

TRÂNSITO

Maus motoristas andam soltos nas ruas



□ Método de avaliação revela sérias dificuldades na categoria dos profissionais. Como os amadores, eles só passam por testes a cada cinco anos. Ao renovarem a carteira

PEDRO CHAVES

Editoria Local/ZH

O crescimento da cidade, do número de veículos que circulam em suas ruas e a falta de novas obras viárias de porte vêm provocando cada vez maiores e mais constantes congestionamentos. Nos últimos 12 meses, subiu em 4% a frota — hoje beirando as 500 mil unidades — em circulação e Porto Alegre registra números de primeiro mundo no que se refere à relação habitantes/veículos: são 2,8 pessoas por veículo. Somam-se às dificuldades viárias a falta de policiamento de trânsito e o total desrespeito às normas legais por parte dos motoristas e tem-se os fatores que fazem crescer a cada dia as dificuldades.

Mas existe um outro elemento importante a ser considerado na desorganização do nosso trânsito: a qualidade de quem anda por nossas ruas e estradas atrás dos volantes. Alguns números são assustadores. De cada cem motoristas profissionais avaliados em uma complexa bateria de exames — físicos, laboratoriais e psicotécnicos —, 20 apresentam problemas cardiológicos, 15 têm alguma disfunção neurológica, 30 sofrem de dificuldades visuais e 35 mostram ter redução auditiva. Ou seja, nenhum mostrou estar totalmente livre de restrições.

É fácil imaginar, então, o que pode estar ocorrendo com os chamados motoristas amadores — carteira de habilitação da categoria A — que só passam por exames médicos e psicotécnicos quando se habilitam a dirigir um

veículo e renovam suas licenças a cada cinco anos, após um rápido exame oftalmológico.

APAVORANTE — Estes números preocupantes são revelados pelo engenheiro Carlos Filkelstein, que há oito anos mantém uma empresa de avaliação e treinamento de condutores de veículos que atua em Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Bernardo do Campo e Porto Alegre e já aplicou seus exames e testes em mais de 10 mil motoristas nos segmentos de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros; de produtos perigosos a granel; de empresas transportadoras de carga própria; de distribuição de alimentos; e de transporte urbano.

O mais grave ainda, diz ele, é que em todos os itens de avaliação pelo menos a metade daqueles que apresentam restrições têm problemas que os impediriam de estar dirigindo. "Mas todos eles são portadores da carteira de habilitação categoria E e muitos a renovaram recentemente", apavora-se Filkelstein.

Ele conta o caso de um motorista com quase 70% de redução da visão no olho esquerdo e que tinha renovado sua carteira há menos de um mês:

— Quando perguntei a ele como tinha conseguido isto, ele explicou. O médico sentou-se atrás dele e deu os conhecidos comandos: feche o olho tal, leia as letras; agora, feche o outro olho. E ele, espertamente, limitou-se a trocar de mãos e obstruir somente o olho em que não enxerga. E foi considerado apto.



Desrespeito: quem não obedece a sinalização também contribui para as mazelas do nosso trânsito

Prazo de validade é longo demais

Fotos Emílio Pedrosa/ZH



Filkelstein ficou apavorado

A renovação das carteiras de habilitação no Brasil chegou a verdades absurdas até 1987, quando foi retomada a norma de exigir que a cada cinco anos o motorista passe pelo exame de olhos para ter sua licença renovada. Só que há muita gente beneficiada pelo sistema adotado nos anos 70, quando quem tinha 18 anos de idade recebia uma carteira com validade pelos próximos 22 anos; e aqueles a partir dos 40 anos só necessitariam revalidá-la dez anos depois. Há pessoas dirigindo nas ruas e estradas com carteiras que só vencem depois do ano 2000.

O diretor do Departamento Estadual de Trânsito (Detran), delegado Alcides Nardino, acha extenso demais até mesmo o prazo atual de cinco anos, "mas esta é a lei". Além disto, ele questiona a capacidade dos governos, "já enfrentando tantas dificuldades financeiras", de montar uma estrutura que permitisse exames mais frequentes.

Para ele, o maior problema do nosso trânsito está nos abusos e imprudências cometidos pelos motoristas. "No momento em que está sendo observado, fazendo os exames, o candidato à carteira mostra-se cauteloso, dirige bem, obedece à sinalização. Depois de obter sua licença, transforma-se completamente e sai pelas ruas a cometer toda a sorte de desatinos."

DIFICULDADES — Com cerca de 13 mil novas carteiras de habilitação sendo emitidas mensalmente, o diretor do Detran confessa-se impotente para imaginar os tipos de problemas que podem ocorrer nos cinco anos que separam a expedição da renovação. "Se alguém perder um dos braços em um acidente que não seja de

trânsito, por exemplo, só ficaremos sabendo disto se ele se apresentar espontaneamente ou, então, à época da licença ser revalidada."

A única chance das autoridades estaduais exercerem seu controle está nos casos em que o motorista precisa ficar "encostado" e o médico do Inamps retém sua carteira e a encaminha, com um laudo, ao Detran. Este apreende a habilitação e só a libera depois que o condutor recebe alta do Inamps e passa por um novo exame de reavaliação. "Mas se ele procurar um médico particular, nem ficamos sabendo do caso", resume o delegado Alcides Nardino.

DIFERENÇAS — Como proprietário de uma auto-escola e ex-presidente da antiga associação (hoje é sindicato) da categoria, Adilson Assis Brasil Nunes garante que hoje em dia os candidatos a uma carteira de habilitação, na sua maior parte, já têm algumas noções porque suas famílias possuem pelo menos um veículo. "São jovens que prestaram bastante atenção quando seus pais dirigem e que também já experimentaram dirigir. Os que revelam não saber nada a respeito é porque vêm de famílias sem carro", justifica.

O número de aulas necessárias para alguém ser considerado apto a enfrentar os exames do Detran, diz Adilson, varia de pessoa para pessoa, em função da idade, "os com mais de 60 anos têm mais dificuldade em aprender" e do estado emocional. Mas, em média, as auto-escolas entendem que 15 horas/aula são suficientes: "Isto na prática de direção. Mas damos também legislação e sinalização — inclusive um livro para eles estudarem em casa — e aulas de direção defensiva".

A difícil missão de escolher os melhores

No trabalho que desenvolve para empresas desejosas de treinarem seus motoristas ou mesmo contratar outros, a Treinar — Treinamento e Consultoria em Transportes Ltda realiza inicialmente uma entrevista, depois encaminha os motoristas aos testes psicotécnicos e em seguida faz a avaliação veicular. Só então acontece a chamada seqüência da capacitação física, com eletrocardiograma, eletroencefalograma, testes de avaliação visual, espirometria (capacidade de respiração), audiometria e exames laboratoriais. Filkelstein revela que 2% dos motoristas avaliados apresentam cardiopatia alcoólica (reação alérgica do músculo cardíaco ao álcool), o que por si só seria razão para não mais dirigirem nenhum veículo automotor, muito menos ônibus

ou caminhões. "Também é grande o número de profissionais que têm disfunções neurológicas, como a ausência de suficiente ventilação no cérebro, o que provoca um 'branco' de sete a oito segundos de duração, tempo suficiente para que se registre uma tragédia nas estradas", adverte.

As empresas encaminham a tratamento seus funcionários que têm problemas que podem ser resolvidos. Mas, no caso de candidatos a vagas, qualquer um destes exames tem caráter eliminatório.

MUITO DIFÍCIL — Atualmente, garante o diretor da Treinar, para serem contratados dez motoristas é necessário avaliar cerca de 120 can-

didatos. "No circuito de avaliação veicular, por exemplo, só quatro entre dez motoristas se mostram aptos. Pelo menos nos nossos padrões." Ela acredita que estas crescentes dificuldades começam na formação do condutor:

— A primeira pergunta que o encarregado de uma auto-escola faz a quem o procura para receber treinamento, em geral, é "o senhor já sabe dirigir?". Além disto, a própria legislação existente contém um desencorajamento jurídico, pois indica o treinamento exigido, mas não fixa um limite obrigatório de carga horária para alguém ser considerado apto a dirigir. Finalmente, os exames feitos tanto para concessão como para renovação das carteiras de motorista deixam muito a desejar.