

## A SELEÇÃO DE MOTORISTAS NA PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRÁFEGO

*JOSÉ NAVA, chefe do Gabinete de Psicotécnica do Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais.*

As operações integrantes da atividade de dirigir e conduzir veículos auto-motores permitem à Psicologia do Trabalho, sistematizar a atividade do motorista na classe de psico-física, espacial, variável e percepto-reacional, com amplo fundo automatizável (Mira y Lopez). Logo, os atos componentes desse complexo de operações solicitam vastos e esparsos grupos de tôdas as funções.

- a) Ambientais, principalmente educação, inclusive a escolaridade.
- b) Constitucionais e fisiológicas, reguladoras da homeostase e do equilíbrio de hidrês.
- c) Psíquicas e mentais, que condicionam as aptidões.

Os aspectos econômico-sociais do trabalho de condutor de veículos colocam-no, entre as categorias profissionais, *em nível médio qualificado* mas com indiscutível pêso, no balanço e na distribuição do bem comum.

Incluído no setor de transportes e comunicações, uma das bases mais dinâmicas na evolução de um país, pode comprometer e retardar ameaçadoramente sua cultura, em cada erro ou omissão. Por isto, encarada do ponto de vista político-social, a atividade de conduzir veículos motorizados é um *trabalho de segurança pública*. Como tal se agrupa com o exército, a marinha, a aeronáutica, a navegação mercante, a aviação comercial, a polícia militar, a polícia civil, o corpo de bombeiros, os socorros de emergência, os correios, os telégrafos e inúmeras indústrias básicas e extrativas. Durante estados de guerra, pode sofrer a intervenção direta das classes armadas.

As origens da ocupação do chofer foram, porém, humildes: seus antepassados eram os carreiros, os carroceiros e os cocheiros, para não falar nos vectores, liteireiros e portadores, de antanho, ou nos carrega-

\* Comunicação apresentada ao II Congresso Nacional de Trânsito, reunido em Quitandinha, Petrópolis, de 1 a 5 de Dezembro de 1958.

dores e tropeiros, de hoje. Os motoristas são seus herdeiros profissionais, pois inúmeros destes trabalhadores a tanto chegaram, adaptando-se às modificações impostas pela evolução nos meios de transporte, as quais consistiram, principalmente, na substituição progressiva e paulatina da tração animal pela motora. Considerando as condições primitivas das máquinas e das vias de tráfego, a adaptação não foi difícil.

O tempo trouxe o aperfeiçoamento da máquina, acompanhado proporcionalmente pelo das vias. O mesmo não se pode dizer dos processos para licenciar condutores de veículos, conservando os mesmos métodos de antigamente, organizados quando os automóveis se popularizaram e se tornaram uma utilidade indispensável. De maneira que a escolha de motoristas continua em função de veículos primitivos, que não ultrapassavam velocidades de quarenta quilômetros por hora, em vias que não permitiam nem a metade desta rapidêz. Embora fôsse acentuadas as diferenças entre a condução de veículos de tração animal e a de veículos automotores, não se aquilatou bem a diferença entre os requisitos para exercer a ocupação de cocheiro e as aptidões para a condução de automóveis. Como exemplo, omitiram-se *aptidões dependentes da educação e da escolaridade*, sem as quais ninguém pode apreender os princípios de mecânica, indispensáveis para o conhecimento de motores de veículos, nem pode sentir a necessidade obrigatória de obedecer com rigor as leis, para valorizar a vida e evitar acidentes.

A seleção que exige para condutores de veículos automotores pouco mais do que pedia aos cocheiros, há sessenta anos, é tipicamente um meio empírico de qualificar profissionais e bem se acomoda aos tempos do fiacre, quando a *seleção direta* prescindia do *exame médico* e ignorava o *serviço social* e a *psicotécnica*. Bem se pode considerar este meio empírico, que a rotina mantém, como um processo constante, contínuo e anárquico de *orientação disjuntiva*, no qual muitos indivíduos frustrados elegem, sem motivo razoável e como último recurso, antepõem-a aos outros setores de trabalho, a ocupação de chofer.

Ora, incluída a direção de veículos no grupo de trabalhos de segurança pública, o processo de seleção de motoristas dever-se-ia processar através de meios mais próximos da exatidão científica, para equilibrar a desigualdade entre a importância do trabalho e as qualidades do trabalhador. Demonstrando esta desproporção, oferecemos à análise uma amostra de indivíduos, submetidos a exame psicotécnico, (1019 do sexo masculino e 1 do outro sexo), pretendentes à licença de motoristas profissionais, tabulados segundo a ocupação anterior, a idade e a escolaridade, fatores indispensáveis hoje, na escolha da profissão. Como se achasse o exame psicotécnico, ainda, em fase experimental (pelo menos em Minas), ficou acentado que a êle só se submetessem os candidatos à licença de chofer, reprovados mais de uma vez no exame de habilitação. Dêste modo, a preparação e a aprendizagem insuficientes e mal orientadas, são uma característica geral da amostra. Na separação dos grupos profissionais não atendemos à classificação profissiológica. Mas suas linhas mestras foram obedecidas, embora se inpuzessem outras peculiaridades ligadas ao nosso fim. No grupo denominado transportes

reunimos atividades subordinadas de algum modo à condução de veículos, ou que conduzissem ao pôsto de motorista, em processo de promoção e acesso. Eis os grupos de ocupações anteriores, com os trabalhos anotados, na fase que precedeu o ingresso na direção de veículos:

1 — *Artesanato*. Trabalhos manuais ou com máquinas manuais, exigindo habilidade e arte: alfaiates, cabeleireiros, encadernadores, estofadores, lapidários, oleiros, ourives, protéticos, sapateiros e tipógrafos.

2 — *Classificadas*. Trabalhos industriais, mecanizados ou qualificados pela habilidade, exigindo aprendizagem metódica: bombeiros hidráulicos, carpinteiros, ferreiros, gráficos, marceneiros, marmoristas, mecânicos diversos, metalúrgicos, pedreiros, vidraceiros.

3 — *Clerques*. Ocupações de escritórios, no comércio, na indústria e na burocracia, compreendendo amanuenses, atuários, contabilistas, correpondentes, escriturários, guarda-livros.

4 — *Comércio*. Ocupações de compra e venda, caracterizadas pela ambição de acumular dinheiro: bancários, cambistas, cobradores, comerciantes, comerciários, praticistas, representantes, securitários, viajantes.

5 — *Indústrias domésticas, auxiliares e criadagem*. Açougueiros, ascensoristas, atendentes hospitalares, domésticos, garçons, hoteleiros, lavanderia, leiteiros, moageiros, padeiros.

6 — *Não classificadas*. Grupos de ocupações não qualificadas, que dispensam aprendizagem e habilidades especiais: abastecedores de postos de gasolina, ajudantes diversos, garagistas, faxineiros, garis, lixeiros, porteiros.

7 — *Rurais*. Ocupações de campo, lavoura e pecuária ou assemelháveis: agricultores, boiadeiros, chacareiros, criadores, fazendeiros, hortaleiros, jardineiros, lavradores.

8 — *De segurança pública*. Excluídos soldados, servindo ao Exército Nacional em situação transitória, e os de transporte: aviadores, bombeiros de fogo, comunicações postais, telefônicas e telegráficas, guardas-civis, militares, policiais civis, policiais militares, rádio-telegrafistas, radialistas, vigilantes de trânsito.

9 — *Transportes*. Grupo *sui generis*, na carreira do motorista ou assemelhável: ajudantes de chofer, carroceiros, condutores, ferroviários, manobreiros de garage, maquinistas, mecânicos de automóveis e de aviação, motorneiros, tratoristas, trocadores.

OCUPAÇÃO ANTERIOR	IDADE							ESCOLARIDADE												
	18 a 25 anos	26 a 30 anos	31 a 35 anos	36 a 40 anos	41 a 45 anos	Totais	Percen- tagens	PRIMARIA					1.º CICLO				2.º CICLO	SUPERIOR	Totais	Percentagens
								Alfabe- tizados	1.ª série	2.ª série	3.ª série	4.ª série	1.ª série	2.ª série	3.ª série	4.ª série				
De nível superior ..	3		2			5	0,5										5	5	0,5	
De artesanato .....	26	15	3	5	3	52	5,1	2	1	3	5	28	3	2	4	4		52	5,1	
De clerques .....	40	14	5			59	5,8					19	8	11	4	5	12	59	5,8	
Classificadas .....	187	53	21	10	4	275	26,9	3	2	20	54	141	6	11	8	5	25	275	26,9	
Indústrias domésti- cas e auxiliares .	22	13	4	1	2	42	4,1	1	1	4	18	18						42	4,1	
Comerciais .....	167	38	22	10	4	241	23,6	6	1	6	43	109	15	18	13	12	18	241	23,6	
De segurança pú- blica .....	40	16	8	1	7	72	7,1	1		3	17	30	6	5	2	4	2	72	7,1	
Rurais .....	60	19	11	3	3	96	9,4	8	7	16	40	22			2	1		96	9,4	
Em transportes ....	49	13	4	6		72	7,1	3	2	10	22	29	3	1	1		1	72	7,1	
Não classificadas ..	63	27	7	5	4	106	10,4	9	11	19	39	28						106	10,4	
Totais .. .....	657	207	87	41	27	1020	100	33	25	81	238	424	41	48	34	31	58	7	1020	100
Percentagens ..	64,4	20,3	8,5	4,1	2,7	100		3,2	2,5	7,9	23,3	41,6	4,1	4,8	3,3	3,0	5,6	0,7	100	

O quadro anexo confirma o critério na seleção atual de motoristas: desmerece a importância da condução de veículos automotores, como trabalho profissional, na mesma medida em que o sub-estimam os indivíduos que o elegem. Resulta uma desproporção entre o trabalho, de nível médio e qualificado, e o trabalhador, na sua maioria, de nível desigual, com predomínio do inferior.

O exame deste quadro suscita as seguintes suposições:

Dos indivíduos que escolhem para profissão o trabalho de conduzir veículos, não mais de 64,4% se encontram na idade adequada para esta decisão vital, de 18 a 25 anos. É possível que uma parte tivesse *experimentado* outras ocupações. Entre 26 e 30 anos, 20,3% decidiram-se pela mesma atividade. Nesta fase da vida, talvez, estivessem frustrados nas ocupações anteriores. Podemos presumir que, a partir de 31 anos, houve 15,3% de indivíduos que procuraram este trabalho para, com seu produto, realizar ganhos avulsos e suprir deficits de seus orçamentos, *igualando um trabalho de segurança pública aos da condição de biscates*. Esta situação é inadmissível, dado o tempo que o motorista pode trabalhar em cada vinte quatro horas, sem a fadiga empobrecer a qualidade de seu trabalho — *seis horas*. Nenhum trabalho de segurança pode ser adicional, por causa de remuneração deficiente em profissão mal escolhida. O fato chama mais a atenção porque, segundo nossa experiência pessoal, os motoristas que transformam a direção de veículos em tarefa suplementar, trabalham à noite em transportes coletivos. A percentagem destes adventícios joga com os 13,4% de candidatos que possuíam ocupação atual, na época de requererem exame de habilitação, de nível mais elevado do que a pretendida (superior, clerques, de segurança pública); bem como os 21,5% de candidatos cuja escolaridade ultrapassava à necessária para aprendizagem de direção de veículos (1.º ciclo, 2.º ciclo e superior).

O grupo sob o título “transportes” contém 7,1% de candidatos. Infere-se, pois, que apenas uma minoria de candidatos desejasse, por vocação, a profissão de condutor de veículos, depois de iniciar a experiência e a aprendizagem em ocupações que serviriam de estágios, para a promoção ao grau de motoristas: mínimo que ingressa na profissão pelo meio mais racional, em seleção direta, — promoção depois da aquisição de uma conduta nova, em face de operações de trabalhos progressivamente mais complexas, com o resultante acesso a nível mais alto.

Por outro lado, 19,8% de candidatos exerciam misteres sem relação alguma com a direção de veículos (ocupações rurais e não classificadas) e que mesmo entram com um peso negativo, na avaliação das contra-indicações do Serviço Social. Com os 36,1% de candidatos cuja atividade anterior possuía relações indiretas e longínquas com a direção de veículos (artesanata classificadas e industriais domésticas), podemos perfazer uma percentagem de 55,9ü, equiparável, possivelmente, à quantidade dos que se conduzem ao volante segundo o tipo denominado *direção perigosa*.

Dos candidatos focalizados em nosso inquérito, 36,9% não revelavam escolaridade compatível com as operações de trabalho e com as

exigências que o mesmo faz às funções do organismo. Neste grupo, 5,7% apresentavam escolaridade miserável (alfabetizados e 1.<sup>a</sup> série primária). tão elementar que nem o hábito de lêr jornais desperta.

Ora, sabemos que 76,4% de acidentes de tráfego (Harry Desilva), excluídos os atropelamentos, apresentam causas originárias na personalidade do condutor, ficando nos restantes 23,6% as causas atribuídas aos pedestres, aos veículos e às vias. E sabemos que o Rio de Janeiro (neste e em muitos aspectos, modelo das outras capitais brasileiras) é a cidade do mundo onde mais se morre de acidentes de tráfego. Portanto, é imperativa a necessidade de reunir esforços para diminuir o número destes acidentes do tráfego. Sem grande empenho, pode estabelecer-se uma relação direta entre a quantidade de candidatos sem atributos para ingressar (e que ingressam) na profissão e o montante de causas de acidentes atribuídas ao condutor de veículos. Se mais de três quartas partes dos desastres é motivada pelos motoristas, a razão aponta o meio mais simples de diminuí-los:

1 — Orientação Profissional, entre o fim do curso primário e o início de cursos do 1.<sup>o</sup> ciclo (ginásial, técnico, artesanato).

2 — Seleção Profissional, com base científica, antes de licenciar o motorista, obedecendo à seguinte seqüência: a) Serviço Social, Exame Médico-profissiológico, Exame Psicotécnico. b) Formação Profissional e Exame de Capacidade e Habilitação.

Para conseguir-se bons resultados de métodos científicos de seleção, deve cuidar-se concomitantemente de bons métodos de formação profissional. Para boa formação, a seleção impõe avaliar as aptidões para a direção de veículos entre indivíduos com vocação e pendor para motoristas. E realça o êrro absurdo da seleção direta e primitiva, que os colhe entre fugitivos do meio rural, frustrados em ocupações não qualificadas e ambiciosos insatisfeitos em ocupações de nível superior. Uma seleção racional só se pode processar em paralelo à orientação e à formação profissionais.

Estas suposições não significam, de forma alguma, uma supervalorização da atividade de conduzir veículos. Tão só a evidência de uma necessidade básica: elevar a qualidade do motorista, para igualá-lo à importância de sua ocupação, — um trabalho de segurança pública. Sem melhorar o padrão do motorista, não será possível reduzir o número de acidentes, cujas causas se encontram em sua personalidade.

A imensa área territorial do Brasil é responsável pela diversidade de seus padrões de vida, recebendo influências de culturas tão primitivas quanto a dos Chavantes ou tão evoluídas quanto as do ciclo senhorial. De modo que são extremamente desiguais os níveis dos grupos sociais. Esta disparidade impede medidas que visassem atingir de pronto um grau de aperfeiçoamento compatível com a forma de seleção que defendemos. As autoridades podem, porém, tomar iniciativas, abrindo o caminho e preparando o futuro. Os núcleos brasileiros de população, quando estiverem mais próximos da uniformidade, encontrarão prontos os alicerces de uma obra que será realizada forçosamente.

A formação profissional dos condutores de veículos automóveis merece tôda atenção das autoridades de trânsito. Elas se acham investidas do poder de intervir, de maneira eficaz, no ensino da direção e con-

dução de veículos. A reforma dêste ensino é uma imposição do progresso e bastará para erguer o nível do motorista ao nível de seu trabalho. Em nosso inquérito e nos de autores de outras pesquisas, a respeito das causas dos acidentes de tráfego, há base para justificar uma reforma radical, dentro dêste esquema:

1 — Proibir o ensino livre da direção e condução de veículos automotores. L

2 — Criar um organismo de ensino e aprendizagem profissional no Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transportes e Cargas, a exemplo do que fazem outros institutos de classe, para a aprendizagem de trabalhos classificados: Senai e Senac.

3 — Planejar os programas e os currículos escolares, dentro de período letivo compatível, segundo as normas pedagógicas.

4 — Exigir diploma de curso primário para a matrícula.

5 — Criar equipes de professores, instrutores ou mestres, com a capacidade mínima exigida para êste tipo de ensino, de acôrdo com as exigências metodológicas e didáticas específicas.

6 — Estabelecer um padrão educacional para a constituição das bancas do exame de habilitação, dentro dos corpos docentes, sob a presidência de autoridade de trânsito.

7 — Erigir o estabelecimento assim criado em modêlo, licenciar, reconhecer e fiscalizar as escolas particulares que pre-encherem as exigências mínimas, estabelecidas.

## R E S U M O

*Comunicação ao II Congresso Nacional de Trânsito, reunido em Petrópolis, em Dezembro de 1958, sôbre os problemas de seleção de motoristas, relacionados às causas de acidentes de tráfego. Acentua a importância do trabalho de dirigir veículos, qualificado e classificado em nível médio, de segurança pública, em desacôrdo com os métodos de seleção direta, empregados ainda para licenciar condutores, que reclamam pouco mais do que pediam para licenciar cocheiros, antes da tração motora substituir a tração animal.*

*Num inquérito com 1020 candidatos à carteira de motoristas profissionais, demonstra a desproporção entre as exigências feitas ao organismo pelas operações de trabalho, em direção de veículos, e as más condições dos que ingressam na profissão. De modo que um trabalhador de nível inferior tenta adaptar-se em trabalho de nível médio, tornando evidente o paralelismo entre 76,3% de acidentes de tráfego, exceto atropelamentos, causados por motoristas, e a percentagem dêstes, presumivelmente, desajustada, frustrada e ambiciosa. A relação direta entre acidentes de tráfego e motoristas incapazes, confirma a observação dos autores europeus e americanos: a seleção científica diminui o número de acidentes. Para o Brasil conseguir o mesmo fim, o autor julga imprescindível recorrer à seleção científica, cujos métodos racionais, através do*

*serviço social, do exame médico e do exame psicotécnico, impedirão o ingresso na profissão de indivíduos inaptos.*

*Esta seleção torna implícitas a orientação e a formação profissionais. O resultado será a necessidade de proibir o ensino livre da direção de veículos. Estaria o Governo obrigado, portanto, a criar escolas-modélos, para este tipo de aprendizagem e ensino, obedecendo leis específicas de metodologia e didática. De acôrdo com estes padrões seriam licenciadas as escolas particulares, reconhecidas e fiscalizadas.*

## S O M M A I R E

*Communiation sur la sélection des conducteurs de véhicules et les problèmes qui se posent dans l'étude des causes des accidents de circulation, présentée au II Congrès National de Circulation sur Route, qui eu lieu à Petropolis, au mois Décembre, 1958. Envisage l'importance de l'occupation du conducteur, classifié dans un niveau moyen, de securité publique, laquelle n'est pas d'accord avec les méthodes de la selection directe, utilisées encore pour licencier les mécaniciens, en demandant un peu plus de ce qui était réclamé aux cochers, avant la traction motroce prendre la place de la traction animale.*

*Dans une enquête avec 1020 candidats au permis de conduire, l'auteur demontre la disproportion entre les exigences faites à l'organisme par les operations de travail et les mauvaises conditions de ces qui sont admis à la profession. De cette façon, un travailleur de niveau inférieur essaye de s'adapter un travail de niveau moyen, un fait qui rend évident le parallélisme entre les 76,3% des accidents (exception des heurtements et renversements de piétons) de la responsabilité des conducteurs, et la percentage de professionnels ambitieux supposés atteints de désadaptation sociale et frustration. Les accidents de circulation sont en rélation directe avec le nombre des conducteurs sans aptitudes et celá confirme l'observation des auteurs européens et américains: la selection scientifique diminue le nombre des accidents. Pour le Brésil arriver a un bout pareil on estime indispensable avoir recours à la selection scientifique, dont les méthodes rationnelles, avec l'aide sociale, l'examen médicale et les tests de psychotéchnique, empêcheront le permis aux sujets inaptés.*

*Cette slection rend implicites l'orientation et la formation professionnelles. La conséquence sera la nécessité d'interdire l'enseignement libre de la conduction de véhicules. Il faudrait donc que le Gouvernement établisse des écoles-modéle, pour ce type d'apprentissage et d'enseignement, dans l'obeissance des lois de la pédagogie espécifique. D'après ces padrons les écoles particulières pourront obtenir l'autorization et être surveillées.*

## S U M A R Y

*Address, dealing with drivers selection problems related to accidents causes, to the II Traffic National Congress, December, 1958. It emphasizes the importance of vehicle conduction as a profession, on the basis of an skilled job of median level and public security, that is not in accordance with the direct selection methods still used to yield drivers*



*license, observing little more than was asked to license coachmen, before the motor traction has take the place of the animal traction.*

*After an inquiry on 1 020 pretenders of driver license, the author points out the desproportion between the demands on the exigences made by job operations to the organism, and poor conditions of those who are admited in the profession. So that a worker of inferior level tries the adaptation in a work of median level. This make evidence of parallelism between 76,3% of traffic accidents (excluded the pedestrian personal injuries and fatalities) with driver's responsibility, and the number of bad conductors, presumptively ambitious, disadapted and frustrated individuals. The traffic accidents are in a direct relation with the number of drivers without aptitudes and this confirms what europeans and american authorities have observed: scientific selection reduces the accidents number. If Brazil expects to attain the same purpose, the scientific selection must be considered, which reasonable methods include social guidance, medical examination and psychotechnical tests, keeping out of the profession the individuals without aptitudes.*

*This selection implies the need for vocational guidance and professional education, with the need of free instruction of conduction vehicles prohibition. Therefore, the Government would be compelled to bring forth standard schools for this type of instruction, according to especific and pedagogical laws. On the basis of those models the private schools would be authorized and surveilled.*

#### REFERENCIAS

- ALVIM, MARIANA AGOSTINI. — Profissões Assistenciais. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, Vol. IV, 3, Rio de Janeiro, 1952.
- AMARAL FOUTOURA. — Introdução ao Serviço Social. Beerens, Rio, 1950.
- BAUNGARTEN, FRANZISKA. — A Inadaptação Socia na Vida Profissional. Trad. de Villemor Amaral e J. L. Furtado Portugal. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, Vol. V, 1, Rio de Janeiro, 1953.
- FORBES, T. W. — Contribuição dos Psicólogos na Redução dos Acidentes de Estrada. Trad. de L. P. C. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, Vol. VI, 4, Rio de Janeiro, 1954.
- FORBES, T. W. — Psychotechnology in Traffic Studies. *Traffic Quarterly*, Vol. III, 2, New York, 1949.
- KATZENSTEIN, BETTI. — Erro na Escolha da Profissão, Erro de Vida. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, Vol. VII, I, Rio de Janeiro, 1955.
- MADARIAGA, CESAR. — La Formación Profesional de los Trabajadores. M. Aguilar, Madrid, 1933.
- MASCARENHAS, YONNE. — As Entrevistas de Contato Rápido. Edição da Escola de Serviço Social de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1956.
- MENEZES CORTES, GERALDO DE. — Colaboração das Seleções Médica e Psicotécnica à Prevenção de Acidentes do Tráfego. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, Vol. IV, 3, Rio de Janeiro, 1952.
- MIRA Y LOPEZ, EMILIO. — Alguns Problemas de Síntese na Orientação Profissional. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, Vol. V, 2, Rio, 1953.
- MIRA Y LOPEZ, EMILIO. — Manual de Orientación Profesional. Editorial Kapelutz & Cia., Buenos Aires, 1947.
- NAVA, JOSÉ. — Contribuição do Serviço Social ao Estudo dos Acidentes de Tráfego. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, Vol. VII, 2, Rio, 1955.
- TRENCH, GUARACIABA. — Resultado da Seleção e Formação Profissional na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de São Paulo. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, Vol. VIII, 1, Rio de Janeiro, 1956.