

**GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE
SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA E DA DEFESA SOCIAL
POLÍCIA MILITAR
“ACADEMIA CORONEL MILTON FREIRE DE ANDRADE”**

ANTONIO EDUARDO NASCIMENTO DOS SANTOS

**A FUNÇÃO DE CONDUTOR E OPERADOR DE VIATURAS OPERACIONAIS NO
ÂMBITO DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR:
UMA REFLEXÃO SOBRE HABILITAÇÃO X QUALIFICAÇÃO.**

**Natal / RN
2013**

ANTONIO EDUARDO NASCIMENTO DOS SANTOS

**A FUNÇÃO DE CONDUTOR E OPERADOR DE VIATURAS OPERACIONAIS NO
ÂMBITO DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR:
UMA REFLEXÃO SOBRE HABILITAÇÃO X QUALIFICAÇÃO.**

Artigo apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais – CAO da Academia de Polícia Militar do Rio Grande do Norte, como requisito para a conclusão do Curso.

Orientador: Laurêncio Menezes de Aquino -
Cel QOCBM.

**Natal / RN
2013**

ANTONIO EDUARDO NASCIMENTO DOS SANTOS

**A FUNÇÃO DE CONDUTOR E OPERADOR DE VIATURAS OPERACIONAIS NO
ÂMBITO DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR:
UMA REFLEXÃO SOBRE HABILITAÇÃO X QUALIFICAÇÃO**

Artigo apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais – CAO da Academia de Polícia Militar do Rio Grande do Norte, como requisito para a conclusão do Curso.

Aprovada em _____ de novembro de 2013.

BANCA EXAMINADORA

Laurêncio Menezes de Aquino – Cel QOCBM (Orientador)

Marcos de Carvalho Fernandes – Maj QOCBM (Membro convidado)

Francisco Flávio Melo dos Santos – Maj PM (Membro Convidado)

RESUMO

Estudo da atual condição técnica-profissional dos Condutores/Operadores de veículo de emergência do Corpo de Bombeiros Militar do Rio Grande do Norte-CBMRN, numa análise da qualificação oferecida pela instituição a estes profissionais, abordando o tipo de seleção empregada para suprir os quadros de condutores, o grau de conhecimento técnico, a habilitação dentro das normas vigentes e o grau de satisfação profissional, analisando os fatores que estão influenciando a falta deste profissional no CBMRN. Sendo realizado através de questionário contendo 15 questões objetivas, aplicado a 52 condutores operacionais do 1º GB, 2º GB, GBS e SAPHU, além de pesquisa bibliográfica. Chegando à conclusão que o CBMRN necessita realizar, em curto prazo, treinamento específico para os condutores, a fim de qualifica-los para atuar com eficácia nas diversas viaturas operacionais, além de propor a criação de um Quadro de Especialistas em Condução e Operação de Viaturas, elevando assim o nível de qualificação e mantendo-se um número ideal de militares prontos para compor a escala de condutores, condição *sine qua non* à solução do problema de falta de pessoal qualificado para assumir a missão de condutor.

Palavras-chave: Condutores. Qualificação. Seleção. Profissional. Bombeiros.

ABSTRACT

Study of current technical-professional status of drivers / operators of emergency vehicle the Fire Brigade of Rio Grande do Norte-CBMRN, an analysis of the qualification offered by the institution to these professionals. Addressing the type of selection used to supply the cadres of conductors, the degree of technical knowledge and the skills within the current regulations and the degree of job satisfaction, analyzing the factors that are influencing the lack of this professional in CBMRN. Being conducted through a questionnaire containing 15 objective questions, applied to 52 operational drivers From 1 GB, 2 GB, GBS e SAPHU, besides literature. Concluding that the CBMRN need to accomplish in the short term, specific training for drivers, in order to qualify them to operate effectively with various operating vehicles, besides proposing the creation of a framework

Specialists Driving and Operation of Vehicles, thereby raising the level of qualification and maintaining an ideal number of troops ready to compose the scale conductors, sine qua non for solving the problem of lack of qualified to assume the mission of conducting personnel.

Keywords: Conductors. Qualification. Selection. Professional. Firefighters

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Carro de combate a Incêndio antigo.....	15
Figura 2 – Carro de combate a Incêndio moderno.....	14
Quadro 1 – Veículos Pesados.....	16
Quadro 2 – Veículos Leves.....	16
Quadro 3 – Veículos de Médio Porte.....	17
Tabela 1 - Grau Hierárquico.....	19
Tabela 2 - Faixa etária.....	19
Tabela 3 – Tempo de Efetivo Serviço.....	20
Tabela 4 - Tempo de serviço na Função de condutor.....	20
Tabela 5 – OBM de lotação.....	21
Tabela 6 - Categoria da CNH.....	21
Tabela 7 - Tempo de Habilitação.....	22
Tabela 8 - Tempo de habilitação para a categoria da VTR Operada.....	22
Tabela 9 – Qualificação antes de assumir a função.....	22
Tabela 10 - Pleno conhecimento operacional da VTR.....	23
Tabela 11 - Dificuldade em operar a VTR.....	24
Tabela 12 - Viaturas operadas.....	24
Tabela 13 - Grau de satisfação com a função.....	25
Tabela 14 -Grau de satisfação dos superiores.....	25

LISTA DE SIGLAS

ABS – Auto Busca Salvamento
ABSR – Auto Busca Salvamento e Resgate
ABT – Auto Bomba Tanque
ACA – Auto Comando de Área
AEM – Auto Escada Mecânica
AF – Auto Florestal
AHQ – Auto Hidro Químico
APA – Auto Plataforma Aérea
BA-MC - Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI
BM – Bombeiro Militar
CAO – Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais
CAP-BA - Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo
CBMDF - Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal
CBMMT - Corpo de Bombeiros Militar do Mato Grosso
CBMRN – Corpo de Bombeiros Militar do Rio Grande do Norte
CBPC.-.Corpo de Bombeiros Provisório da Corte
CCI – Carro Contra Incêndio
Cel – Coronel
CFC – Centro de Formação de Condutores
CFSD - Curso de Formação de Soldados
CNH – Carteira Nacional de Habilitação
CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito
CSFA – Centro Superior de Formação e Aperfeiçoamento
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
GB – Grupamento de Bombeiros
GBS – Grupamento de Busca e Salvamento
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura aeroportuária
Maj – Major
OBM – Organização Bombeiro Militar
Of. Intermediário – Oficial Intermediário
Of. Subalterno – Oficial Subalterno
PM – Polícia Militar

QOCBM – Quadro de Oficiais Combatentes Bombeiro Militar

SALV - Salvamento

SALVAMAR – Salvamento Marítimo

SAMU – Serviço de Atendimento Móvel e Urgência

SAPHU - Serviço de Atendimento Pré-hospitalar e Urgências

SCI – Seção Contraincêndio de Aeródromo

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SENAT - Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte

SESCINC - Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio

SESI - Serviço Social da Indústria

SEST - Serviço Social do Transporte

SGB – Sub Grupamento de Bombeiros

SIDAM – Seção Independente de Defesa Ambiental

SM – Salvamento Marítimo

VTR - Viatura

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	5
2	CONDUTOR DE VEÍCULO DE EMERGÊNCIA DO CBMRN.....	7
	2.1.CONDUTORES E OPERADORES DE VIATURAS OPERACIONAIS: AMPARO LEGAL.....	10
3	VIATURAS OPERACIONAIS.....	11
	3.1.ALGUNS FATOS HISTÓRICOS.....	12
	3.2.FROTA DE VIATURAS OPERACIONAIS DO CBMRN.....	15
	3.2.1. CADASTRO DE VIATURAS OPERACIONAIS DO CBMRN.....	16
4	ESTUDO DOS DADOS OBTIDOS ____.....	18
	4.1.PERFIL PROFISSIONAL DO CONDUTOR DE VEÍCULO DE EMERGÊNCIA DO CBMRN.....	18
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	26
	REFERÊNCIA.....	32

ANEXO

1 INTRODUÇÃO

Carvalho, Passos e Saraiva (2008. p 122) dizem que: “As organizações precisam, de fato, empreender os maiores e melhores esforços para atrair para si os profissionais mais competentes”.

A palavra qualidade corre hoje por todos os cantos do mundo. Em uma sociedade globalizada, onde o fluxo de informações e a velocidade de difusão das ideias e do conhecimento são cada vez maiores, a qualidade dos serviços públicos prestados vem sendo continuamente colocados em cheque por uma população sabedora de suas obrigações, consciente de seus direitos e que busca continuamente melhorias na qualidade de vida em sociedade, principalmente no que tange a segurança e paz social. A necessidade de buscar constantemente a melhoria na prestação dos serviços é um ideal consolidado no mundo das empresas privadas e uma preocupação atual das instituições que compõem o serviço público.

Buscar a excelência na prestação do serviço por parte das instituições públicas, além de obrigação do Estado para com seus cidadãos, é um dever imposto pela Constituição Federal quando descreve o princípio da eficiência. Tal princípio abarca dois entendimentos possíveis: o primeiro tange o agente público, que não pode atuar de forma amadora, pautando suas ações na improvisação, mas deve buscar diuturnamente a excelência dos resultados e a minoração dos custos e/ou dos danos. O segundo diz respeito à forma de organização da Administração Pública, que deve atentar para padrões modernos de gestão ou administração, vencendo o peso burocrático, atualizando-se e modernizando-se.

A partir deste princípio, temos que o Corpo de Bombeiros, como qualquer outro órgão público, tem que se adequar à situação técnico-profissional atual, buscando novas tecnologias e conhecimentos disponíveis no afã de atender às necessidades da sociedade de maneira mais eficiente possível.

E nesta busca de um serviço de excelência não se pode esquecer a função de condutor e operador de viaturas operacionais, que além do conhecimento comum a todos os que conduzem veículos por nossas vias, deve ter treinamento de direção defensiva e ofensiva, além de conhecimento específico sobre a viatura que opera. Se o condutor operar uma viatura tipo Auto-Bomba Tanque - ABT, deve saber

operar os diversos sistemas da viatura, ter um conhecimento, mesmo que básico de hidráulica; se um Auto Busca e Salvamento - ABS, além dos sistemas da viatura, um conhecimento básico de Física, pois este veículo pode ter em seus sistemas um guincho onde se empregará sistema de multiplicação de forças, estes são pequenos exemplos de quão importante é a qualificação adequada do condutor.

Cabe ressaltar que os militares que atuam na função de condutor de veículo de emergência no Corpo de Bombeiros Militar do Rio Grande do Norte não foram devidamente preparados para desempenhar tal função, o que ao longo dos anos vem causando problemas a instituição como carência de condutores, falta de estímulo dos condutores, alto índice de paneiras nas viaturas. Segundo Ana Cristina Limongi França (2009)

Pessoas preparadas produzem melhor e se sentem mais autoconfiantes. Por outro lado, aqueles que não possuem um preparo adequado ao cargo estão mais propensos à tomada de decisão incorreta e frequentemente culpam terceiros por sua falha. (FRANÇA 2009, p.87)

Assim, este estudo tem como objetivo estudar e identificar os efeitos da condição da não qualificação adequada dos condutores no âmbito CBMRN, como esses efeitos influenciam no efetivo serviço de combate a incêndio e salvamento, na autoestima dos condutores, além de propor possíveis resoluções aos problemas que possam ser identificados.

Para elaboração deste estudo foi realizada coleta de dados junto ao CBMRN, pesquisa bibliográfica e documental, além do emprego de questionário contendo 15 questões objetivas, onde os condutores responderam perguntas que iam desde idade e tempo de serviço até técnicas sobre conhecimento das viaturas. Por se tratar de uma pesquisa de campo mais voltada à função de condutor de viatura o pesquisador achou irrelevante para o momento a aplicação de entrevistas com comandantes e diretores, ficando para um estudo mais aprofundado do assunto.

As pesquisas foram realizadas nas seguintes unidades operacionais da instituição, que tem seu Comando Geral Localizado na Av. Prudente de Moraes, 2410, Barro Vermelho, Natal/RN, sendo que as unidades de interesse ao estudo:

- a) 1º Grupamento de Bombeiros (1ºGB) responsável pelo serviço de combate a incêndio na capital do estado e que se subdivide em:

- 2º Subgrupamento de Bombeiros (2ºSGB/1ºGB) sediado na Área da Fábrica COTEMINAS na Zona Norte de Natal, Rua Umaitá, nº 72, Bairro de Jardim Lola, São Gonçalo do Amarante. O 2º SGB do 1º GB tem como principal função atender ocorrências de combate a incêndios em toda a Zona Norte e município do Litoral Norte.
 - 3º Subgrupamento de Bombeiros (3ºSGB/1ºGB) sediado na Área de tancagem da Petrobras TENAL no Bairro de Santo Reis, Rua Professor Evaristo de Souza, nº 30. O Sub Grupamento de Bombeiros da Tenal tem como principal objetivo garantir a segurança de quem mora nas imediações dos depósitos de combustível da Petrobrás.
- b) 2º Grupamento de Bombeiros (2ºGB) responsável pelo serviço de combate a incêndio no interior do estado e que se subdivide em:
- 2º Subgrupamento de Bombeiros (2ºSGB/2ºGB) sediado na cidade de Mossoró, Rua Felipe Camarão, Bairro Aeroporto, S/N - Mossoró/RN. O 2º SGB tem por missão atender as ocorrências de Mossoró, e também as da Região Oeste e Litoral Setentrional.
 - 3º Subgrupamento de Bombeiros (3ºSGB/2ºGB) sediado na cidade de Caicó, Rodovia RN 228, KM 49, Aeródromo Rui Mariz, Bairro Samanaú - Caicó/RN. O 3º SGB tem por missão atender as ocorrências registradas em Caicó e também todas as ocorrências registradas na Região Seridó de nosso Estado.
 - 3ª Seção do 2º Subgrupamento de Bombeiros do 2º GB - Local: BR 405, Km 3, 1997, Arizona, Pau dos Ferros/RN, 59.900-00.
- c) Grupamento de Busca e Salvamento (GBS) sediado na Av. Antônio Basílio. Tem por missão atuar nas ocorrências de salvamento terrestre, aéreo e aquático.
- d) Serviço de Atendimento Pré-hospitalar e Urgências sediado no Quartel do Comando Geral.

2 CONDUTOR DE VEÍCULO DE EMERGÊNCIA DO CBMRN

Por condutor de veículo de emergência, entende-se que é o profissional habilitado e qualificado a conduzir veículos de socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias. E assim

sendo estes profissionais devem ser qualificados adequadamente, principalmente os condutores de veículos do Corpo de Bombeiros, como cita o Manual de Direção Defensiva do CBMDF:

É primordial que os condutores entendam que de sua capacidade profissional e conhecimento dependem o êxito da Corporação em praticamente todos os serviços. O condutor é o grande responsável por todos os deslocamentos nas diversas atividades de rotina do Corpo de Bombeiros, devendo estar ciente de todos os seus direitos e deveres.

A qualificação do profissional é de inteira responsabilidade do Corpo de Bombeiros por intermédio do Centro de Manutenção e da Escola de Conductor e Operador de Viaturas, todavia, **ao término de sua qualificação, o militar passa a ser o único no sistema capaz de realizar, na prática, os anseios de um serviço seguro e qualificado.** (grifo nosso) (BORGES, 2003 p. 82)

No Corpo de Bombeiros Militar do Rio Grande do Norte, assim como em todas as instituições que atuam na segurança pública e defesa civil do país, a função de condutor de veículo de emergência é de primordial importância para o cumprimento de suas funções, pois é este profissional que tem a responsabilidade de levar para o local do sinistro o pessoal e equipamentos que, no caso dos bombeiros, inclui o próprio veículo, necessários ao cumprimento da missão. Um exemplo claro disso é o caso da Auto Plataforma Aérea-APA adquirida pelo governo do estado em 1998 à empresa finlandesa BRONTO SKYLIFT, equipamento de elevado valor (aproximadamente US\$ 1,5 milhão) e com um sistema totalmente informatizado e moderno. Sendo uma viatura altamente tecnológica que necessitava de uma qualificação para operá-la, foram designados na época dois oficiais para participarem de uma qualificação junto ao fornecedor na Finlândia e estes após passarem por esta qualificação e após o recebimento da viatura repassaram o conhecimento para alguns oficiais e praças que tinham a função de condutores, porém como se tratava de um equipamento de alto custo e extremamente técnico, sua operação ficou restrita a um ou dois oficiais e principalmente a um condutor, o então Sargento Heriberto de Oliveira. Ocorreu que a única pessoa que operava rotineiramente o veículo foi o sargento, o que o tornou o expert na operação deste, chegando a ser solicitado por diversas ocasiões para resolver problemas de bloqueio da APA.

Em meados de 2006 a APA apresentou um grande vazamento em um de seus cilindros hidráulicos, tornando o seu sistema de elevação inoperante, porém o sargento continuou movimentando a viatura para que esta não apresentasse também problemas mecânicos, mas em 2007 o graduado foi para a reserva e a APA ficou parada no pátio de viaturas do CBMRN até 2009, quando foi realizada uma reforma geral. Em 2007, este pesquisador e o 3º Sgt BM Edmilson Elias Barros concluíram o CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM MOTO-MECANIZAÇÃO, no Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal – CBMDF, e no curso se qualificaram a operar tal equipamento. Assim a APA voltou a ser operada rotineiramente, e em 2010 o CBMRN com apoio de instrutores do CBMDF promoveu um curso para operador e condutor da APA. A partir daí a viatura realmente foi efetivada no pronto emprego, ou seja, com condutores escalados diariamente, o que reduziu sobremaneira as panes na viatura.

Este exemplo nos mostra quão importante é a qualificação do condutor, pois um equipamento de custo extremamente elevado e de suma importância nas ocorrências onde necessite do emprego de táticas de combate e salvamento aéreo, ficou por quase duas décadas em situação de prontidão para seu emprego, necessitando do acionamento de um militar que deveria se deslocar de sua residência ou outro lugar qualquer para operar a viatura.

Com isso vimos como é importante a capacitação dos condutores. Chiavenato (2009, p.389) conceitua treinamento como “o processo educacional focado no curto prazo e aplicado de maneira sistemática e organizada através do qual as pessoas aprendem conhecimentos, habilidades e competências em função de objetivos específicos”.

E com minha experiência de 25 anos de serviço, dentre eles como encarregado das viaturas da Seção de Contra Incêndio do aeroporto internacional Augusto Severo, de 1995 a 2003 e, já como oficial, Chefe da Seção de Suprimento e Manutenção do Centro de Logística do CBMRN, de 2006 a 2009, sei quão é importante uma qualificação específica para que o bombeiro militar possa assumir a função de condutor, pois este irá operar viaturas onde seu valor pode variar de R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil Reais) a R\$ 2.500.000,00 (dois milhões e quinhentos mil reais) aproximadamente, onde o mais importante na realidade não é o alto custo destas, mas a proteção à vida dos cidadãos norte-rio-grandenses.

2.1 CONDUTORES E OPERADORES DE VIATURAS OPERACIONAIS: AMPARO LEGAL.

Vislumbrando a Lei Complementar nº 230, de 22 de março de 2002 (Dispõe sobre o Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio Grande do Norte, fixa o efetivo da Corporação) e o Decreto nº 16.038, de 02 de maio de 2002 (Aprova o Regulamento Geral do Corpo de Bombeiros Militar do Rio Grande do Norte), não se encontra qualquer referência à função de condutor de veículo de emergência ou outra congênere.

Já o Código de Trânsito Brasileiro-CTB em seu artigo 145 estabelece que para se conduzir veículo de emergência o candidato deve, além dos requisitos para se habilitar nas categorias D e E: inciso I (ser maior de vinte e um anos) e o inciso III (não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses), o candidato deve “ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN” (BRASIL, 2007, p.52).

Vislumbrado este artigo do CTB, é claro que um dos requisitos para se conduzir veículos de emergência é possuir curso especializado e curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, normatizados pelo CONTRAN. Através da Resolução 168/2004 CONTRAN que em seu Artigo 33 diz:

Os Cursos Especializados serão destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos ou de emergência, além de informar quais são os órgãos responsáveis por ministrar tais cursos.

(http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04_COMPILADA.pdf)

Embora o CONTRAN tenha normatizado o curso especializado destinado aos condutores de veículos de emergência, este órgão não normatizou o Curso de Treinamento de Prática Veicular em Situação de Risco, porém isto não exime a instituição em oferecer aos seus profissionais curso de condução e operação de tais veículos, pois além de serem veículos de um elevado valor aos cofres públicos, são extremamente especializados, necessitando assim de pessoal qualificado em sua operação.

Situação diferente ocorre na Seção Contraincêndio de Aeródromo – SCI do aeroporto Internacional Augusto Severo, que através de convênio firmado entre o

CBMRN e a INFRAERO é mantido um efetivo de 43 bombeiros que atuam na área do aeródromo, e para se operar um Carro Contra Incêndio – CCI o condutor deve obrigatoriamente passar por uma especialização, como cita a Resolução Nº 279, De 10 de Julho de 2013 da ANAC, que estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC):

13. PROVISÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC

13.1 GENERALIDADES

13.1.1 O operador de aeródromo deve garantir que no exercício das atividades operacionais do SESCINC seja observado, além dos critérios próprios, o estabelecido em legislação trabalhista vigente e neste Anexo.

13.1.2 O operador de aeródromo deve garantir, ressalvadas as condições estabelecidas neste Anexo, que o exercício das funções operacionais do SESCINC seja executado, exclusivamente, por profissionais detentores da seguinte documentação válida:

13.1.2.1 Certificado de habilitação de bombeiro de aeródromo;

13.1.2.2 Atestado de aptidão física e psicológica;

13.1.2.3 Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA);

13.1.2.4 Certificado de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI, para o exercício desta função operacional; (grifo nosso)[...]

13.1.2.9 Carteira Nacional de Habilitação (CNH) compatível com o tipo de veículo a ser operado, com registro de especialização para condução de veículos de emergência, segundo as normas nacionais de trânsito, para o exercício das funções operacionais de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI e Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio.

13.3.2 Quanto às especializações:

13.3.2.1 A especialização é uma formação complementar que capacita o bombeiro de aeródromo para execução de funções operacionais específicas no SESCINC.

13.3.2.2 As especializações de bombeiro de aeródromo são classificadas em:

a. Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC) – especializa o bombeiro de aeródromo para a condução e operação de CCI. (grifo nosso)

Esta resolução mostra claramente a importância de se normatizar a função dentro de uma organização.

3 VIATURAS OPERACIONAIS:

São consideradas viaturas operacionais os veículos destinados ao emprego na atividade fim do CBMRN, em missões de combate a incêndio e salvamento, salvamento terrestre, salvamento aquático, salvamento aéreo, emergência médica e veículos de apoio a estas atividades. Estes veículos são dotados de engenhos e

sistemas que os tornam especiais, necessitando de treinamento para perfeita operação.

Os veículos destinados às operações de bombeiro, assim como a indústria automobilística geral, vêm sofrendo ao longo dos anos um grande avanço tecnológico. Podemos afirmar que a evolução partiu dos combates a incêndio onde eram empregadas linhas de baldes formadas pelas populações locais; em seguida com o advento da bomba de incêndio, primeiramente manual e depois a vapor, os bombeiros começaram a utilizar carroças com tração animal, que conduziam todo o equipamento para o local do sinistro. A partir daí, com o aparecimento dos automóveis, as organizações de bombeiros por todo o mundo incorporaram veículos com várias superestruturas como escadas mecânicas, plataformas aéreas, bombas de incêndio, guinchos, guindastes, torres para iluminação entre outros equipamentos, chegando aos dias atuais, onde existem viaturas que tem seus engenhos gerenciados por centrais de comando eletrônicos informatizadas, necessitando do condutor, além dos conhecimentos básicos, conhecimento específico para cada tipo de viatura.

3.1 ALGUNS FATOS HISTÓRICOS

- 1.700 a.C: O imperador Hamurabi, da Babilônia, criou as primeiras regras de convivência comunitária que foram registradas pela história do mundo, o famoso Código de Hamurabi, onde, entre elas, estavam inseridas também as primeiras normas de prevenção contra incêndios. Código este do qual, até os dias atuais, 282 artigos transformaram-se em jurisprudência;
- 564 a.C: - China - Registro escrito do que se pode dizer que foi o primeiro agrupamento de bombeiros civis oficialmente instalado;
- 250 a.C.: Alexandria - O engenheiro Ctesibius inventa, no Egito, a primeira bomba manual portátil de pistão (com um cilindro, tipo ampola injetora) para combate a incêndios, sendo aperfeiçoada posteriormente (com dois pistões) pelo matemático e mecânico grego Heron (séc. I d.C.). Cópia de sua descrição original, em latim, feita por Vitruvius, matemático e mecânico romano, em seu tratado de arquitetura. Mais de 150 anos após sua invenção (24 a.C.), encontra-se junto a um espécie similar, advinda do Arsenal de Marinha de D. Pedro II, em 1856, que foi a primeira bomba manual do Corpo de Bombeiros Militar do Estado

do Rio de Janeiro, atualmente existente no Centro Cultural e Histórico do Corpo de Bombeiros;

- 1395 - Lisboa - Primeira brigada de incêndio de cidadãos, por Carta Régia de D. João I;
- 1886 - Lisboa - Surge oficialmente a primeira Associação de Bombeiros Voluntários;
- 1930 - Lisboa - É criada a Liga dos Bombeiros Portugueses;
- 1979 - Lisboa - Foi instituído o Serviço Nacional de Bombeiros, congregando bombeiros civis e militares, profissionais ou voluntários.
- 1763 — Paris — O general Pierre Morat cria os seis primeiros grupos de bombeiros civis, não remunerados, cognominados de Gardes Pompes.
- 1792 - O general Napoleão Bonaparte, percebendo que os Gardes Pompes não funcionavam, semimilitarizou-os sob o nome de Compagnie de Pompes Publiques. Eram três companhias (oito chefes e 270 homens) com a obrigação de usar um sabre-briquet como distinção. Desfilaram pela primeira vez em uniformes em 1795. Por problemas financeiros, relaxaram a disciplina. Ainda não eram militares de verdade.
- 1810 - Aconteceu o grande incêndio da Embaixada da Áustria, durante uma festa em homenagem a Napoleão, agora Imperador da França, onde morreram muitos membros da realeza. Por causa disso, o Imperador descobriu que os bombeiros não eram confiáveis e eram incapazes de cumprir ordens.
- 18 de setembro de 1811 - Napoleão militariza definitivamente o Corpo de Bombeiros. Cria o Bataillon des Sapeurs Pompiers, sob o controle direto do Ministro do Interior, com leis militares e com direito a um soldo. Eram 576 homens divididos em quatro companhias, todos usando obrigatoriamente fuzil-baioneta, comandados pelo chefe de Polícia.
- 20 de março de 1818 - (fogo e vinho - Sexta-Feira Santa) - Primeira grande prova de fogo para os novos bombeiros militares. Durante o combate ao incêndio na Comedie Francaise, falta água e, graças à engenhosidade e autoridade militar dos bombeiros, o fogo foi apagado com vinho, "cedido graciosamente" pelos comerciantes e moradores locais mais abastados, diretamente de seus tonéis particulares, para os carros-pipa do Corpo de Bombeiros.

- 1789 - Rio de Janeiro - A bomba manual de dois cilindros é utilizada oficialmente no grande incêndio que destruiu o Recolhimento de Nossa Senhora do Parto, que existia próximo a Praça XV (duas pinturas retratando o fato existem no Museu do Corpo de Bombeiros do Rio de Janeiro).
- 1797 - Rio de Janeiro - Através do Alvará Régio de 12 de agosto o Arsenal de Marinha passou a ser o órgão público responsável pela extinção de incêndios na cidade.
- 1856 - Rio de Janeiro - Baseado nos modelos militar francês e civil português, porém ainda com resquícios das influências inglesa e alemã surge no Brasil o primeiro serviço público de combate a incêndios, fundado pelo imperador D. Pedro II, através do decreto imperial nº 1.775 do dia 02 de julho, que começou seus trabalhos utilizando bombas manuais e a vapor francesas, inglesas e brasileiras, respectivamente dos Arsenais de Guerra e Marinha, Repartição de Obras Públicas e Casa de Correção, todos agora reunidos num só órgão: o Corpo de Bombeiros Provisório da Corte (CBPC).
- 1892 - Joinville (SC) - Surge o primeiro Corpo de Bombeiros Voluntário do Brasil.
- O atual Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio Grande do Norte surgiu na segunda década do século XX, através da lei nº 424, de 29 de novembro de 1917, sancionada pelo governador Joaquim Ferreira Chaves, que criou uma Seção de Bombeiros anexa ao Esquadrão de Cavalaria. Seu efetivo inicial constava de 24 (vinte e quatro) praças, a comando do Capitão João Fernandes de Almeida, popularmente conhecido por “Joca do Pará”, que cumulativamente comandava a tropa cavalariana.
- O Corpo de Bombeiros foi recriado em 1955, através da lei nº 1.253, de 21/09/55, porém somente entrou em efetividade no ano de 1959, precisamente a 05/09, no atual QCG da PMRN. Seu primeiro Comandante nessa recriação foi o Cap. Geraldo Laurentino da Silva, sendo supervisionado técnica e administrativamente, pelo Maj. José Osias, do CBM/DF, então Estado da Guanabara, atual Rio de Janeiro.
- Lei Complementar 230 de 22 de março de 2002, (Emancipação do CBMRN).
- Decreto 16.038 de 02 de maio de 2002 (Aprova o Regulamento Geral do CBMRN)

3.2.1 CADASTRO DE VIATURAS OPERACIONAIS DO CBMRN ATÉ 24/06/2013

Nº	MARCA	TIPO	MODELO	ANO/MODELO	PLACA	ATUAÇÃO	COMB
1.	MAGIRUS	AEM	D-170	1973	NNJ-0030	NATAL	Diesel
2.	MERCEDES	ABT	1519	1985	ABT 3949	MOSSORO	Diesel
3.	MERCEDES	ABT	1519	1985	MYY-8144	CAICÓ	Diesel
4.	MERCEDES	ABT	1618-L	1991	NNJ-4435	NATAL	Diesel
5.	MERCEDES	ABT	1618-L	1991	MZI-7683	CAICO	Diesel
6.	MERCEDES	ABT	1618-L	1991	NNJ-9886	NATAL	Diesel
7.	MERCEDES	ABS	709-L	1991	NNJ-0028	NATAL	Diesel
8.	MERCEDES	APA	3538	1998	MYO-9904	NATAL	Diesel
9.	MERCEDES	ABT	1113	1967	MYP-4931	NATAL	Diesel
10.	MERCEDES	ABT	METZ	1973	AAR-4692	MOSSORO	Diesel
11.	MERCEDES	ABT	1214	1995	MXO-2331	NATAL	Diesel
12.	SCANIA	AHQ	111	1987	AHQ-4218	MOSSORÓ	Diesel
13.	VOLKSWAGEN	ABT	17-210E	2005	NNK-1337	NATAL	Diesel
14.	VOLKSWAGEN	ABT	17-250E	2005	MYR-7043	NATAL	Diesel
15.	VOLKSWAGEN	ABT	17-250E	2006	MYR-7053	NATAL	Diesel
16.	VOLKSWAGEN	ABSR	8-150E	2006	MYJ-8642	NATAL	Diesel
17.	VOLKSWAGEN	ABSR	8-150E	2006	MZC- 9795	MOSSORO	Diesel
18.	VOLKSWAGEN	ABT	17250 CNC	2009/2010	NNR-2969	CAICÓ	Diesel
19.	VOLKSWAGEN	ABT	17250 CNC	2009/2010	NNR-3569	NATAL	Diesel

Quadro 1 – Veículos Pesados

Fonte: Seção de Suprimento e Manutenção/Clog

MOTOS E QUADRICICLOS							
Nº	MARCA	MODELO	TIPO	ANO	PLACA	ATUAÇÃO	COMB.
1.	HONDA	FALCON	MOTO-SOCORRISMO	2007	MYZ-5486	CAICÓ	Gasolina
2.	HONDA	FALCON	MOTO-SOCORRISMO	2007	MYZ-5526	NATAL	Gasolina
3.	HONDA	FALCON	MOTO-SOCORRISMO	2007	MYZ-4986	MOSSORÓ	Gasolina
4.	HONDA	FALCON	MOTO-SOCORRISMO	2007	MYZ-5496	NATAL	Gasolina
5.	HONDA	FALCON	MOTO-SOCORRISMO	2007	MYZ-4896	NATAL	Gasolina
6.	HONDA	FALCON	MOTO-SOCORRISMO	2007	MYZ-5366	MOSSORÓ	Gasolina
7.	HONDA	FALCON	MOTO-SOCORRISMO	2007	MYZ-4936	CAICÓ	Gasolina
8.	HONDA	FALCON	MOTO-SOCORRISMO	2007	MYZ-4956	NATAL	Gasolina
9.	HONDA	QUADRICICLO	SALVAMAR	2007	TRX-1100	NATAL	Gasolina

MOTOS E QUADRICICLOS - Continuação							
Nº	MARCA	MODELO	TIPO	ANO	PLACA	ATUAÇÃO	COMB.
10.	HONDA	QUADRICICLO	SALVAMAR	2007	TRX-1094	NATAL	Gasolina
11.	HONDA	QUADRICICLO	SALVAMAR	2009	QCB-0001	NATAL	Gasolina
12.	HONDA	QUADRICICLO	SALVAMAR	2009	QCB-0002	NATAL	Gasolina
13.	HONDA	QUADRICICLO	SALVAMAR	2009	QCB-0003	MOSSORÓ	Gasolina
14.	HONDA	QUADRICICLO	SALVAMAR	2009	QCB-0004	NATAL	Gasolina
15.	YAMAHA	LANDER	MOTO-SOCORRISMO	2010	NNV-3165	NATAL	Gasolina
16.	YAMAHA	LANDER	MOTO-SOCORRISMO	2010	NNV-3155	NATAL	Gasolina
17.	YAMAHA	LANDER	MOTO-SOCORRISMO	2010	NNV-3145	NATAL	Gasolina
18.	YAMAHA	LANDER	MOTO-SOCORRISMO	2010	NNV-3135	NATAL	Gasolina
19.	YAMAHA	LANDER	MOTO-SOCORRISMO	2010	NNV-3125	NATAL	Gasolina
20.	YAMAHA	LANDER	MOTO-SOCORRISMO	2010	NNV-3115	NATAL	Gasolina
21.	YAMAHA	LANDER	MOTO-SOCORRISMO	2010	NNV-3195	NATAL	Gasolina
22.	YAMAHA	LANDER	MOTO-SOCORRISMO	2010	NNV-3185	NATAL	Gasolina
23.	YAMAHA	LANDER	MOTO-SOCORRISMO	2010	NNV-3175	NATAL	Gasolina
24.	YAMAHA	LANDER	MOTO-SOCORRISMO	2010	NNV-3095	NATAL	Gasolina

Quadro 2 – Veículos Leves

Fonte: Seção de Suprimento e Manutenção/Clog

UTILITÁRIOS E CAMIONETAS							
Nº	MARCA	MODELO	TIPO	ANO/MODELO	PLACA	ATUAÇÃO	COMB.
1.	TOYOTA	HILUX	AF	2010	ICR-7538	NATAL	Diesel
2.	FIAT	DUCATO B	AMB	2009	MZL-5682	NATAL	Diesel
3.	FIAT	DUCATO B	AMB	2009	MZL-5772	NATAL	Diesel
4.	FIAT	DUCATO A	AMB	2009	MZL-5792	CAICÓ	Diesel
5.	FIAT	DUCATO B	AMB	2009	MZL-5732	NATAL	Diesel
6.	FIAT	DUCATO B	AMB	2009	MZL-5642	NATAL	Diesel
7.	FORD	F-250	SALV	2008	MZC-1415	NATAL	Diesel
8.	FORD	F-250	SALV	2008	MZC-1395	NATAL	Diesel
9.	FORD	F-250	SALV	2008	MYW- 4993	NATAL	Diesel
10.	FORD	RANGER	SALV	2008	MYW- 4943	NATAL	Diesel
11.	FORD	RANGER	SALV	2008	MYW- 4923	MOSSORO	Diesel
12.	FORD	RANGER	SALV	2009	NNO-6040	NATAL	Diesel
13.	FORD	RANGER	SALV	2009	NNO-6120	NATAL	Diesel
14.	FORD	RANGER	SALV	2009	NNO-6020	NATAL	Diesel
15.	FORD	RANGER	SALV	2009	NNO-6030	NATAL	Diesel
16.	GMC	3500 HD	SALV	2000	MYA 7974	CAICÓ	Diesel
17.	MMC	L-200	SALV	2008	MYW- 4893	CAICO	Diesel
18.	NISSAN	FRONTIER	SALV	2007	JJE-0251	NATAL	Diesel
19.	NISSAN	X-TERRA	ACA	2007	JJE-3111	NATAL	Diesel

UTILITÁRIOS E CAMIONETAS – Continuação							
Nº	MARCA	MODELO	TIPO	ANO/MODELO	PLACA	ATUAÇÃO	COMB.
20.	TROLLER	T4 TDI	SM	2008	NNM-4319	NATAL	Diesel
21.	TROLLER	T4 TDI	SM	2008	NNM-4309	NATAL	Diesel
22.	MMC	L-200		2010	NNK-5441	NATAL	Diesel
23.	MMC	L-200		2010	NNK-5451	NATAL	Diesel
24.	MMC	L-200		2010	NNK-5471	NATAL	Diesel
25.	MMC	L-200		2010	NNK-5481	NATAL	Diesel
26.	MMC	L.200		2010	NNK-5501	NATAL	Diesel

Quadro 3 – Veículos de Médio Porte

Fonte: Seção de Suprimento e Manutenção/Clog

Analisando as tabelas acima, verificamos que da frota operacional do CBMRN 65,7% das viaturas são de grande e médio porte, incluindo desde caminhão de 08 eixos até pick-ups e motos, que obrigam os condutores a se familiarizarem com as características de operação de cada veículo.

4 ESTUDO DOS DADOS OBTIDOS

Após a aplicação dos questionários a 52 militares que concorrem a escala de condutor e operador de veículo de emergência, e analisados os dados obtidos foi possível traçar um perfil do condutor de veículo de emergência do CBMRN, assim como identificar a carência e a necessidade real de qualificação deste profissional, como veremos a seguir.

4.1 PERFIL PROFISSIONAL DO CONDUTOR DE VEÍCULO DE EMERGÊNCIA DO CBMRN

O estudo a seguir leva em consideração o grau hierárquico, a idade, o tempo de serviço na corporação, o tempo de serviço na função de condutor e Organização Bombeiro Militar – OBM de lotação. Estes dados são importantes para que se tenha uma visão geral do problema estudado, a fim de se chegar a uma conclusão aceitável sobre a função de condutor.

Tabela 1 - Grau Hierárquico

Grau Hierárquico	Quantidade	%
Of. Intermediário	-	0%
Of. Subalterno	-	0%
Sub-tenente	-	0%
Sargento	05	10%
Cabo	-	0%
Soldado	47	90%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

Analizando a Tabela 1 verificamos que do total de pesquisados 90% corresponde ao grau hierárquico inicial na corporação, ou seja, grande parte dos condutores ou estão em início de carreira ou são militares que não tiveram oportunidades de ascensão funcional principalmente, no entendimento deste pesquisador, pela falta de um Quadro de Praças Especialistas em condução e operação de viaturas e por não ter havido concurso para formação de Cabos ou Sargentos combatentes desde a emancipação do CBMRN em 22 de março de 2002, as promoções ocorridas neste período se deram por tempo de serviço, esta última situação comprovada também pelo baixo índice de graduados na função, 10% dos pesquisados.

Tabela 2 - Faixa etária

<i>Faixa etária</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
18 a 20	-	0%
21 a 30	12	23%
31 a 40	31	60%
41 a 50	09	17%
Mais de 50	-	0%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

A Tabela 2 nos mostra que a maior parte do efetivo de condutores está com idade entre 31 e 40 anos, 60%, indicando que o grupo pesquisado está em começo ou meio de carreira, ou seja, e um recurso que será aproveitado durante no mínimo 10 anos na corporação, levando em consideração que estes não sejam promovidos a sargento, pois assim sendo, como soldado estes seriam compulsoriados aos 51 anos, que é o limite de idade para permanência na ativa de soldados e cabos. Como

será mostrado na tabela seguinte, é uma mão de obra ainda com possibilidade de uma qualificação mais especializada.

Tabela 3 – Tempo de Efetivo Serviço

<i>Tempo de serviço</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
01 a 05	13	25%
05 a 10	09	17%
10 a 20	24	46%
20 a 30	06	12%
Mais de 30	-	0%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

Como comentado acima e confirmado analisando esta tabela, o número de condutores que está no início ou no meio da carreira ainda é considerável, aproximadamente 88% estão entre 01 e 20 anos de serviço. Vale destacar que o último concurso para o Curso de Formação de Soldados BM ocorreu em 2006, sendo que foram convocados candidatos para os CFSD's (Curso de Formação de Soldados) de 2007 (69 concluintes), 2009 (97 concluintes) e 2012 (46 concluintes), num total de 212 militares.

Tabela 4 - Tempo de serviço na Função de condutor

<i>Anos</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
01 a 05	21	40%
05 a 10	16	31%
10 a 20	12	23%
20 a 30	03	6%
Mais de 30	-	0%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

Quanto ao tempo de serviço na função de condutor observamos que a maior parte do efetivo está na função há pouco tempo, entre 01 e 05 anos, o que na análise do pesquisador indica que não possuem muita experiência em operar veículos especiais, como um ABT. Por outro lado isso é uma vantagem ao se implementar uma qualificação, pois estes militares possuem pouco ou nenhum “vício

de função”, sendo mais fácil de se doutrinar em técnicas modernas de condução e operação.

Tabela 5 – OBM de lotação

<i>OBM</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
1º SGB/1ºGB	06	12%
2º SGB/1ºGB	02	4%
3º SGB/1ºGB	04	8%
1º SGB/2ºGB	-	0%
2º SGB/2ºGB	11	21%
3º SGB/2ºGB	11	21%
1ª Sç/2ºGB	05	10%
GBS	08	15%
SIDAM	-	0%
SAPHU	05	10%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

O maior número de condutores se concentra na capital, pois é onde se concentra o maior número de OBM's, num total de 06 e onde se agrupa o maior número de veículos e os mais especializados, como a Auto Plataforma Aérea.

Tabela 6 - Categoria da CNH

<i>CNH</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
A	-	0%
B	06	12%
C	-	0%
D	11	21%
E	-	0%
AB	09	17%
AC	-	0%
AD	24	46%
AE	01	2%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

Com relação à habilitação dos condutores 69% estão aptos a conduzir veículos com mais de 3,6 toneladas obedecendo ao CTB, ou seja, a maior parte dos condutores podem, de acordo com a legislação, conduzir os veículos de grande porte da corporação, porém isso não significa que todos são capazes de operar os diversos sistemas e engenhos que existem nesses veículos, carecendo de treinamento para tal.

Tabela 7 - Tempo de Habilitação

<i>Anos</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
01 a 05	01	2%
05 a 10	13	25%
10 a 20	31	60%
20 a 30	07	13%
Mais de 30	-	0%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

Tabela 8 - Tempo de habilitação para a categoria da VTR Operada

<i>Anos</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
01 a 05	10	19%
05 a 10	16	31%
10 a 20	15	29%
20 a 30	05	10%
Mais de 30	-	0%
Não habilitado p/ VTR	06	12%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

Comparando-se as tabelas 7 e 8 notamos que embora 60% dos condutores são habilitados a mais de 10 anos, o número de habilitados para conduzir o veículo em que trabalha com maior índice também está entre 05 e 10 anos, com uma leve queda para 31% corroborando os resultados da Tabela 4 – Tempo de serviço na função de condutor, onde 71% dos condutores estão na função entre 01 e 10 anos, com maior número entre 01 e 05 anos (40%), e muitos destes estão obtendo experiência de condução no serviço.

Tabela 9 – Qualificação antes de assumir a função

<i>Tipo de qualificação</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
Curso	22	42%
Treinamento	03	6%
Sem Treinamento	27	52%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

Ao analisar as respostas da questão que gerou a Tabela 9 verificou-se 52% dos pesquisados assumiram a função de condutor sem a adequada qualificação, Treinamento ou Curso, que os capacitassem para exercer tão importante função. Estes militares são selecionados durante o curso de formação de Soldados verificando-se dentre os formandos aqueles que possuem CNH nas categorias C, D ou E, principalmente e que preferencialmente já tenham trabalhado com veículos pesados após selecionados e findo o curso antes de assumirem a função são instruídos por 2 ou 3 dias pelos motoristas mais antigos para então entrarem na escala de serviço.

Também identificamos que muitos dos pesquisados que informaram possuir curso antes de assumir a função, estas eram respostas falsas positivas, pois o curso que informavam possuir era o Curso para Condutor de Veículo de Emergência, ministrado pelo SEST/SENAT ou Sesi/SENAI, que não o prepara para operar os equipamentos e engenhos dos veículos do CBMRN, pois é um curso voltado para condutores que pretendam ou estejam exercendo função de condutor de veículo de emergência em qualquer órgão público ou empresa privada como Polícia Militar, Hospitais, SAMU entre outros, e até mesmo no Corpo de Bombeiros por ser uma exigência legal da Resolução Nº 168, de 14 de Dezembro de 2004, porém ele não é específico para a condução prática como é necessário na corporação. Ou seja, esta forma de seleção e capacitação empregada na instituição é falha e ineficaz.

Tabela 10 - Pleno conhecimento operacional da VTR

<i>CONHECIMENTO</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
SIM	40	77%
NÃO	10	19%
NÃO respondeu	02	4%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

Embora a tabela 10 se contraponha ao analisado pelo pesquisador, indicando que 77% dos pesquisados informam possuir pleno conhecimento operacional da VTR, estes, em sua maioria, afirmam que obtiveram o conhecimento no dia-dia, através de instruções repassadas pelos operadores mais antigos e pela própria vivência no serviço diário, o que não é de surpreender, pois esta prática de seleção e “qualificação” vem de longa data.

Tabela 11 - Dificuldade em operar a VTR

<i>Tipo de Dificuldade</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
Prática na condução da viatura.	-	0%
Prática na operação dos componentes.	09	17%
Prática na condução da viatura e na operação de componentes.	03	6%
Nenhuma dificuldade	40	77%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

A Tabela 11 demonstra um grau de confiança em 77% dos pesquisados no que diz respeito à dificuldade em operar a VTR, que é explicado pelo fato da maioria dos condutores exercerem a função a mais de 05 anos (60% exercem a função entre 05 e 30 anos), como demonstrado na Tabela 4. Porém este grau de conhecimento não foi avaliado, carecendo de estudos mais detalhados, inclusive com testes práticos, a fim de se comprovar ou não se os operadores tem dificuldade na operação.

Tabela 12 - Viaturas operadas

<i>Viaturas Operadas</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
Uma	09	17%
Duas	08	15%
Três	06	12%
Quatro	14	27%
Cinco	14	27%
Seis	01	2%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

No tocante ao número de viaturas operadas, podemos afirmar que o CBMRN tem 66% de seus condutores com capacidade de operar de três a cinco tipos de viaturas, entra *Auto Bomba Tanque (ABT)*, *Auto Busca e Salvamento (ABS)*, *Salvamento*, *Resgate Ambulância* e *Moto-Resgate*, mas pelo fato de haver um número reduzido de condutores, sempre que há uma baixa de um militar a escala de serviço sofre uma alteração, pois não existe um quadro reserva o que não ocorreria se houvesse um quadro de especialistas.

Tabela 13 - Grau de satisfação com a função

<i>Grau de satisfação</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
Excelente;	09	17%
Ótimo;	14	27%
Bom;	22	42%
Ruim;	05	10%
Péssimo.	02	4%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

Sobre autoestima do bombeiro Borges (2006) comenta;

[...] este conceito é fundamental para os bombeiros, pois são colocados sempre em situações muito difíceis, é imprescindível que saibam sempre que são merecedores de todos os adjetivos que são dispensados a eles. Quando nós bombeiros nos sentimos culpados por algo que fizemos e cuja resultado não foi o esperado, precisamos fazer a auto crítica, entretanto precisamos ter boa vontade para nos entender, a auto condenação nunca é uma virtude quando temos a consciência de que fizemos tudo que estava ao nosso alcance para cumprir as nossas obrigações. (BORGES 2006, p.289)

Analisando a tabela 13 verifica-se que embora os operadores não tenham passado por curso específico ou tenham um quadro específico, o que daria esperança a uma promoção, o nível de satisfação pessoal com a função que exercem está entre excelente e bom, demonstrando que por se tratar de uma função exercida por poucos, lhes dá status entre seus pares e um maior grau de confiança entre seus superiores.

Tabela 14 -Grau de satisfação dos superiores

<i>Grau de satisfação</i>	<i>Quantidade</i>	<i>%</i>
Excelente;	10	19%
Ótimo;	13	25%
Bom;	26	50%
Ruim;	03	6%
Péssimo.	-	0%
Total	52	100%

Fonte: Dados coletados e categorizados pelo pesquisador (2013.1)

A tabela 14 refere-se a como o militar pesquisado avalia o grau de satisfação dos seus superiores com seu trabalho, como citado acima, os condutores por

exercerem uma função onde ele é o principal elemento da guarnição, tem um certo status junto aos seus superiores pois na falta dele por qualquer motivo, o socorro fica impedido a prestar o serviço a sociedade. Porém com este status, vem a cobrança que Borges (2006, p. 284) muito bem cita: “Toda cobrança que existe na vida de um bombeiro tem que partir dele próprio, a cobrança dos outros não pode e não deve existir. Cada bombeiro precisa ter a certeza que de que fez o seu melhor [...]”.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo analisar a atual situação da qualificação dos condutores-operadores de viaturas operacionais do CBMRN, fazendo um estudo de como este profissional é selecionado para desempenhar esta função, se por seu conhecimento técnico ou seu conhecimento comum de condutor. Verificar se os requisitos exigidos pela instituição são adequados para a seleção de condutores-operadores de viaturas operacionais. Conferir se o condutor está devidamente habilitado dentro do que preconiza o Código de Transito Brasileiro (CTB) e dar um diagnóstico da real situação técnico-profissional destes profissionais através de levantamentos estatísticos, estudos in loco e questionários. Além de identificar até que nível a falta de qualificação específica em condução e operação de viaturas operacionais e a falta de Quadro de Especialistas Condutores-Operadores influenciam na atual dificuldade de se garantir efetivo para compor a escala de serviço diário. E identificar se estes fatos são causa do desinteresse dos militares em assumir tão nobre missão.

Chiavenato (2009) afirma que

Assim, tanto os indivíduos como as organizações possuem objetivos a alcançar. As organizações recrutam e selecionam pessoas para, com elas e por meio delas, alcançar objetivos organizacionais (produção, rentabilidade, redução de custos, ampliação do mercado, satisfação das necessidades da clientela, etc.). Todavia, as pessoas, uma vez recrutadas e selecionadas, têm objetivos individuais que lutam para atingir e, muitas vezes, servem-se da organização como meio, para consegui-lo. (CHIAVENATO 2009, p.80)

Neste sentido, concluímos que os fatores estudados tornam claro que é de primordial importância que a instituição dê uma melhor atenção à função de

condutor, com o risco de se ter um colapso nas escalas de serviço, tendo em vista que o militar que hoje ocupa esta função não se sente obrigado a exercê-la, pois além de não pertencerem a um quadro específico estes não recebem qualquer bonificação pecuniária, como em tempos atrás, que o motorista tinha implantado em seu contracheque uma gratificação de 10% sobre seus soldos.

Um segundo ponto corresponde à satisfação profissional dos que exercem a função de condutor, que mesmo com um grau positivo de satisfação, como demonstrado na pesquisa, esta é facilmente abalada quando ocorre qualquer tipo de problema que venha a causar uma oscilação neste equilíbrio, o que muitas vezes acarreta em uma solicitação para ser retirado da escala de condutor, como este pesquisador já ouviu de um antigo condutor, que informou que sua saída da função se deu após um pequeno acidente, onde ele teve que “cobrir o prejuízo”.

Com a criação de um quadro esta situação talvez não ocorresse, pois como se sucede em outros corpos de bombeiros, o militar após o acidente seria retirado da escala, tendo que passar por um período de reciclagem em um centro de formação de condutores. E como sendo do quadro de condutores ele retornaria, obrigatoriamente à sua função. Se fizermos uma relação do caso deste militar, com a hipótese de um bombeiro que em uma ocorrência danifica um esguicho sendo responsabilizado pelo fato, este não tem como mudar sua função, tendo em vista que foi para a atividade fim que ele foi nomeado após concluir seu curso de formação.

Situações como acima descrita também seriam minimizadas com a qualificação adequada dos condutores, pois eles seriam instruídos a conhecer seus direitos e deveres, desde que estes também estivessem claramente dispostos em normas e regulamentos, os quais norteariam o exercício da função. Outra vantagem que traria a criação de um quadro de especialista seria o fato de a instituição ter um efetivo especializado e qualificado para pronto emprego, principalmente por se tratar de uma mão de obra essencial às atividades da corporação sejam operacionais ou administrativas.

Borges (2006) define o treinamento da seguinte forma;

O Bombeiro que investe em treinamento tem retorno garantido, para esta atividade o treinamento é tão importante quanto a atividade real, levando-se em conta que o êxito desta é diretamente relacionado ao

êxito daquela. **Na atividade de bombeiro não dá para fazer apenas o básico ou necessário, o esforço tem que ser constante, irrestrito e indispensável.** (grifo nosso) (BORGES 2006, p. 289).

Destarte e mais uma vez citando Borges (2006, p 120) quando em seu manual ele elenca as atribuições dos condutores e operadores de viaturas.

7.2 Atribuições dos condutores e operadores de viaturas do CBMDF

O condutor e operador de viaturas é o responsável pela viatura que dirige, competindo-lhe a escolha do itinerário e da velocidade adequada. A responsabilidade do condutor compreende:

- a) conduzir a viatura até o local da ocorrência, com segurança, o mais rápido possível, sendo preponderante o conhecimento do itinerário mais favorável.
- b) posicionar, adequadamente a viatura por ordem do comandante da operação ou por iniciativa própria, atendendo às orientações do procedimento operacional padrão de estacionamento e estabelecimento de viaturas, ao chegar no local do sinistro, de modo a dar segurança à guarnição e ao local da ocorrência.
- c) o melhor posicionamento é aquele que evita o atropelamento da guarnição, das vítimas e dos curiosos.
- d) reposicionar a viatura, tão logo o local esteja sinalizado, para que possa auxiliar a guarnição.
- e) na sinalização poderão ser utilizados cones, galhos de árvores, luzes de sinalização intermitentes, sinais luminosos das viaturas.
- f) o condutor deve conhecer particularmente a viatura que for conduzir e, para isso, deverá solicitar o seu manual de operação, bem como seus equipamentos.
- g) solicitar permissão para executar percurso de experiência e adaptação sempre que mudar de viatura ou quando julgar necessário, para melhor inteirar-se das condições da viatura em que estiver escalado.
- h) em ocorrência, manter o “ray-light”, luzes intermitentes vermelhas de advertência e lanternas ligadas.
- i) sempre solicitar o auxílio de outro militar para efetuar as manobras.
- j) executar a manutenção de 1º escalão.
- l) conhecer os procedimentos em caso de acidentes envolvendo sua viatura; e manter o CIADE informado sobre a ocorrência através dos meios de comunicações disponíveis.
- m) usar sempre o cinto de segurança e exigir dos outros componentes da guarnição que o faça.
- m) manter a viatura sempre abastecida de combustível e água no caso de viaturas de combate a incêndio.
- o) manter a viatura sob sua responsabilidade limpa e em condições de ser utilizada.
- p) informar a quem de direito qualquer tipo de alteração na viatura sob sua responsabilidade com o objetivo de que medidas administrativas possam ser tomadas para solucionar os problemas existentes.

Então como citado acima, o condutor de viatura não é um simples motorista, ele é o elemento responsável pela vida da guarnição, dos transeuntes e das vítimas que aguardam, muitas vezes agonizando, a chegada da equipe salvadora e é neste contexto que se deve dar um maior valor a esta função, dando as condições adequadas para que este elemento tão essencial cumpra sua missão com parcimônia, sem ter, por exemplo, a preocupação se a viatura chegará ao destino solicitado.

Outro ponto importante que embora não tenha sido abordado na pesquisa, mas que influencia sobremaneira a atividade de condução e operação de veículos de emergência é a manutenção, que no caso do CBMRN, deve ser planejada de forma que sejam cumpridas todas as etapas de manutenção da vida de uma viatura, o que compreende a manutenção preventiva de 1º e 2º escalão, realizada pelo condutor e pela seção de manutenção da instituição, a manutenção preditiva, que é aquela onde se inspecionam as peças e sistemas de acordo com horas de trabalho ou que venham a apresentar defeito em outro veículo, se antecipando a uma provável pane. Com isso se procura diminuir a incidência de manutenção corretiva, que é realizada quando a viatura já apresenta defeito, ocasionando muitas horas ou até mesmo dias de inatividade do veículo, causando não somente perdas econômicas, mas também prejuízo à população, que fica sem a proteção devida. Vale lembrar que a manutenção corretiva tem um custo mais elevado que a manutenção preventiva

Quanto à necessidade de criação de um quadro de praças especialistas, esta já se reflete em outras corporações estaduais, como o caso do Corpo de Bombeiros de Distrito Federal, do Rio de Janeiro e mais recentemente o Corpo de Bombeiros do Mato Grosso que criou e organizou em 2010, através de legislação estadual o quadro de especialistas, dando oportunidade do praça galgar o oficialato na sua especialidade, como apresentado na matéria publicada no site da instituição em 13 de julho de 2012:

Carreira de condutor operacional possibilita progressão e valorização profissional.

A evidência da ascensão profissional de bombeiros deste ano fica por conta da promoção de cinquenta e um soldados à graduação de cabo e do concurso para nove vagas ao curso de formação de sargentos, ambos condutores operacionais (corpo técnico capacitado para operar viaturas). O quadro de condutor operacional foi

concebido pela Lei Complementar nº 404, que em dezembro de 2010 criou a carreira específica a fim de proporcionar qualificação e progressão profissional aos bombeiros militares que conduzem viaturas operacionais, principal ferramenta do serviço com o custo que varia de R\$120 mil (ambulância simples) a 5 milhões (autoescada mecânica).

Quando o Governo do Estado sancionou a referida Lei, que dispõe sobre a estrutura organizacional básica da Instituição, criou a carreira específica de condutor operacional. Daí em diante, a preocupação dos comandantes é de compor o efetivo que ocupará o quadro específico a fim de adequar a nova carreira e proporcionar a progressão. O comandante-geral, coronel BM Aderson Barbosa, fala da responsabilidade da condução das viaturas. “São carros de valor elevado e para tanto necessitamos de pessoal qualificado, devido à responsabilidade na condução e da especificidade das viaturas que trabalham para salvar vidas”, avalia o comandante.

A Lei Complementar nº 372 de novembro de 2009, fixou o efetivo do CBM-MT, inclusive para o Quadro de Praças Condutor Operacional Bombeiro Militar – QPCOBM, composto inicialmente por militares possuidores dos cursos de formação de cabos ou sargentos, com 15 vagas para subtenente, 33 vagas para primeiro-sargento, 84 vagas para segundo-sargento, 114 para terceiro-sargento e 147 vagas para cabo, perfazendo um total de 393 vagas a serem preenchidas gradativamente com a progressão na carreira.

O Boletim do Comando Geral (BCG) nº 2753 de 14 de junho de 2010, publicou uma orientação administrativa, a fim de regular a migração para o QPCOBM, com a criação do quadro e composição dos bombeiros que já exerciam a função de condutores com o curso específico. Essa orientação informou aos cabos incluídos na Instituição em 1994 e 1998, que tivessem doze anos ou mais de efetivo serviço completados em 2 de julho de 2010 e que apresentassem o Curso de Formação de Cabo Combatente (CFCC) ou o Curso de Formação de Cabos Especialista (CFC/E), para que os referidos bombeiros pudessem concorrer a promoção na graduação de terceiro-sargento, ou se caso houvesse interesse em continuar no atual Quadro (o de origem), o militar deveria solicitar a Comissão de Promoção de Praças (CPP), sua exclusão do quadro de acesso, para não ser promovido naquela oportunidade e poder sim concorrer ao Quadro de Praças Condutor Operacional, quando houvesse o curso ou ainda migrar para outro quadro.

Caso o militar optasse pela promoção à graduação de terceiro-sargento, este não poderia prestar nenhum processo seletivo interno para o curso de formação de sargentos dos demais quadros, devendo seguir então a carreira do quadro especial. Com a criação do QPCOBM, houve a possibilidade dos possuidores do Curso de Formação de Cabo Especialista, ingressar na graduação de sargento do então novo quadro de praças, com possibilidade de chegar até a carreira de oficial, quadro que também foi criado para a progressão funcional, mediante concurso.

O Quadro de Oficiais Condutor Operacional Bombeiro Militar (QOCOBM), composto por oficiais, oriundos das graduações de

subtenente e primeiro-sargento do QPCOBM, com curso de formação e aperfeiçoamento de sargento e possuidores do Curso de Habilitação de Oficiais Administrativo (CHOA) tem prevista duas vagas para major, três para capitão, quatro para primeiro-tenente e cinco para segundo-tenente, perfazendo um total de quatorze vagas.

Feito a regularização administrativa para a promoção dos bombeiros que atendiam a condição conforme orientação administrativa, vários militares que tinham o curso de condutor operacional permaneceram no Quadro. Os que não tinham, por razões pessoais ou por não creditar na criação de uma nova conjuntura profissional, não quiseram migrar para a nova carreira. Dessa forma, perderam uma grande oportunidade profissional. A lei especificou a carreira e os militares por motivos próprios e diversos, resolveram seguir a progressão no quadro em que estavam, agora existem vagas em aberto para condutores e o quadro daqueles que permaneceram estão sendo completadas.

O primeiro concurso interno para preenchimento das vagas saiu em edital, de agosto de 2011, ofertando 50 vagas para cabo, onde os requisitos básicos para inscrição era ser soldado do Quadro de Praças Bombeiro Militar (QPBM), com no mínimo cinco anos de efetivo serviço, possuir Carteira Nacional de Habilitação válida com categoria mínima 'C' e ser motorista credenciado pela instituição. Preencheram os requisitos 69 inscritos que participaram da primeira fase. O processo contou com exame intelectual, médico e odontológico, teste de aptidão física e avaliação psicológica.

Em seguida foi aberto o edital para sargento condutor, em 15 de junho deste ano, com nove vagas disponíveis. Foram inscritos mais de 40 bombeiros, ficando apenas nove inscrições deferidas para o certame, as demais inscrições não preencheram as pressupostas estabelecidas em lei e no edital para o concurso seletivo. Vale ressaltar que as nove vagas satisfaz a todos os enquadrados no regulamento. Segundo o diretor da Diretoria de Ensino, Instrução e Pesquisa (Deip), coronel Alessandro Ferreira, "Foram abertas nove vagas, haja vista a instituição ter somente nove condutores que satisfaziam as condições legais", confirma.

Segundo o diretor, existe a previsão para o primeiro semestre do próximo ano, a continuidade da realização dos concursos com cursos de ingresso ao quadro. "Nossa intenção é ter daqui para frente concursos perenes, para preenchimento das vagas em aberto e qualificar nossos condutores para todas as unidades da Instituição. Daí em diante, a progressão até o oficialato segue sua trajetória normal, ou seja, de cabo a subtenente e de 2º tenente a major e com tempo suficiente para concorrer a progressão na carreira", explana o diretor. (Corpo de Bombeiros militar do Mato Grosso – acessado em 18/10/2013)

Isso mostra a preocupação das organizações com a função de condutor, que como já foi dito, são os profissionais que operam equipamentos de auto custo e se faz necessário mantê-los sempre o mais qualificados possível.

REFERÊNCIA

A PRÉ-HISTÓRIA dos Corpos de Bombeiros. Disponível em: <[http://www.defesacivil.rj.gov.br/documentos/sedec/A Pre-Historia dos Corpos de Bombeiros.pdf](http://www.defesacivil.rj.gov.br/documentos/sedec/A%20Pre-Historia%20dos%20Corpos%20de%20Bombeiros.pdf)>. Acesso em: 20 out. 2013.

AJUDÂNCIA GERAL. Disponível em: <<http://www.asspmbmrn.org.br/media/boletins/files/410.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR: 14.724. **Informação e documentação** – trabalhos acadêmicos –apresentação. ABNT, 3.ed. Rio de Janeiro, mar. 2011.

BORGES, Carlos Eduardo, et al. **Manual de Direção Defensiva, Direção de viaturas e Legislação** . Brasília-DF, CBMDF 2003. 137p.

BRANDÃO, Cristiano. **Estudo da importância da qualificação dos condutores do CBMSC**: análise de viabilidade da ampliação da frota de veículos adaptados para utilização do CEFC. Projeto de Pesquisa apresentado para elaboração do Trabalho de Conclusão de Curso em cumprimento parcial às exigências do Curso de Formação de Oficiais, do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina Cristiano Brandão. Florianópolis: CEBM, 2012.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**: Min. das Cidades, 2.ed. Brasília-DF, 2007. 890 p.

CARREIRA de condutor operacional possibilita progressão e valorização profissional. Disponível em: <<http://www.cbm.mt.gov.br/?f=noticia&id=1356>>. Acesso em: 18 out. 2013.

CARVALHO, Ieda Maria Vecchioni. PASSOS, Antônio Eugênio Valverde Mariani; SARAIVA, Suzana Barros Corrêa. **Recrutamento e seleção por competências**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

CHIAVENATO, Idelbrando. **Recursos Humanos**: O capital humano das organizações. 9 ed. – Rio de Janeiro: Elsevier, 2009. 497 p.

FRANÇA, Ana Cristina Limongi. **Práticas de Recursos Humanos-PRH: Conceitos, ferramenta e procedimentos**. 1 ed.- 3 reimpr.- São Paulo: Atlas, 2009. 253 p.

NBR 6023: **Informação e documentação**; Referências - Elaboração. Rio de Janeiro: ABNT, 2002.

NBR 14724: **Informação e documentação**; Referências - Elaboração. Rio de Janeiro: ABNT, 2011.

RESOLUÇÕES CONTRAN disponível
em:<<http://www.denatran.gov.br/resolucoes1.htm>>

RESOLUÇÃO Nº 279, DE 10 DE JULHO DE 2013. Disponível em:
<<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/2013/RA2013-0279.pdf>>. Acesso em:
20 out. 2013.