

Procuram-se bons motoristas de ônibus

Arivaldo Chaves/ZH

Os números revelados por um teste de seleção são preocupantes. Há muitos profissionais dirigindo estes veículos, mesmo sem terem capacitação

PEDRO CHAVES

Editoria Local/ZH

Mais de 1 milhão de pessoas são transportadas, diariamente, pela frota de 1.499 ônibus da cidade. Nesta grande operação estão envolvidos quase 4.600 motoristas que hoje ganham um salário básico de Cr\$ 425 mil mensais. É um mercado muito competitivo e com alta rotatividade de mão-de-obra. Isto talvez explique — mas não justifica — um quadro preocupante: no último teste de seleção que a Companhia Carris Porto-Alegrense promoveu, dos 2 mil profissionais que se candidataram a uma das vagas, apenas 115 foram aprovados e contratados. Mas todos são portadores de carteiras de habilitação classe "D", que dá o direito de dirigir veículos pesados — caminhões e ônibus — e muitos deles operam no transporte coletivo urbano e intermunicipal.

Metade dos que se apresentaram foram barrados na primeira exigência: histórico profissional, com a carteira do trabalho mostrando um índice de permanência de pelo menos três anos em um único emprego. Também foram constatados casos grosseiros de falsificação nas carteiras de habilitação. E a situação piorou nas demais etapas do processo seletivo: apenas 571 puderam fazer a avaliação veicular (direção e conhecimento de mecânica). Destes, só 143 foram encaminhados ao psicotécnico e aos exames médicos e 28 terminaram reprovados. Ou seja, pouco mais de 11% dos pré-selecionados mostraram condições para

contratação.

SEM VISÃO — O caso que mais impressionou os responsáveis pelo processo seletivo foi o de um motorista empregado em uma empresa de transporte coletivo intermunicipal e que tentava melhor sorte na Carris. Barrado por ter 75% de visão apenas no olho direito, ainda assim ele portava uma carteira de habilitação classe "D" recentemente renovada. E reagiu ao ser comunicado da impossibilidade de continuar os testes. "Ele reclamou que estava sendo discriminado", conta Carlos Finkelstein, contratado pela Carris para aplicar a avaliação nos candidatos. "E disse que tinha o olho branco de nascença", completa Marco Antônio Aguiar, instrutor da empresa.

Sem nenhuma visão no olho esquerdo — a legislação admite para a classe "D" 45% de visão em um dos olhos, desde que no outro o índice seja superior a 70% — este motorista poderia quando muito conseguir uma carteira de habilitação classe "B" para veículos de passeio ou de até 3.500 quilos. Ele não conseguiu ingressar na Carris, mas continua transportando centenas de pessoas, diariamente.

MUITO DIFÍCIL — No Departamento Estadual de Trânsito (Detran), o diretor da Divisão de Habilitação e Condutores, delegado Alcides Nardino, entende que só uma falsificação poderia dar ao motorista cego de um olho a habilitação para veículos pesados. Ele garante que os exames (avaliação médica, psicotécnico, legislação e direção) aplicados em quem pretende obter ou renovar uma carteira classe "D" são rigorosos e incluem um teste de direção com ônibus com pelo menos 20 lugares, não entrando neste total o do motorista.

Mas isto parece não corresponder



Risco: Na direção dos ônibus urbanos e intermunicipais, motoristas mal preparados

à verdade indicada pelos testes aplicados na Carris, onde, de um universo de 300 motoristas testados no *Ortho-rater* — aparelho que testa a real capacidade visual —, 25,2% apresentaram problemas de acuidade em um dos olhos e de profundidade no outro; 23,3% tinham dificuldades de profundidade nos dois olhos; e 16,4% com sérias reduções de percepção de cor e foco final.

Não menos preocupantes foram os resultados de outros exames: 5% dos avaliados apresentaram cardiopatias diversas e quase 8% dos submetidos ao eletroencefalograma mostraram ausência de ventilação no cérebro (o que pode causar o chamado "branco", extremamente perigoso para quem está dirigindo) ou epilepsia.

Exames médicos e de direção reprovam muitos candidatos

Mozart dos Santos/ZH

O sistema adotado para avaliação e reciclagem de motoristas, explica Carlos Finkelstein, inclui o trabalho de cinco instrutores que dão aulas teóricas e práticas. São constituídos grupos de 15 motoristas e utilizados três ônibus com chassi alongado e motor traseiro. A parte teórica inclui desde noções de mecânica até como tratar o passageiro, com instruções especialmente quanto à operação (como melhor conduzir) do veículo.

Desde o início os dados de cada candidato vão sendo lançados em uma ficha. No teste de rua o instrutor observa as principais dificuldades do motorista, para posterior correção. Antes do teste de direção propriamente dito, cada candidato tem de 15 a 20 minutos para adaptar-se ao veículo e lhe são explicadas todas as exigências que deverá superar se quiser ser contratado pela Carris. Só então começa o teste, com um roteiro que apresenta declive e aclive e que é eliminatório, em direção a Viamão. Em média, 70% dos candidatos apresentaram problemas na operação do veículo.

EFEITO FUNIL — Na segunda fase da avaliação, o teste inclui percurso urbano variado, com média de 60 quilômetros de extensão. Os instrutores verificam como o motorista age ao colocar o veículo em movimento, ao acionar embreagem e câmbio, ao estacionar; como procede em cruzamentos e curvas, frente a aclives e declives; conduta e postura ao dirigir e ao tratar com os usuários.

Quem for considerado apto, é então encaminhado à avaliação psicológica feita pelo próprio serviço especializado da empresa e, posteriormente, à sequência médica que inclui desde os exames tradicionais,



Carlos Finkelstein

como os de urina e sangue, aos sofisticados, como o *Ortho-rater* (visão). Só então são recomendados à contratação.

Dos 254 motoristas que integram o quadro atual da Carris, 120 já foram avaliados e reciclados. A reciclagem é feita por linha (a empresa tem 20 linhas em Porto Alegre) e a primeira atingida foi a 53, que passa em frente da empresa. E os profissionais aprovam o curso. Raul Silveira, 41 anos, há 14 anos dirigindo ônibus da Carris e atualmente na linha Ipiranga-PUC, diz que "com o tempo a gente até esquece alguma coisa, por isto valeu." Seu colega Fidélis Nonemacher, 58 anos, há 12 na empresa e profissional desde 1954, confessa que no início achava não ter nada a aprender. Depois, identificou dois cacoetes que prejudicavam sua operação: deixava o pé no pedal da embreagem (desgaste prematuro do disco) e repousava a mão na palanca de mudanças (prejuízo à caixa). Hoje, ele dirige os ônibus da T-2 sempre cuidando para evitar os antigos cacoetes.

Treinamento reduz custo de manutenção

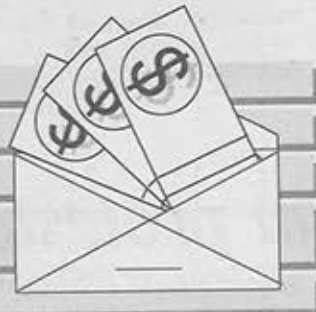
No caso da Carris, a opção pelo treinamento, segundo a diretora-presidente, Ruth D'Agostini, é o melhor caminho para qualificar o pessoal e evitar a rotatividade de mão-de-obra. "É mais barato treinar do que demitir", diz ela, antecipando que a empresa do Município deve ser padrão para o desempenho operacional do sistema.

A qualidade dos motoristas está diretamente ligada à redução de custos de manutenção e Ruth acredita que isto pode levar, no futuro, até mesmo a uma redução da tarifa. "Se gastarmos bem menos com reposição de pneus e peças e ainda com combustível, certamente isto se refletirá nos custos operacionais e, por consequência, no preço das passagens", ensina, advertindo que a Carris deve ser parâmetro para a SMT exigir de outras empresas o mesmo padrão de eficiência.

Com 15 empresas, 1.200 ônibus e 4 mil motoristas sob sua guarda, a Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre (ATP) também está atenta à qualidade dos profissionais que dirigem seus veí-

OS ATRATIVOS

- Salário médio: Cr\$ 600 mil líquido
- Assistência médico-odontológica
- Alimentação subsidiada
- Transporte gratuito para quem mora fora de Porto Alegre
- Cesta básica subsidiada



los, garante o vice-presidente Ênio Roberto Dias dos Reis. Ele localiza no salário (Cr\$ 425 mil de básico) a principal razão para os motoristas estarem "caprichando como nunca". "Eles temem perder um emprego que oferece um salário bem razoável".

CURSOS PERIÓDICOS

As empresas associadas à ATP, diz Ênio Reis, mantêm cursos periódicos — a cada 180 dias — para seus motoristas, em suas garagens. A reciclagem inclui aulas de direção defensiva e direção econômica — noções

de mecânica também — para grupos de 15 a 20 profissionais. Eles assistem eslaides e vídeos, mostrando inclusive os percursos de suas linhas e os pontos mais críticos destas.

Para Ênio, os problemas detectados em provas de seleção que atraem muita gente se devem em especial ao fato dos motoristas que atuam em outros setores, como caminhões de entrega de grandes lojas, e ganham a metade do valor de um motorista de ônibus, se apresentam tentando uma vaga, mas não têm a mínima experiência na operação de um veículo de transporte coletivo.