

ADAPTAÇÃO DE MOTORISTA MILITAR: LEGALIDADE NO ATENDIMENTO À DEMANDA DE MOTORISTAS DAS OMDS DA 4ª Bda Inf L (Mth)

Elder Damasceno de Souza*¹
Nelson de Souza Júnior**

RESUMO: Este trabalho teve como objetivo analisar o processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas realizado nas diversas OM, visando aprimorar o desempenho dos motoristas do EB, com vista a capacitá-los para atuar como vetor de manutenção preventiva, cumprir a Legislação de Trânsito Brasileira, naquilo que compete às Forças Armadas (FFAA), de modo a obter como resultante um incremento no efetivo de motoristas militares no Exército Brasileiro (EB). Para atingir este propósito foi desenvolvido um estudo sobre o Estágio de Adaptação de Motorista Militar realizado pelas Organizações Militares diretamente subordinadas à 4ª Bda Inf L (Mth), sediadas nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, no período de 2013 ao primeiro semestre de 2017. Foi realizada uma pesquisa bibliográfica que possibilitou a obtenção e análise de informações sobre a capacitação de motoristas militares no âmbito do EB; a legislação de trânsito brasileira em vigor; a formação de motoristas militares no Corpo de Fuzileiros Navais / Marinha do Brasil, no Exército dos EUA e no Exército de Terra da Espanha. Em um segundo momento, foram aplicados questionários aos Comandantes de Organizações Militares para identificar suas necessidades em relação a motoristas e descobrir como é realizada a adaptação de motorista militar em suas Unidades. Em seguida, foram entrevistados especialistas na capacitação de motoristas militares. Os resultados deste estudo permitiram propor melhorias para o processo de adaptação de motoristas militares de viaturas não blindadas, destinado a capacitar todos militares, possuidores da Carteira Nacional de Habilitação ou da Permissão para Dirigir, a conduzirem as viaturas do Exército, nas respectivas categorias.

Palavras-chave: Adaptação de Motorista Militar. Capacitação. Legislação.

ABSTRACT: The objective of this study is analyze the process of adaptation of a military driver of unshielded vehicles, aiming at improving the performance of the same, enabling it to act as a preventive maintenance vector, complying with the Brazilian Traffic Law, in what concerns the armed forces, result in an increase in the number of military drivers in Brazilian Army. In order to achieve this, a study was carried out on the Military Driver Adaptation Stage carried out by the Military Organizations directly subordinated to the 4th Bda Inf L (Mth), located in the states of Minas Gerais and Rio de Janeiro, in the period from 2013 to the first semester of 2017. A bibliographic research was carried out that enabled the obtaining and analysis of information on the training of military drivers within the Brazilian Army; the Brazilian traffic legislation in force; the training of military drivers in the Brazilian Marine Corps / Navy, the US Army and the Spanish Army. Secondly, questionnaires were applied to the Commanders of Military Organizations to identify drivers needs of

* Capitão do Quadro de Material Bélico. Bacharel em Ciências Militares pela Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) em 2007. Mestre em Ciências Militares pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (AMAN) em 2017.

** Coronel do Quadro de Material Bélico. Bacharel em Ciências Militares pela Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) em 1982. Mestre em Ciências Militares pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (AMAN) em 1992. Doutor em Ciências Militares pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército em 1998.

the units and to find out how the military driver adaptation is carried out in them. Next, specialists in the training of military drivers were interviewed. The results of this study made it possible to propose improvements to the adaptation process of military drivers of unshielded vehicles, designed to train all military personnel, holders of the National Driver's License or Permission to Drive, to drive the Army vehicles in the respective categories.

Keywords: Adaptation of Military Driver. Training. Legislation.

1 INTRODUÇÃO

Desde o começo da motorização das unidades militares do Exército Brasileiro (EB), no início da década de 1920, segundo Bastos (20--, p.1), a Força Terrestre se depara com a demanda por motoristas hábeis, capazes de conduzir suas viaturas em diferentes tipos de terrenos e sob condições adversas, além de operar os equipamentos específicos, a elas atrelados. Contudo, à época, a legislação de trânsito brasileira, ainda pouco insipiente, não esboçava qualquer abrangência sobre as atividades militares.

Segundo Brasil (2010b, p. 6 - 20), a primeira legislação nacional que tratou de trânsito no país, o decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, mencionava somente em seu artigo 21 que “[...] O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu vehiculo [sic], devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de acidentes”; e em seu artigo 25 que “[...] O motorneiro ao deixar o vehiculo [sic] é obrigado a tomar todas as precauções para evitar accidentes [sic] e suprimir o ruído do motor”; sem fazer qualquer relação com a atividade militar.

Ao longo do século houve a evolução da legislação de trânsito brasileira, com o primeiro Código Nacional de Trânsito posto em vigor em 1941, tendo sido sucedido em 1966, como resultado da compilação de uma série de resoluções, que vigoravam a época, e em consonância com a implantação da indústria automobilística no país, cuja consequência foi o aumento significativo da frota de veículos.

Em 1997, foi instituído o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que passou a vigorar em 23 de janeiro de 1998, no qual foram compilados os acordos internacionais do qual o Brasil era signatário, como a Convenção de Viena, as leis que modificaram o Código até então em vigor, além dos artigos deste, que ainda eram aplicáveis.

1.1 PROBLEMA

Paralelo às modificações na legislação de trânsito brasileira, o Exército Brasileiro modernizou sua frota de viaturas, com a aquisição de veículos energeticamente mais eficientes, o que permitiu o aumento da tonelage transportada.

Com intuito de atender à demanda de motoristas, o Exército desenvolveu cursos e estágios para capacitar seus quadros, de modo a cumprir as missões que lhe eram atribuídas, sem deixar de aplicar o princípio legalidade, no tocante aos assuntos relativos ao trânsito.

Na história recente do país, após um período de sucateamento da frota de viaturas do Exército Brasileiro, houve uma súbita modernização, com a aquisição de muitos veículos para recompletamento do Quadro de Dotação de Material (QDM) das diversas Organizações Militares (OM) do EB. Tal medida não se refletiu

totalmente em ganho de mobilidade e operacionalidade, em virtude da quantidade insuficiente de pessoal habilitado para condução desses veículos.

Esse problema decorre da carência de legislação específica que verse sobre este assunto, que por sua vez, se deve às modificações realizadas na legislação militar sem que houvesse o rompimento substancial com os conceitos existentes antes da entrada em vigor, em 1998, do Código de Trânsito Brasileiro e as normas do CONTRAN.

Esses conceitos fundamentavam a formação de condutores pelo Exército Brasileiro, em uma época que, a instrução de formação do motorista militar, por si só, era suficiente para que o motorista pudesse obter sua CNH e conduzir quaisquer veículos de acordo com a categoria de sua habilitação.

Para amenizar a carência de pessoal especializado, através da Portaria nº 610, de 23 de setembro de 2011, o Comando do Exército passa a regular o Serviço Militar Especialista Temporário (Sv Mil Esp Tmpr) em tempo de paz, a ser prestado na graduação de Cabo Temporário do Núcleo-Base. Isto se deu através da admissão de profissionais, dentre eles motoristas, por meio de processo de seleção, os quais, mesmo com toda experiência ao volante no meio civil, também terão que ser adaptados à condução de viaturas militares.

Apesar do incremento da oferta de motoristas anteriormente citada, a barreira da adaptação permanece latente, pois não houve interferência nesse processo, o que serviu de mola propulsora para a busca por soluções viáveis, de modo a manter a operacionalidade da Força.

Com intuito de analisar as necessidades específicas da adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas da 4ª Bda Inf L (Mth), levanta-se o seguinte problema: **“Em que medida, o processo de adaptação de motoristas militares de viaturas não blindadas, em funcionamento na 4ª Bda Inf L (Mth), influencia na atual carência desses profissionais a serviço dessa brigada?”**

1.2 OBJETIVOS

Este trabalho pretende **analisar o processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas da 4ª Bda Inf L (Mth), propondo melhorias na capacitação dos possuidores da Carteira Nacional de Habilitação ou da Permissão para Dirigir, para conduzir as viaturas do Exército, nas respectivas categorias**, com a intenção de aprimorar o desempenho desses profissionais militares.

Visando à efetividade no alcance do objetivo geral, foram propostos os objetivos específicos a seguir discriminados, que possibilitarão o tratamento do tema abordado.

- a. identificar as necessidades de motoristas das OM;
- b. apresentar como é realizada a adaptação de motorista militar nas OM;
- c. apresentar as peculiaridades da qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência, como motorista militar;
- d. apresentar as generalidades do treinamento de motorista de viatura blindada comuns à capacitação de motoristas de viaturas não blindadas;
- e. apresentar a legislação de trânsito brasileira em vigor, no que compete às FFAA;
- f. comparar os conhecimentos fornecidos pelos Cursos de Formação de Cabo e de Soldado de Intendência – Motorista Militar e pelo Curso de Formação de Motorista de Viatura Blindada com aqueles adquiridos no Curso de Formação de Condutores (normatizado pelo CONTRAN); e

g. apresentar as peculiaridades da formação de motorista militar nos exércitos dos Estados Unidos da América e da Espanha.

1.3 QUESTÕES DE ESTUDO

Quanto à Adaptação de Motorista Militar, enumeram-se as seguintes questões de estudo:

a. Como é realizada a adaptação de motoristas militares do Exército Brasileiro?

b. De que forma os militares, possuidores de CNH e que não possuem Certificado de Habilitação Militar, podem contribuir para mobilidade do Exército, mediante o aproveitamento dos conhecimentos adquiridos, quando da habilitação em meio civil?

c. Quais são as exigências da Legislação de Trânsito Brasileira não atendidas pela legislação militar, relativa à adaptação de motoristas militares, em vigor?

d. Quais as necessidades do Exército Brasileiro não atendidas pelo conteúdo dos Programas-Padrão de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência e de Treinamento Específico do Motorista de Viaturas Blindadas e do Curso de Formação de Condutores?

e. Qual a aplicabilidade dos conceitos utilizados na formação dos motoristas militares pelos exércitos de nações amigas na capacitação de pessoal do Exército Brasileiro?

1.4 JUSTIFICATIVA

A discrepância existente entre os elementos da tríade: Quadro de Cargos Previstos (QCP), Quadro de Dotação de Material (QDM) e missões atribuídas às Organizações Militares (OM); associada à atualização constante da Legislação de Trânsito Brasileira, resultou em uma carência significativa de motoristas.

Além disso, o Estado-Maior do Exército (2012) indica o surgimento de um hiato no conhecimento relacionado à adaptação de motorista militar, com a revogação do Manual de Campanha C 25-10 – Transportes Motorizados em 2003, por este não ter sido substituído por outra edição; e nem por o Programa-Padrão de Treinamento Específico do Motorista de Viaturas Blindadas (PPT 17/1) abordar todas as informações que aquele possuía.

Destaca-se que a formação do motorista militar objetiva capacitar um indivíduo, sem qualquer conhecimento prévio, como condutor de veículos, fundamentando-se nas legislações de trânsito em vigor, para atendimento da lei e consequente obtenção da CNH.

Por outro lado, a finalidade da adaptação do motorista militar, segundo Brasil (2002b), é capacitar o militar, que já possui pelo menos a Permissão Para Dirigir, para função de motorista na condução de viaturas isoladas ou em comboio.

Com a entrada em vigor do CTB, em 23 de janeiro de 1998, passou a ser “obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo” (BRASIL, 1997).

Em complemento do CTB, foram promulgadas diversas resoluções do CONTRAN, como a nº 07 e a nº 50, também de 1998, que estabeleceram normas mais detalhadas sobre a formação de condutores, introduzindo a carga horária teórica e mais uma série de requisitos consonantes com o próprio CTB.

Nesse momento da história, o processo de formação do motorista militar nas Organizações Militares de Corpo de Tropa (OMCT) que era finalizado com o

recebimento da CNH pelo motorista, perdeu seu valor legal, pois o referido documento passou a ser pré-requisito, conforme abordado anteriormente.

Nesse contexto, os processos de adaptação tornaram-se mais frequentes, porém a legislação específica sobre este assunto não se desenvolveu de forma contundente.

Esta lacuna de conhecimento surgida no passado é preenchida na prática, pelo ajuste das legislações existentes às demandas das OM e pela importação de conceitos de documentos revogados, de modo a fundamentar o Estágio de Adaptação de Motoristas por elas ministrado.

Além das mudanças já elencadas, recentemente, o CONTRAN, por meio da Resolução nº 653, de 11 de janeiro de 2017, estabeleceu que:

Fica concedido prazo até 31 de dezembro de 2017 para os condutores de veículos pertencentes a órgãos de segurança pública e forças armadas e auxiliares realizarem os cursos especializados previstos no inciso IV do art. 145 do CTB. (BRASIL, 2017, artigo 2º)

Segundo BRASIL (2014), em seu artigo 2º:

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, de transporte de carga indivisível e motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias (motofrete) e de passageiros (motofrete).

Dessa forma, tornou-se imperiosa a reestruturação do processo de adaptação do motorista militar, para incrementar a oferta de elementos habilitados e especializados.

Assim sendo, o estudo proposto se reveste de fundamental importância, pois o produto a ser gerado: a consolidação das sugestões de melhoria do processo de adaptação de motorista militar, na proposta de um Programa-Padrão de Treinamento para Adaptação à Viatura Militar não blindada; que servirá de ferramenta para garantir a manutenção das Capacidades Operativas (CO), que a afiançam a tropa o poder de cumprir fielmente as missões constitucionais e infraconstitucionais lhe atribuídas.

2 METODOLOGIA

A presente pesquisa é de natureza aplicada, por ter como objetivo a produção de conhecimentos para serem empregados na prática e contribuir com a solução de problema específico (RODRIGUES, 2006, p. 36).

Quanto à forma de abordagem do problema, essa pesquisa caracteriza-se como qualitativa, pois, inicialmente, objetivou captar e comparar os dados por meio de pesquisa bibliográfica e documental.

Em um segundo momento, os trabalhos ocorreram por meio da pesquisa de campo, com aplicação de questionário e, alguns dados obtidos conduziram a pesquisa para abordagem quantitativa, pela geração de números, que foram tratados estatisticamente.

Além dos questionários, foram conduzidas entrevistas estruturadas com especialistas sobre o assunto.

Finalizada a segunda etapa, pôde-se então confrontar o resultado desta com o produto da pesquisa bibliográfica e documental.

A pesquisa visou analisar as necessidades específicas de melhoria na adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas das Organizações Militares diretamente subordinadas (OMDS) à 4ª Brigada de Infantaria Leve (Montanha) (4ª Bda Inf L (Mth)), sediadas nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro.

Esta pesquisa compreende o período desde 2013 até o primeiro semestre do corrente ano, incidindo sobre uma população com especialistas em legislação de trânsito, instrutores de estágios de adaptação de motorista militar, oficiais de logística, pessoal e operações do Estado-Maior dessas OM.

2.1 REVISÃO DA LITERATURA

Para a definição da adaptação do motorista militar de viaturas não blindadas e descrição das características específicas de diferentes modos de formar o motorista militar, foi realizada uma revisão de literatura, que abrangeu as seguintes fontes de busca

- Manuais e documentos do Exército Brasileiro e da Marinha do Brasil;
- Documentos do Governo da Espanha relativos ao Exército de Terra da Espanha;
- Manuais do Exército Norte-americano;
- Código de Trânsito Brasileiro;
- Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.
- Documentos gerados pelas OM que realizam a adaptação de motorista militar; e
- Dissertações e publicações científicas que abordam o assunto.

As pesquisas eletrônicas foram desenvolvidas a partir dos seguintes termos: Motorista Militar; Capacitação de Motoristas, Adaptação de Motorista Militar, *Army Driver Training* e *Conductor Militar*. Os dados eletrônicos foram obtidos através dos sítios do Departamento Nacional de Trânsito, do Governo Federal do Brasil, do Exército dos EUA e do Governo da Espanha.

a. Critérios de inclusão:

- Documentos sobre capacitação de motorista militar publicados em Inglês, Espanhol e Português;
- Documentos contendo exemplos práticos de relevância para este estudo; e
- Manuais e publicações complementares aos que forneceram as bases teóricas para esta pesquisa.

b. Critérios de exclusão:

- Materiais que não forneçam informações sobre a capacitação de motoristas;
- Documentos que não tratem sobre legislação de trânsito; e
- Documentos que abordem essencialmente a capacitação de motoristas de viaturas blindadas.

2.2 COLETA DE DADOS

Este trabalho foi desenvolvido mediante o emprego dos seguintes instrumentos de coleta de dados:

2.2.1 Questionário

Para a obtenção de dados, foram propostos questionários, que foram enviados via DIEx para os Comandantes das OM, de modo a dar-lhes liberdade para respondê-los em momento conveniente.

O questionário foi o mesmo para todos os respondentes e estava dividido em seções, por assunto; de modo que o Comandante pudesse ser assessorado, se assim desejasse, pelo militar e/ou Seção da OM mais afeta a cada assunto. Além disso, foi franqueada a possibilidade de se acrescentar outras informações julgadas pertinentes.

As seções do questionário foram compostas por perguntas abertas, fechadas e mistas; e esta diversidade de tipos deu-se, para que todas as nuances do objeto do trabalho fossem reveladas.

Como amostra deste estudo, foram selecionadas as 10 (dez) OMDS 4ª Bda Inf L (Mth), uma vez que nos últimos anos, estas unidades participaram dos Grandes Eventos ocorridos no Brasil, enviaram militares para comporem o Contingente Brasileiro na MINUSTAH (Missão das Nações Unidas para Estabilização do HAITI), foram empregadas em Ações de Apoio à Defesa Civil nos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, além de atuaram nas Operações de Garantia da Lei e da Ordem (Op GLO) na cidade do Rio de Janeiro – RJ.

Essas OM recebem missões diversas uma das outras, por isso todas foram selecionadas como amostra, de modo a permitir que fosse obtido um retrato fidedigno da situação de motoristas militares.

A amostra dimensionada abrangeu todo o universo considerado, sendo o critério de inclusão adotado é ser uma OMDS 4ª Bda Inf L (Mth).

Foi realizado um pré-teste com 06 militares do Curso de Material Bélico da ESAO e seu objetivo foi melhorar a eficácia deste instrumento de coleta de dados, certificando que o mesmo reunia condições para atender a seu propósito.

2.2.2 Entrevistas

Os especialistas compartilharam suas respectivas experiências e conhecimentos sobre o tema em estudo, por meio de entrevistas estruturadas.

Foram entrevistados três especialistas na capacitação de motoristas militares, o Diretor de Ensino do Centro de Formação de Condutores (CFC) do 4º Batalhão Logístico (4º B Log), sediado em Santa Maria – RS; o Ex-Diretor Geral do CFC 5º Batalhão Logístico (5º B Log), sediado em Curitiba – PR; e o Diretor Geral do CFC do Comando Militar da Amazônia (CMA), sediado em Manaus – AM.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

As informações obtidas na pesquisa apontam para uma redundância significativa de conhecimentos transmitidos na formação do motorista e na adaptação do motorista militar.

Na análise da Dimensão Recursos Humanos, observou-se a falta de padronização de procedimentos na avaliação preliminar dos instruídos, o que impossibilita o melhor direcionamento das instruções e, ao mesmo tempo é uma vulnerabilidade para o processo de adaptação de motorista, e conseqüentemente para a Força, uma vez que há possibilidade de que seja admitido como instruído, um militar que esteja com a carteira inválida, por exemplo.

Ao passo que nos exércitos norte-americano e espanhol, os candidatos são entrevistados e submetidos a uma série de testes, físicos, médicos e psicológicos. As informações obtidas nesses testes são inseridas em um banco de dados que congrega todos os registros dos condutores e possibilita a tomada de decisões mais acertadas com relação aos assuntos relativos ao trânsito e à administração do pessoal.

É notória a falta de capacitação dos instrutores dos EAMM, associada ao acúmulo de outras funções por estes, muitas vezes não precedida de uma gestão de risco eficaz. A resultante é a despadronização de instruções entre as OM e a perpetuação dos vícios ao volante.

A legislação adotada pelas OM respondentes do questionário é variada, cada OM faz a escolha, geralmente empírica, sobre quais documentos irá basear-se para fundamentar a adaptação de seus motoristas, o que contribui para a falta de padronização das instruções e com o surgimento de lacunas de conhecimento.

A pesquisa apontou a falta pontual de viaturas, ou seja, mesmo com o aumento da frota, a quantidade de algumas viaturas é insuficiente para cumprir todas as missões. Caso estas viaturas sejam recebidas, isto implicará no aumento da necessidade de motoristas, que aliado à demanda já existente, permite o delineamento da necessidade real desses profissionais.

O único assunto abordado em todas as OM pesquisadas é a Prática de Direção, conforme o gráfico 01 a seguir, o qual é uma evidência da falta de documentação que regule a atividade.

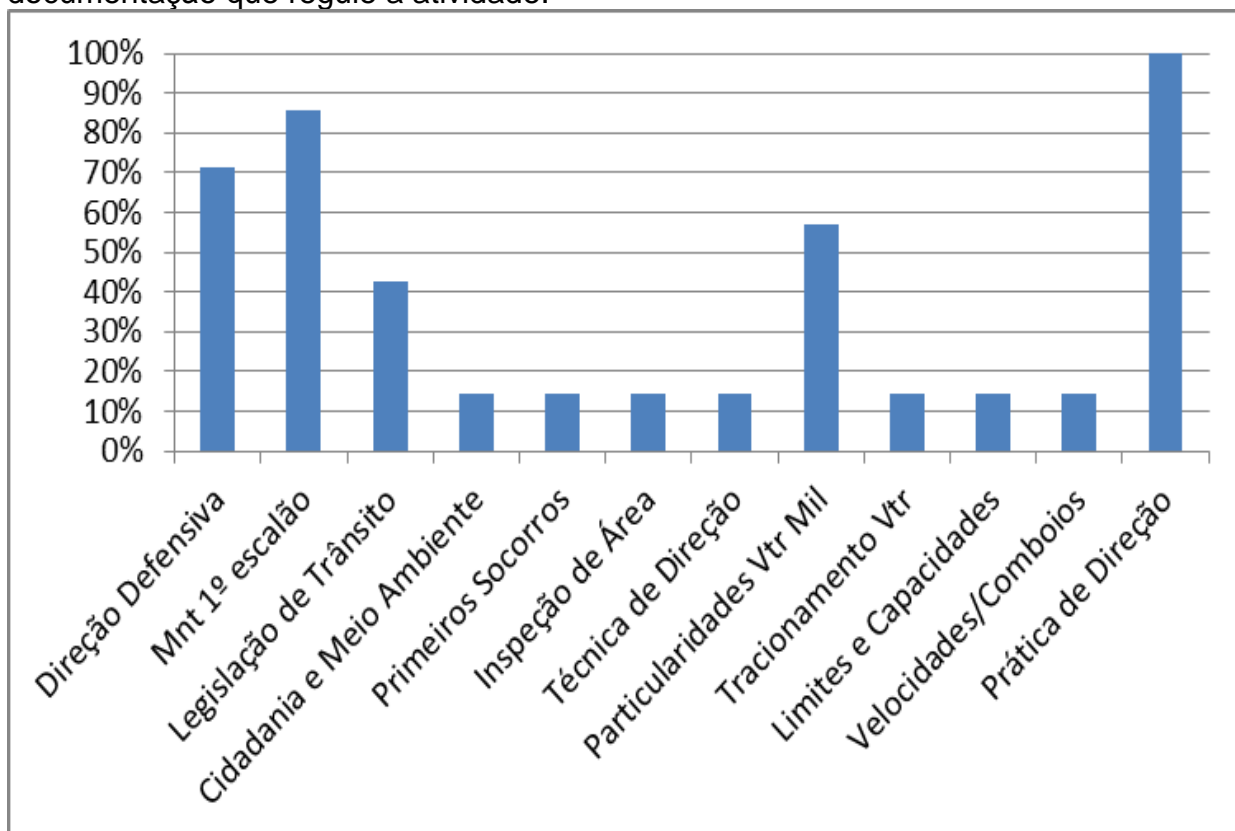


GRÁFICO 01 - Rol de assuntos abordados no EAMM, por OM.

Fonte: O autor

Os especialistas salientaram como importantes os seguintes assuntos, além daqueles informados pelas OM:

Ao confrontar as unidades de estudo da norma Norte-americana, a opinião dos especialistas, as normas do CFN e o que prevê Legislação de Trânsito Brasileira, percebe-se como relevante para o EAMM os seguintes assuntos:

- Direção defensiva, pela necessidade de lembrar aos condutores diversas medidas de segurança ao volante;
- Manutenção de 1º escalão, pela importância do trato da viatura pelo próprio motorista;

- Considerações sobre o Meio ambiente, para o conhecimento dos reflexos ambientais causados pela operação e manutenção das viaturas;
- Segurança nas Oficinas, para prevenir a ocorrência de acidentes e preservar a integridade dos recursos humanos e materiais;
- Legislações civis pertinentes às Forças Armadas, como resoluções do CONTRAN e Instrução Normativa / PRF, para se conhecer as obrigações do condutor de um veículo militar, estabelecidas pela legislação de trânsito brasileira;
- Noções de administração da manutenção, pela importância de agir em consonância com as diretrizes estabelecidas para o gerenciamento da manutenção, como por exemplo, saber fazer um pedido de peças de reparação;
- Diretrizes da OM e dos Escalões Superiores quanto à utilização de Viaturas, como exemplo a estabelecida pelo Comando Militar do Sul (CMS), que é bastante completa e é cobrada com rigor;
- Características peculiares das viaturas militares e sua utilização, pela necessidade de saber empregar corretamente os dispositivos peculiares existente nas viaturas;
- Documentação necessária ao motorista e à viatura, pela importância do porte e saber preencher corretamente quando for o caso;
- Marchas Motorizadas, pela necessidade de conhecer os procedimentos a serem adotados nos diversos tipos de marchas e comboios;
- Inspeções, pela necessidade de conhecer os procedimentos, a fim de adotá-los corretamente quando estiver como alvo de verificação;
- Camuflagem de Viatura, pela necessidade aplicar suas técnicas em operações;
- Manobra de força, pela necessidade de realizar o salvamento da própria viatura ou apoiar o salvamento de outra;
- Acondicionamento de cargas, para evitar perdas e danos aos recursos materiais, incluindo a própria viatura, e danos aos recursos humanos;
- os conhecimentos peculiares dos cursos especializados, pela necessidade de se transportar tropa e cargas especiais;
- o emprego do Registrador Instantâneo e Inalterável de Velocidade e Tempo (Tacógrafo), pela importância em manter o registro da conduta ao volante; e
- Práticas de direção em estrada e fora dela, utilizando os recursos disponíveis nas Viaturas e compreendendo os limites e as capacidades das mesmas.

Durante a pesquisa, se pode observar que não há uma padronização definida em relação à diferenciação das instruções teóricas e práticas entre as categorias de habilitação, com predominância da diferenciação apenas das instruções práticas (72% das OM). Havendo, no entanto, militares de categorias diferentes que recebem as mesmas instruções, mas que irão operar viaturas diferentes, sem que houvessem recebido o conhecimento específico para tal, o que não proporciona o embasamento teórico necessário aos motoristas.

Os exércitos norte-americano e espanhol, bem como o Corpo de Fuzileiros Navais / Marinha do Brasil, possuem Centros de Instrução Específicos para capacitar seus motoristas, no caso dos EUA nestes centros há apenas a especialização dos mesmos, pois as instruções elementares são ministradas no âmbito de cada unidade, a qual possui o Motorista-Chefe, militar com formação específica, cuja missão é gerenciar a capacitação dos motoristas no âmbito de sua organização militar (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2007).

Na Espanha, há uma categoria de habilitação, categoria “F”, específica para os motoristas militares, cujas exigências são compatíveis com as necessidades do Exército de Terra Espanhol (ESPANHA, 2015).

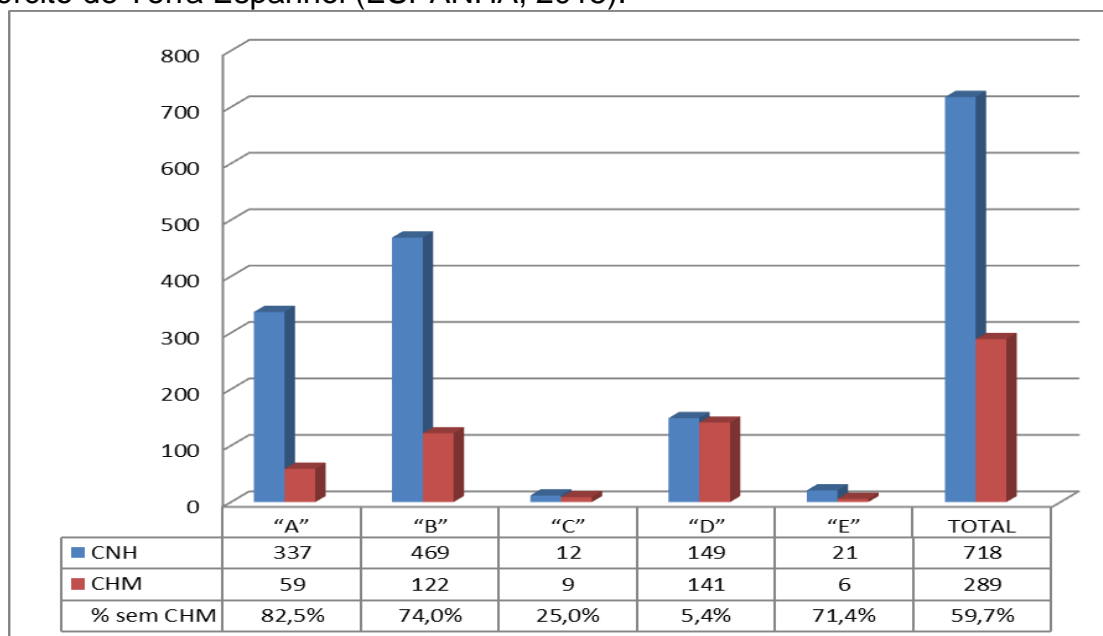


GRÁFICO 02 - Comparação entre o efetivo de motoristas (com CNH) e o efetivo de motoristas militares (com CHM) nas OM, por categoria.

Fonte: O autor

No gráfico 02, se observa que apenas 40,3% dos militares com CNH, são adaptados para dirigir viaturas, ou seja, há 429 militares habilitados nas diversas categorias, que não são adaptados para conduzir veículos militares, mas que podem contribuir com a mobilidade do EB, sendo submetidos a um processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas, a ser desencadeado dentro de cada OM, para aproveitamento pleno da capacidade instalada.

A quantidade de OM com falta de motoristas habilitados, nas categorias “D” (57,1% das OM) e “E” (42,9% das OM), é mais expressiva, naquela principalmente pela alta demanda e nesta principalmente pela baixa oferta.

O efetivo de motoristas com o curso de transporte coletivo de passageiros é bastante inferior às quantidades existente e prevista de viaturas para transporte de tropas, não sendo o suficiente para atender a toda demanda a ser apresentada a partir de 1º de janeiro de 2018, quando passa valer a exigência estabelecida pela Resolução CONTRAN nº 653, de 11 de janeiro de 2017, de que os motoristas das Forças Armadas realizem os cursos especializados (BRASIL, 2017b).

Comparando os pontos de vistas das OM com as opiniões dos especialistas, se percebe que o universo com maior possibilidade de contribuir para o aumento da quantidade de motoristas nas categorias com maior exigência (“C”, “D” e “E”) seria entre os condutores já adaptados na categoria “B”, e que a lacuna deixada pela mudança de categoria destes seria preenchida pelos militares habilitados, em sua maioria na categoria “B”, que seriam adaptados para conduzirem viaturas militares.

Ainda sim, 86% das OM mostram-se satisfeitas quanto ao atual processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas, levando em conta a capacitação técnica dos militares ao final do mesmo, apenas pelo fato das missões serem cumpridas.

Ao passo que os especialistas veem com maior criticidade e estruturam seu julgamento pela eficiência, conseguindo perceber a inexperiência nas condutas de quem ainda está iniciando seu aprendizado, a falta de preparo para o cumprimento das missões e os vícios absorvidos, fruto de deficiência no próprio processo de adaptação. Todos esses aspectos contribuem para o aumento do custo de operação da frota de viaturas.

Ao relacionar as falhas ocorridas ao volante com a forma como é realizada a fiscalização do motorista, percebeu-se que as deficiências levantadas são extensíveis aos chefes de viatura, pois os mesmos são o meio de fiscalização adotado por mais de 80% das OM, atuando sem estarem devidamente preparados para tal.

A deficiência na fiscalização do motorista pode ser mitigada com a utilização do Registrador Instantâneo e Inalterável de Velocidade e Tempo (Tacógrafo), que é exigido por Brasil (1997) para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas.

Apesar da obrigatoriedade, 29% das OM não utilizam o equipamento, o qual se constitui em meio eficiente para fiscalizar a conduta do motorista ao volante, bem como do chefe de viatura. Destaca-se que como todo equipamento, ele deve ser calibrado periodicamente e estar com os discos colocados corretamente, pois seus registros são recolhidos como provas em caso de acidente.

Há uma preocupação pertinente das OM com o reaparelhamento súbito da frota de viaturas e a falta de mão de obra especializada para conduzir estes veículos, bem como com o agravamento desta situação pela proximidade da extinção do Quadro Especial, o qual congrega parcela significativa dos motoristas especializados.

As OM revelam que há momentos em que a quantidade de viaturas é superior a quantidade de motoristas habilitados para conduzi-las, que mesmo sendo contempladas com vagas para habilitação à categoria “D”, não possuem Cabos e Soldados com idade acima de 21 anos, conforme a legislação exige.

Essas circunstâncias refletem negativamente na mobilidade do EB, porém esses reflexos podem ser mitigados e/ou eliminados mediante a preparação das OM, com capacitação constante dos seus quadros de motoristas.

Os especialistas se mostraram apreensivos com lacuna existente na legislação militar, em virtude da revogação de manuais, sem que houvesse a substituição dos mesmos por outros e/ou nova edições, além dos regulamentos militares não acompanharem o dinamismo da legislação de trânsito brasileira.

Dessa forma, segundo os profissionais entrevistados, há necessidade de publicar uma norma exclusivamente relativa ao EAMM, após análise da legislação civil e militar vigente.

Com intuito de atender às demandas descortinadas anteriormente e ao longo de toda esta pesquisa, os diversos ensinamentos colhidos na revisão da literatura e através das demais ferramentas de coleta de dados, foram estruturados em uma proposta de Programa-Padrão de Treinamento para Adaptação à Viatura Militar não Blindada, para materializar as melhorias sugeridas para o processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar o processo de adaptação de motoristas militares de viaturas não blindadas, em funcionamento na 4ª Bda Inf L (Mth) **com intuito de propor melhorias para capacitação dos possuidores da Carteira Nacional de Habilitação ou da Permissão para Dirigir, para conduzir as viaturas do Exército, nas respectivas categorias**; e respondendo o problema proposto, percebeu-se que o referido processo não influencia na atual carência desses profissionais a serviço dessa brigada. Porque apesar de não haver uma padronização dos assuntos a serem abordados, nem da forma como as instruções são ministradas, nem das distinções a serem feitas nas instruções para cada categoria de habilitação, em virtude da ausência de documentação específica e atualizada acerca do assunto, a adaptação de motorista militar é executada em 100% das OM e toda demanda apresentada é atendida.

Os reflexos da falta de padronização apresentada incidem, na verdade, sobre a qualidade dos motoristas, uma vez que a ausência de conhecimento teórico e de direcionamento técnico subsidia a propagação dos vícios ao volante e o desempenho insuficiente no trânsito, podendo inclusive, acarretar em perdas humanas.

Não obstante, a carência de motoristas no âmbito da 4ª Bda Inf L (Mth), mostrou-se relacionada aos pré-requisitos estabelecidos pela Legislação de Trânsito Brasileira, em especial o limite mínimo de idade de 21 anos, para realização dos cursos especializados e para mudança para as categorias “D” e “E”, particularmente. Além da não obrigatoriedade dos militares com CNH realizarem o EAMM, o que possibilitaria o aproveitamento da capacidade instalada em termos de motoristas habilitados e provocaria uma alteração substancial na oferta de motoristas, e conseqüentemente, na carência desses profissionais.

A bibliografia existente no âmbito do EB é escassa, pois muitos manuais e regulamentos foram revogados. Contudo essa bibliografia foi complementada nesta pesquisa, com documentos do CFN / Marinha do Brasil e com a legislação do Exército dos EUA e do Exército de Terra da Espanha; além da Legislação de Trânsito Brasileira.

A metodologia selecionada para desenvolver este estudo foi adequada, pois se conseguiu alcançar o objetivo estabelecido, bem como responder às questões de estudo.

Com intuito de contribuir com o desenvolvimento das ciências militares, foi elaborada uma proposta de Programa-Padrão de Treinamento para Adaptação à Viatura Militar não Blindada, cuja leitura e consulta é recomendada aos militares que estarão diretamente ou indiretamente envolvidos com os EAMM nas OM, e aos responsáveis pelas frotas de viaturas.

Nessa proposta de Programa-Padrão, procurou-se solucionar as deficiências da legislação militar com:

- a implementação de módulos de instrução, para customizar o treinamento dos motoristas de acordo com a necessidade de emprego dos mesmos após a adaptação e a categoria em que são habilitados;
- a redução da carga horária relativa aos conhecimentos adquiridos durante a formação em CFC, para reduzir o gasto de tempo e recursos;
- a inserção da matéria sobre o tacógrafo, para subsidiar a utilização deste equipamento;
- a criação de um modelo do Certificado de Habilitação Militar (CHM), para padronizá-lo e amparar seu uso;

- o estabelecimento de diretrizes para planejamento e execução do Estágio de Adaptação de Motorista Militar, para nortear os trabalhos desenvolvidos no âmbito de cada OM; e

- a inclusão de módulos de instrução especializada, para atender à demanda gerada pela Resolução do CONTRAN nº 653, de 10 de janeiro de 2017, que trata da concessão do prazo até 31 de dezembro de 2017 para os condutores de veículos pertencentes às Forças Armadas realizarem os cursos especializados.

Espera-se que o presente trabalho seja remetido ao Comando de Operações Terrestres (COTER), e, após a devida apreciação e avaliação daquele elevado órgão, possa servir como subsídio para atualização dos Programas–Padrão. Todavia, a carga horária proposta deverá ser testada, uma vez que não houve tempo hábil para ministrar as instruções descritas no Programa-Padrão proposto e analisar o desempenho dos militares após adaptação.

Recomenda-se que a edição de 2002, do Manual C 25-10 Transportes Motorizados, a qual não foi publicada oficialmente, seja revisada à luz das Legislações de Trânsito Brasileira e Militar em vigor, com intuito de poder fornecer os conhecimentos tipicamente militares necessários às instruções de capacitação de motoristas, modificando no Capítulo 1, as considerações básicas e os aspectos relativos aos motoristas e velocidades; atualizando tecnicamente o Capítulo 2, quanto à metodologia de formação do motorista militar, instrução do motorista e Habilitação, Exames e Documentação; promovendo a atualização doutrinária dos Capítulos 3, 6 e 8, em relação às Funções de Combate Movimento e Manobra, Proteção e Comando e Controle; alinhando o Capítulo 7 com as técnicas e doutrina de manutenção atuais; adequando os ANEXOS - A e B à legislação de trânsito atual; e os Anexos - C a E, à legislação administrativa, em vigor no EB.

Sugere-se que nas pesquisas futuras sobre capacitação de motoristas militares, sejam abordados como assuntos principais: a criação de uma categoria de habilitação específica para condutores de viaturas militares operacionais (Categoria “F”), com requisitos adequados aos militares não estabilizados; a implementação do cargo de motorista-chefe para gerenciar a capacitação de motoristas militares no âmbito de cada OM; a criação de um banco de dados com os registros de informações sobre os motoristas militares; o inter-relacionamento das instruções para capacitação de motociclistas militares com o curso de transporte de emergência; e a extinção da QM 10-55 – Motorista Militar, por meio de sua transformação em uma habilitação, com remanejamento do efetivo desta QM para as demais QM existentes em cada OM.

O dinamismo da Legislação de Trânsito Brasileira não permite que este tema seja esgotado. Ao ampliar os horizontes constantemente, ele exige a capacitação contínua dos recursos humanos do Exército Brasileiro.

REFERÊNCIAS

BASTOS, Expedito Carlos Stephani. **Primórdios da Motorização no Exército Brasileiro 1919 a 1940 (1)**, Juiz de Fora, MG: Universidade Federal de Juiz de Fora, [20--]. p. 1. Disponível em: <<http://www.ecsbdefesa.com.br/fts/Motoriza%E7%E3o%20I.pdf>> Acesso em: 15 jun. 2016.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 007**, de 23 de janeiro de 1998a. Modifica dispositivos das Resoluções 734/89, 765/93 e 828/97, que tratam da

formação de condutores e dos procedimentos para a habilitação. Brasília, DF, 1998a. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes>> Acesso em: 08 mar. 2017.

_____. _____. **Resolução nº 050**, de 21 de maio de 1998. Estabelece os procedimentos necessários para o processo de habilitação, normas relativas à aprendizagem, autorização para conduzir ciclomotores e os exames de habilitação. Brasília, DF, 1998b. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes>> Acesso em: 08 mar. 2017.

_____. _____. **Resolução nº484**, de 07 de maio de 2014. Altera a Resolução CONTRAN nº 168 de 14 de dezembro de 2004, que estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem, concede novo prazo para realização do curso especializado para condutores de veículos de transporte de carga indivisível e dá outras providências. Brasília, DF, 2014. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4842014.pdf>> Acesso em: 15 jan. 2017.

_____. _____. **Resolução nº 653**, de 10 de janeiro de 2017. Referenda a Deliberação nº 155, de 22 de dezembro de 2016, que altera o art. 43-A da Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010a, que estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências, com redação dada pela Resolução CONTRAN Nº 522, de 25 de março de 2015. Brasília, DF, 2017. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6532016.pdf>> Acesso em: 20 jan. 2016.

_____. _____. Comando de Operações Terrestres. **EB70-PP-11.002**: Programa-Padrão de Instrução de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência, 1. ed. Brasília, DF, 2012.

_____. _____. Comando de Operações Terrestres. **PPT 17/1**: Programa-Padrão de Treinamento Específico do Motorista de Viaturas Blindadas, 1. ed. Brasília, DF, 2002a.

_____. _____. Estado-Maior. **C 25-10**: Básico de Transportes - Transportes Motorizados, 1 ed. Brasília, DF, 2002b.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Portaria nº 610, de 23 de setembro de 2011. Regula, no âmbito do Comando do Exército, o Serviço Militar Especialista Temporário em tempo de paz, a ser prestado na graduação de Cabo Temporário do Núcleo-Base. 2011. **Boletim do Exército**, Brasília, DF, 30 set. 2011. Disponível em: <<http://www.sgex.eb.mil.br/sistemas/be/boletins.php>> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. **Lei 5.108**, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código Nacional de Trânsito. Brasília, DF, 1966. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm> Acesso em: 10 mar. 2017.

_____. **Lei 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: 20 fev. 2017.

_____. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. **100 anos de legislação de trânsito no Brasil: 1910-2010**. Brasília: Ministério das Cidades, 2010b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/100_anos_Denatran.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

ESPAÑA. Ministerio de Defensa. Ejército de Tierra. **PROFORCET 2015**: Programa de Formación de Conductores del Ejército de Tierra para 2015. [Madrid], jan. 2015. Disponível em: <[http://www.ame1.org/depot/images/MADOC%20Programa%20de%20formaci%C3%B3n%20de%20conductores%20del%20ET%20\(2015\).pdf](http://www.ame1.org/depot/images/MADOC%20Programa%20de%20formaci%C3%B3n%20de%20conductores%20del%20ET%20(2015).pdf)> Acesso em: 15 jun. 2016.

ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO (Brasil). 1ª Subchefia. **DIEx nº 14823-SPEC/1 Sch/EME EB: 64535.018236/2012-99**, Habilitação e uso de viaturas militares, Brasília, DF, 2012.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Department of the Army / Department of the Air Force. Headquarters. **FM21-305/AFMAN 24-306**: Manual for the wheeled vehicle driver. Washington, DC, 27 Ago. 1993. Disponível em: <http://8tharmy.korea.army.mil/safety/Toolbox/resources/Publications/fm21_305.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. Department of the Army. Headquarters. **Army Regulation 600-55**: The Army Driver and Operator Standardization Program (Selection, Training, Testing and Licensing). Washington, DC, 18 Jun. 2007. Disponível em: <http://www.apd.army.mil/pdffiles/r600_55.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

RODRIGUES, M. G. V.; MADEIRA, J. F. C.; SANTOS, L.E.P.; DOMINGUES, C. **A metodologia da pesquisa: elaboração de projetos, trabalhos acadêmicos e dissertações em ciências militares**. 3. ed. Rio de Janeiro: ESAO, 2006.