser resumidas no seguinte:

1.^a etapa — Instruções sobre o mecanismo do novo veículo, incluindo características do motor, instalações elétricas, posição do motorista em relação ao eixo dianteiro, etc.;

2.^a etapa — Início do treinamento em local previamente escolhido, de pouco movimento, para transferência e ajustamento ao novo veículo, dos movimentos empregados na função;

3.^a etapa — Treinamento de paradas, curvas, e manobras, inclusive balizas, visando à automatização dos movimentos segundo a capacidade de ajustamento individual;

4.^a etapa — Continuação do treinamento em locais de trânsito mais intenso, para o aperfeiçoamento dos movimentos automatizados;

5.^a etapa — Ajustamento integral de cada motorista, aos requisitos que demandam o funcionamento de novo veículo, através de exercícios sistematizados de todos os movimentos assimilados durante o treinamento;

6.^a etapa — Exame final, perante o Instrutor e um Técnico encarregado da formação profissional, para verificação da aprendizagem.

Durante todo o treinamento, nova ênfase deve ser dada quanto ao tratamento que o motorista deve dispensar ao público, cuidados e deveres profissionais, zelo pelo material de serviço, disciplina, relatórios de acidentes, etc.

MOTORNEIROS

1. Formação inicial :

Somente deverão candidatar-se à função de motorneiro, os condutores com algum tempo de experiência profissional, nesta última função. Esta exigência tem a grande vantagem de aproveitar, para a formação do motorneiro, toda a experiência adquirida pelo candidato, como condutor de bondes, não somente quanto às ocorrências do tráfego, tais como sinalização, paradas, chaves elétricas, etc., como, também, quanto aos conhecimentos do próprio veículo que, a pouco e pouco, o condutor vai adquirindo durante a sua vida profissional.

Submetido às provas de seleção, o candidato habilitado deverá iniciar, então, um período de treinamento, em local apropriado, dotado de certas e determinadas instalações necessárias à execução do programa de aprendizagem. Tais instalações podem ser: um bonde fixo, com os dispositivos de controle, alavancas, freios, letreiros, etc., em perfeito funcionamento, além de quadros murais ilustrativos de sinalização de tráfego, passagens de nível, chaves elétricas, etc.

Contando-se com êsses recursos, pode ser desenvolvido o seguinte plano de formação:

a) instruções preliminares sobre as partes essenciais do bonde: *controler*, freios, interruptores, chaves de trilhos, circuitos ou isoladores de seção, além de sinais de paradas, sinais convencionais de tráfego e pequenos defeitos, facilmente reparáveis, dos motores;

b) instrução geral sobre o funcionamento do bonde, com exercícios realizados no bonde fixo, através do manejo do *controler*, diferentes tipos de

freios, leitura do manômetro de ar comprimido, uso de chave de reversão, etc.;

c) viagem de instrução geral, para a fixação dos conhecimentos ministrados no item acima, acompanhados os candidatos por um Instrutor encarregado desse serviço;

d) prática na rua, em condições reais de tráfego, durante o tempo que se fizer necessário. Nesta etapa o candidato será sempre acompanhado de um motorneiro-instrutor, devidamente selecionado e formado para esse fim;

e) exame completo (teórico e prático) a ser realizado por examinadores da Diretoria do Serviço de Trânsito da Capital, para a expedição da respectiva Carta de habilitação, de conformidade com o que preceitua o Código Nacional de Trânsito.

Para a execução do plano descrito linhas acima, verificou-se na C.M.T.C. serem necessários, em média, 25 dias, distribuídos pelos diversos itens, segundo a capacidade de adaptação e de aprendizagem de cada candidato.

Com referência ao item (d), do plano descrito, todo o treinamento será executado em pleno tráfego, em períodos diurnos e noturnos, destacando-se, para cada candidato, um bonde e um motorneiro-instrutor.

2. Treinamento especializado :

Quando se trata da operação de tipos especiais de bondes, como por exemplo daqueles que não utilizam o sistema de freio manual, necessário

se torna que os operadores destinados a esse serviço, sejam racionalmente orientados e treinados, dentro de um plano objetivo que possibilite o conhecimento de todas as particularidades do novo veículo, para a perfeita execução da tarefa, dentro das indispensáveis precauções de segurança.

Esse treinamento, essencialmente prático e especializado, deverá ser executado por motorneiros devidamente selecionados, já com experiência profissional em tipos comuns de bondes e cuja fôlha de serviços não acuse um número elevado de acidentes de tráfego.

Quanto à realização do treinamento, propriamente dito, diversos cuidados devem ser observados, tais como:

a) conhecimento perfeito das características de funcionamento e das instalações elétricas do novo veículo;

b) exercícios iniciais com o veículo em marcha, em local de pouco movimento e com a presença de um Instrutor devidamente habilitado;

c) paradas e saídas, repetidas até a eliminação completa dos movimentos incorretos, causadores de movimentos bruscos;

d) ajustamento final, em local de trânsito intenso, para verificação da eficiência do aprendizado e eliminação de possíveis imperfeições;

e) preleção sobre os cuidados e deveres profissionais, zelo a ser demonstrado pelo material de serviço, tratamento a ser dispensado para com o público, apresentação pessoal, disciplina, etc.

* *
*

No Brasil, a assistência social organizada é de instituição recente. Não obstante, pode-se dizer, existe hoje um conjunto de atividades assistenciais, integradas em órgãos específicos que, em última análise, constituem um sistema permanente de proteção e garantia para a grande massa dos servidores não só das empresas particulares senão também do próprio Estado. Ocioso seria enumerar os órgãos existentes com finalidades de assistência social nos que trabalham na indústria, no comércio, nos serviços de transportes, de capatazias, nas atividades bancárias e noutros setores da atividade pública e privada. Mas, um regime satisfatório de assistência social não se restringe apenas à fixação de medidas de proteção, de previdência social, tendo em vista as situações depreciativas do trabalhador, mas ainda deve incluir providências que visem ao progresso ou pelo menos, à conservação do "standard" de saúde e de trabalho do servidor em geral. Sob esse segundo aspecto, adquire excepcional importância a instituição da "Colônia de Férias", como instrumento de recuperação de energias que foram despendidas no trabalho diuturno. É certo que a lei assegura o direito a férias, tanto nas empresas privadas como no serviço público. Esse princípio, entretanto, tem sido derogado pelo próprio trabalhador. Na atividade privada, é comum trabalhar o assalariado durante o período de férias, para o fim de receber, em dobro, o salário correspondente aos dias de férias não gozadas. No meio das atividades diretas ou indiretas do Estado, o servidor, via de regra, afasta-se do local de trabalho, durante as férias, mas não se afasta do ambiente urbano ou, mesmo, do clima da própria repartição que êle, vez por outra, visita, para olhar "de fora" os colegas de trabalho. Assim, atuam no seu espírito as mesmas causas de pressão psicológica e de desgaste orgânico, com o que fica elidido, na prática, o benefício de repouso que a lei teve em vista, ao instituir a obrigatoriedade das férias anuais. É claro que, sendo institucional o gozo de férias remuneradas, cumpre torná-lo efetivo, dentro do espírito com que o ditou a lei. Nesse sentido, é que deve ser assinalada a importância do que acaba de concretizar a Associação dos Servidores Civis do Brasil, adquirindo, para "Colônia de Férias" dos servidores civis, e franqueado a terceiros, o Hotel-Sítio Taquara, situado no bairro da Independência, próximo a Quitandinha. — J. Guilherme de Aragão — "R.S.P." — julho de 1949.