



Ten Cel Inf Glauber Silva da Paz

**ADICIONAL DE COMPENSAÇÃO ORGÂNICA PARA OS BATEDORES  
MOTOCICLISTAS MILITARES DOS BATALHÕES DE POLÍCIA DO EXÉRCITO**

**Salvador  
2019**

**Ten Cel Inf Glauber Silva da Paz**

**ADICIONAL DE COMPENSAÇÃO ORGÂNICA PARA OS BATEDORES  
MOTOCICLISTAS MILITARES DOS BATALHÕES DE POLÍCIA DO EXÉRCITO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Escola de Formação Complementar do Exército /  
Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS-MG  
como requisito parcial para a obtenção do Grau  
Especialização de Gestão em Administração  
Pública.

.

**Orientador: Prof. Lívia da Silva Ciacci**

**Salvador  
2019**

**Ten Cel Inf Glauber Silva da Paz**

**ADICIONAL DE COMPENSAÇÃO ORGÂNICA PARA OS BATEDORES  
MOTOCICLISTAS MILITARES DOS BATALHÕES DE POLÍCIA DO EXÉRCITO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Formação Complementar do Exército / Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS-MG como requisito parcial para a obtenção do Grau Especialização de Gestão em Administração Pública.

Aprovado em

**COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**

---

Prof. Letícia Veiga Vasques - Presidente  
UNIS

---

Prof. Lívia da Silva Ciacci - Membro 1  
UNIS

---

Prof. Fabrício Pelloso Piuosky - Membro 2

## ADICIONAL DE COMPENSAÇÃO ORGÂNICA PARA OS BATEDORES MOTOCICLISTAS MILITARES DOS BATALHÕES DE POLÍCIA DO EXÉRCITO

Glauber Silva da Paz<sup>1</sup>  
Lívia da Silva Ciacci<sup>2</sup>

### RESUMO

Este trabalho analisa a possibilidade da implementação do adicional de compensação orgânica para os batedores motociclistas militares dos Batalhões de Polícia do Exército do Exército Brasileiro como fator motivacional na gestão de pessoas. Tal abordagem se faz necessária na medida em que assistirá o batedor motociclista militar em virtude do desgaste orgânico causado pela pilotagem de uma motocicleta em condições adversas e por longos períodos. O propósito deste estudo é mostrar que há o desgaste orgânico por parte do motociclista militar com vistas a fundamentar a efetivação do adicional de compensação orgânica. O estudo demonstrou que o desgaste orgânico fica bem caracterizado quando durante uma escolta o esgotamento físico e mental, o risco de morte, o estresse, posturas incômodas e fatigantes, demasiada atenção ou concentração, o desconforto causado pelo uso dos equipamentos de segurança, o prejuízo causado aos ouvidos devido ao excesso de volume causado pela motocicleta e seus equipamentos concorrem para a caracterização do desgaste e dessa maneira podendo classificar a missão de motociclista com especial. Este intento é realizado por meio da pesquisa bibliográfica e documental nas organizações militares de Polícia do Exército.

**Palavras-chave:** Adicional de compensação orgânica. Desgaste orgânico. Batedor motociclista militar.

### ABSTRACT

This paper intends to analyze and verify the possibility of implementing the additional organic compensation for the military bikers batters of the Army Battalions of the Brazilian Army as a motivational factor in the management of people. Such an approach will be necessary insofar as it will assist the military biker by virtue of the organic wear and tear caused by riding a motorcycle under adverse conditions and for long periods. The purpose of this study is to show that there is organic wear on the part of the military motorcyclist with a view to substantiate the effectiveness of the additional organic compensation. This attempt will be achieved through bibliographical and documentary research in the military organizations of the Army Police.

1 Graduação em Ciências Militares pela Academia Militar das Agulhas Negras em 1996 Email: glauguerguerra5935@gmail.com

2 Bióloga, especialista em diagnóstico por imagem, mestre em Engenharia Biomédica. Email: livia.ciacci@unis.edu.br.

**Keywords:** Additional organic compensation. Organic wear. Militarybikerscout.

## 1 INTRODUÇÃO

Este artigo científico trata que, na atividade militar de escolta com motocicletas desde o início do emprego das motos *Harley Davidson* em 1997, nos Batalhões de Polícia do Exército, há o desgaste orgânico do motociclista, tudo com a finalidade de fundamentar a implementação do adicional de compensação orgânica analisando os aspectos relacionados ao desgaste físico, efeitos fisiológicos e emocionais. No entanto este trabalho não pretende abordar os fatores filosóficos ou políticos que o tema possa predispor. A determinação do tema exigirá a verificação prévia da existência de material bibliográfico, da facilidade do seu manuseio, da possibilidade de pesquisa de campo dentre outras formas da busca do conhecimento.

Nesse sentido, cabe apresentar a seguinte problemática: o motociclista militar apresenta desgaste orgânico advindo da realização de escolta de comboios e escolta de veículos de autoridades? Para responder a esse questionamento algumas hipóteses serão analisadas como, por exemplo: o motociclista militar poderá apresentar desgaste orgânico após anos na atividade de escolta de veículos considerando que ao pilotar a motocicleta em velocidade muito superior à prescrita no Código Nacional de Trânsito, conjecturando que as péssimas condições em que se encontram a pavimentação das ruas e avenidas nas capitais onde se encontram os Batalhões de Polícia do Exército poderão causar lesões na coluna vertebral no piloto da motocicleta; ponderando, ainda, os ruídos causados pelo ronco dos motores das motos e das sirenes, os quais alcançam uma amplitude mais elevada que a aceitável segundo a medicina, presumindo, ainda, que o estresse eleva uma porção de adrenalina afluída na corrente sanguínea a qual poderá ocasionar o ascendimento da pressão arterial e dos batimentos cardíacos. Soma-se à todas aquelas variáveis os fatores orgânicos de todo ser humano quando exposto à situação adversa quais sejam: estresse, sono, cansaço, fadiga, ansiedade etc.

Diante do acima exposto é possível inferir parcialmente que aquelas hipóteses poderão corroborar para que seja comprovado o desgaste orgânico no motociclista causado pela atividade de escolta de comboios e escolta de veículos de autoridades.

Este trabalho de pesquisa se justifica na medida em que pode colaborar com a efetivação do adicional de compensação orgânica para os motociclistas militares de todas as Forças Armadas (FFAA) e Órgãos de Segurança Pública (OSP) que labutam com motos com o propósito de reparar

futuras consequências físicas e psicológicas à saúde daqueles pilotos, bem como será capaz de fomentar o interesse pela habilitação de motociclista militar haja vista a pecúnia, referente à porcentagem do adicional de compensação orgânica, que poderá ser auferida. Por fim, e por mais que pareça óbvio, atende um desejo de parcela das FFAA e OSP (motociclistas militares) que veem como justa a compensação financeira pela realização de uma atividade de elevado desgaste orgânico e por consequência causando bem estar social naquela amostra.

É oportuno lembrar que o objetivo da pesquisa é comprovar que a realização de escoltas com motocicletas provoca desgaste orgânico no piloto, tudo com finalidade de subsidiar uma decisão para implementação do adicional de compensação orgânica para os motociclistas militares.

## **2 MATERIAL E MÉTODO**

Quanto à finalidade, a metodologia que será adotada neste trabalho será a pesquisa aplicada considerando que o objetivo será gerar conhecimentos para a aplicação, utilização e consequências práticas imediatas e será dirigida à solução de problemas específicos (GIL, 1999).

Observando-se a mesma linha da metodologia da pesquisa no que se refere aos objetivos, a estruturação que será abordada neste trabalho será a pesquisa exploratória na medida em que o propósito será descobrir ideias e *insights* buscando a informação de forma superficial, realizando uma análise qualitativa do dado já que os resultados poderão ser apenas hipóteses ou tentativas (MALHOTRA, 1996).

Em relação aos procedimentos as sistematizações que serão praticadas neste trabalho serão a pesquisa bibliográfica e a documental. A bibliográfica se justificará já que consiste na utilização de informações retiradas de pesquisas anteriores publicadas em livros, revistas, periódicos, artigos científicos, monografias, dissertações, teses, entre outros e serve para delimitar o que estudar sobre o fenômeno de interesse (SCANFONE, VASQUES, 2018).

A pesquisa documental se evidenciará na medida em que se utilizará de informações retiradas de material impresso, manuscritos, registros audiovisuais, registros sonoros, imagens, dentre outros, que não foram objetos de tratamento analítico anterior ou não foram reelaborados de acordo com o objetivo da pesquisa (SCANFONE, VASQUES, 2018).

Analisando-se a natureza da empreitada investigativa, a ordenação que será aplicada neste trabalho será a pesquisa qualitativa já que o foco estará na compreensão do fenômeno por meio dos

aspectos subjetivos, motivações não explícitas, ou mesmo não conscientes, de forma espontânea (SCANFONE, VASQUES, 2018).

### **3 BATEDOR MOTOCICLISTA MILITAR : peculiaridades, possibilidades e limitações de atuação**

#### **3.1 O BATEDOR MOTOCICLISTA MILITAR**

É importante resgatar e apresentar um breve histórico do surgimento do motociclismo militar no Brasil. Foi durante a II Guerra Mundial que a atividade com motocicleta tomou notoriedade no cenário mundial. Devido a sua versatilidade, a motocicleta passou a ser largamente empregada devido à vantagem que elas proporcionavam no combate, quais sejam: a velocidade era ideal para batedores, nas missões de reconhecimento e mensageiros; por serem menores e mais ágeis, elas tinham facilidade de acesso, usavam menos combustíveis, e podiam ser agrupadas e transportadas para posições estratégicas (AZEVEDO, 2016).

Já, naquela época, as motocicletas deixavam o piloto exposto, não possuíam poder de fogo, eram facilmente danificadas, e não funcionavam em certos tipos de terrenos e condições climáticas. Desde aquele tempo, percebe-se que o motociclista apresentava características muito peculiares, devido à natureza de sua missão, mostrando-se um combatente dotado de qualidades inerentes, que lhe forneciam subsídios para o bom cumprimento de sua atividade, tornando-se assim, o fator preponderante na execução daquela tarefa.

Traçando um paralelo com os dias atuais, o batedor motociclista militar usa de sua motocicleta como proteção física contra um possível infortúnio na colisão com um veículo, moto ou até mesmo pedestres, além do mais, está sujeito, ainda, a todo tipo de adversidade, seja ela climática, das condições trafegabilidade das vias de acesso, dos mecanismos de controle eletrônico de velocidade, dentre outros.

No que diz respeito à preparação do batedor motociclista militar, aquela segue um processo de ensino-aprendizagem de forma a capacitar militares para o desempenho de uma escolta com motocicleta. Para isso, os militares são postos a prova em um estágio cuja duração média são de 5 semanas e, sobre tal enfoque, o Programa Padrão do Estágio de Motociclista Militar (PP EMM) discorre os objetivos como sendo: a) preparar o militar para desenvolver a função de batedor em

uma escolta de motocicletas; b) habilitar o militar a pilotar motocicletas empregadas em escoltas de autoridades; c) adquirir conhecimentos básicos indispensáveis ao desempenho da função específica; d) obter reflexos relacionados à execução de técnicas de pilotagem de motocicletas; e) desenvolver habilidades técnicas indispensáveis à execução de uma escolta de motocicletas (BRASIL, 2010).

Para atingir aqueles objetivos, são apresentadas, aos então alunos, uma carga de matérias que, de acordo com PP EMM, seguem o seguinte roteiro: a) instruções sobre armamento, munição e tiro; b) instruções sobre legislação de trânsito; c) instruções sobre mecânica de motocicletas; d) instruções sobre segurança na pilotagem; e) instruções sobre técnicas de pilotagem; f) instruções sobre técnicas de pilotagem em alta velocidade; g) instruções sobre técnicas de escolta; h) avaliações (BRASIL, 2010).

Outro dado relevante que cabe ser apresentado é que, atualmente, contamos com 9 (nove) Batalhões de Polícia do Exército e 3 (três) Subunidades de Polícia do Exército. Nesse universo, são aproximadamente 380 (trezentos e oitenta) motociclistas militares operantes já que em cada Batalhão e cada Subunidade possui em seus quadros um Pelotão a 30 homens cada.

A partir dessas ideias, é possível depreender que se faz necessário que o homem (motociclista militar), seja dotado, em elevado grau, de condições morais, psíquicas e físicas, associadas a uma acurada e sólida instrução capaz de deixá-lo apto à responder, à altura, às diferentes situações encontradas no trânsito, seu principal ambiente operacional.

### 3.2 PECULIARIDADES

Conforme definição dada pelo dicionário acadêmico da língua portuguesa da editora Porto, peculiaridade é a qualidade ou condição do que é peculiar; característica de alguém ou de algo que se distingue por traços particulares; originalidade, singularidade, particularidade. Diante de tal significado, pilotar uma motocicleta em condições extremas de estresse, risco, comumente com velocidades muito superiores a prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) faz com que o ofício de motociclista se revista de características, peculiaridades especiais e, dessa maneira, deveria ser visto, para fins remuneratórios, como um encargo realmente especial.

Parece, portanto, oportuno apreciar algumas postulações elencadas nas Normas para Desenvolvimento e Avaliação dos Conteúdos Atitudinais (NDACA - EB60- N-05.013), 2ª



Edição/2017 como forma de subsidiar os padrões de comportamento esperados pelo motociclista militar. Em conformidade com as NDACA, um de seus objetivos é [...] II - estabelecer as diretrizes e padronizar as ações para o desenvolvimento e a avaliação dos conteúdos atitudinais em cursos e estágios cuja modalidade de educação seja presencial (BRASIL, 2017).

No capítulo II daquelas normas faz referência à conceitos relevantes para montar a engrenagem do sistema que envolve a prática da escolta com motocicletas. Quais sejam:

III - Conteúdos atitudinais: conteúdos de aprendizagem que auxiliam no processo de formação da identidade militar, e que podem ser desenvolvidos por intermédio de atividades pedagógicas e de práticas específicas do ensino militar;

IV - Cultura militar: forma específica de cultura que serve para desenvolver a identidade, a sensibilidade, a visão de mundo própria dos militares e os valores e atitudes afins às atividades profissionais que são realizadas nas instituições militares;

V - Interação social: corresponde aos processos através dos quais as pessoas se relacionam umas com as outras, num determinado contexto social, realizando trocas de experiências e conhecimentos, que resultam na ampliação e modificação de seus pontos de vista e formas de agir;

VI - Norma social: conjunto de regras que regulam as atividades sociais, prescrevendo as condutas sociais que são consideradas adequadas por um grupo social; e

VII - Valores: princípios éticos a partir dos quais as pessoas julgam as situações e as condutas e experimentam determinados sentimentos e emoções. (BRASIL, P. 5 e 6, 2017).

Nesse mesmo diapasão, os conteúdos atitudinais se recobrem de algumas características que deverão ser inerentes ao motociclista militar, obviamente, distintas de um motociclista comum, são elas:

a) responsabilidade - capacidade de cumprir suas obrigações independentemente de fiscalização, assumindo as consequências de suas atitudes e decisões; b) dedicação - realizar as atividades necessárias ao cumprimento da missão com empenho e entusiasmo. É o desprendimento de si próprio em favor de outrem ou de alguma ideia; c) equilíbrio emocional: agir controlando as próprias reações emocionais e sentimentos, para se conduzir de modo apropriado, nas diferentes situações. É a capacidade de enfrentar obstáculos e ter controle dos sentimentos e das reações; d) resistência à fadiga - possui preparo físico compatível com seu cargo ou função supera-se diante de atividades que causem desconforto físico ou mental, mantém a eficiência apesar de submetido a esforços físicos intensos e prolongados e executa as tarefas rotineiras com vigor; e) coragem - moral forte perante o perigo, os riscos; bravura, intrepidez; f) perspicácia - aptidão para compreender ou aprender por simples indícios, agudeza de espírito; argúcia, manha, malícia; g) audácia - tendência que dirige e incita o indivíduo a, temerariamente, realizar ações difíceis, desprezando obstáculos e situações de perigo; ousadia, intrepidez, denodo; (BRASIL, P. 22, 23 e 24, 2017).

Ademais a todos esses conteúdos atitudinais mostrados, o domínio da máquina também é fator preponderante para o desenvolvimento da atividade e o exercício da função. A motocicleta, meio de transporte utilizado pelo motociclista, não deve oferecer nenhum mistério a seu usuário.

A partir do conhecimento técnico, do funcionamento e das características da motocicleta, o motociclista adquire a confiança necessária a uma boa aprendizagem das técnicas utilizadas durante a pilotagem propriamente dita.

Ainda nesse ínterim, o conhecimento detalhado da legislação de trânsito contida no CTB (Lei Nº 9053, de 23 de setembro de 1997) fará com que as atitudes do motociclista possam ser entendidas e repassadas para os demais usuários das vias, sejam eles pedestres ou veículos.

Outra característica que diferenciará o batedor motociclista militar dos demais motociclistas é a sua capacidade de, a despeito de qualquer contingência, realizar a pilotagem com segurança. Pilotar defensivamente é dirigir de modo a evitar acidentes, independente das ações incorretas dos outros motoristas/motociclistas e de condições adversas das vias. Em outras palavras, é sair-se bem em situações de trânsito que não dependem somente do motociclista. É preciso saber como reagir, mesmo quando outros cometem erros ou as próprias condições físicas (seja de clima, da pista ou do próprio motociclista) não sejam as melhores. A pilotagem segura é composta de 90% de um processo mental e 10% de um processo físico. Saber manter a motocicleta sob controle em situações inesperadas e adotar a postura correta ao dirigir é fundamental para evitar acidentes, não basta apenas manter-se atento no trânsito, é preciso ter condições de escapar de uma situação de perigo. (BRASIL, 2014, P. 46 e 47)

Dessa maneira, mostra-se, mais uma vez, que a prática da pilotagem com motocicleta em situação de escolta reveste-se de diversos argumentos que a tornam uma atividade de elevado risco, inclusive o de morte, e por esses e outros motivos deveria ser tratada como situação especial para efeito de uma possível gratificação de compensação orgânica.

Além das capacidades específicas para um batedor motociclista militar, do conhecimento técnico da sua moto, do preparo intelectual na cognição das Leis de trânsito, somada, ainda, a sua destreza de pilotar defensivamente e com segurança torna o motociclista um profissional da adversidade.

### 3.3 POSSIBILIDADES DE ATUAÇÃO

Toda profissão, seja ela militar ou civil, de risco ou burocrática, apresenta suas possibilidades. Assim sendo, a atividade do batedor motociclista militar também se reveste das mesmas verossimilhanças.

Destaca-se, dentre outras, as capacidades de realizar a proteção e a segurança de autoridades em seus deslocamentos; escolta salvaguarda e fiscalização de comboios; policiamento de ruas e

estradas; além das missões de caráter cívico social; tudo com a finalidade de proporcionar segurança, rapidez e operação presença, sendo estas, as habilidades que se deseja ao final de uma atividade de escolta com motocicletas. (BRASIL, 2014).

Em resumo e em consonância com o Caderno de Instrução do Estágio de Batedor Motociclista Militar, o Batedor é um agente de autoridade de trânsito, utiliza-se de sua motocicleta com sirene, faróis, gestos e apitos; para bloquear, limitar ou desviar veículos e transeuntes que venham a interferir no movimento, proporcionando maior rapidez e segurança no deslocamento do comboio ou da autoridade em virtude da liberação da via pública. (BRASIL, 2014).

### 3.4 LIMITAÇÕES DA ATUAÇÃO

Por se tratar de uma atividade de alto risco de acidente, realizar uma escolta com motocicletas traz inúmeras limitações, sejam elas barreiras físicas como outros veículos e pedestres, sejam elas conjunturais como o estado de conservação das vias expressas e as condições de manutenção da motocicleta.

Ainda, nesse amplo espectro, as estruturas que compõe o sistema escolta apresentam algumas restrições que podem assim serem elencadas: a) circunstâncias de tráfego intenso nos grandes centros urbanos são extremamente danosos ao exercício de qualquer tipo de escolta na medida em que se faz necessária à utilização dos corredores (espaço deixado entre veículos nas vias de rolamento), manobras arriscadas para desviar dos veículos mais lentos etc; b) o desrespeito às regras de trânsito causa bastante perigo ao motociclista durante a escolta visto que um simples avançar de um sinal fechado poderá causar grandes transtornos àquela missão; c) as condições climáticas, no caso a chuva, pode ser estabelecida como o maior temor do batedor motociclista militar, uma vez que associada às imperfeições das estradas, são os maiores causadores de acidentes.(BRASIL, 2014)

Segundo Ferreira (2009), outro aspecto interessante é que na opinião dos condutores profissionais, após o fator humano, os fatores de maior influência estão relacionados à má qualidade da infraestrutura viária e à presença de chuva; longas jornadas de trabalho realizando uma escolta, por vezes dias, dependendo da agenda da autoridade que está sendo salvaguardada, causando estresse e fadiga, o que poderá corroborar na incidência de acidentes; por último e não menos importante, nos deparamos com o fator estrutural da falta de cultura de manutenção,

sistemas de freio mal mantido, conjunto de lubrificação defeituoso e grupo elétrico em pane também podem coadjuvar para a ocorrência de uma fatalidade.

Quadro 1: Fatores de Risco

<b>Fatores que influenciam os acidentes de motocicleta</b>	<b>Média</b>	<b>Influência</b>
Desrespeito/desatenção por parte dos motoristas de outros veículos (autos, ônibus caminhões, etc.)	1,67	Muito grande
Má qualidade da infraestrutura viária.	1,11	Grande
Trafegar com chuva	0,88	Grande
Comportamento agressivo/despreparo do próprio motociclista	0,50	Grande
Má condição do veículo utilizado	0,13	Média
Trafegar à noite	-0,07	Média
Longa jornada de trabalho	- 0,92	Pouca

Fonte: Ferreira (2009).

Por derradeiro e como forma de ilustração, o quadro acima apresenta os fatores e graus de influência do risco de acidentes estudado por Ferreira (2009), em sua tese de mestrado a qual pode sedimentar os fatos apresentados anteriormente corroborando na análise de que aqueles fatores associados são limitadores da atuação do batedor motociclista militar.

#### **4. ADICIONAL DE COMPENSAÇÃO ORGÂNICA: fundamentação e justificativas**

##### **4.1 FUNDAMENTAÇÃO E JUSTIFICATIVAS**

A partir de 1º de abril de 1964 entrou em vigor o Código de Vencimentos dos Militares (Lei nº 4.328, de 30 de abril de 1964) alterando o nome da parcela remuneratória para Gratificação de Função Militar de Categoria C, destinada apenas ao militar no efetivo exercício de funções ou no desempenho de atividades nos serviços especiais de voo, salto, submarino e mergulho. Seu valor passou a ser de 40% do soldo do militar, simplificando o seu cálculo.

Com o passar dos anos e com vistas à adequação a nova conjuntura nacional, esta Gratificação passou a destinar-se, inicialmente, a compensar o militar pelos desgastes orgânicos consequentes das variações de altitude, das acelerações, das variações barométricas, dos danos

psicossomáticos e da exposição a radiações, resultantes do desempenho continuado das atividades especiais de voo, salto de paraquedas, submarinista, escafandrista e raios-X.

No contexto militar, a Gratificação de Compensação Orgânica tem por objetivo de dispor aos militares que executam atividades especiais, tais como atividades de voo, salto de paraquedas, submarinista, escafandrista e raios-X, a recompensa devido aos desgastes orgânicos consequentes de sua função especializada, que muitas vezes se resulta de execuções continuadas das atividades.

A Lei nº 1316, de 20 de janeiro de 1951, especificava uma gratificação para cada atividade, cada uma com uma fórmula de cálculo diferente e de rara complexidade. Contudo, a Lei nº 8237, de 30 de setembro de 1991, alterou os valores e a denominação da parcela para Gratificação de Compensação Orgânica. A Medida Provisória nº 2.131, de 28 de dezembro de 2000, alterou a denominação desta parcela remuneratória para Adicional de Compensação Orgânica, mantendo os valores remuneratórios da lei anterior.

O Decreto nº 4307, de 18 de Julho de 2002, que regulamenta a Medida Provisória nº 2215-10, de 31 de Agosto de 2001, e que dispõe sobre a reestruturação da remuneração dos militares das Forças Armadas, alterou a Lei nº 3765, de 04 de maio de 1960 e a Lei nº 6880, de 09 de dezembro de 1980. Este Decreto, além de dar outras providências, em seu Capítulo II, Artigo 4º, diz também:

Art. 4º O adicional de compensação orgânica é a parcela remuneratória devida ao militar, mensalmente, para compensação de desgaste orgânico resultante do desempenho continuado das seguintes atividades especiais: I- tipo I: a) voo em aeronave militar, como tripulante orgânico, observador meteorológico, observador aéreo e observador fotogramétrico; b) salto em paraquedas, cumprindo missão militar; c) imersão, no exercício de funções regulamentares, a bordo de submarino; d) mergulho com escafandro ou com aparelho, cumprindo missão militar; e) controle de tráfego aéreo; II - tipo II: trabalho com Raios X ou substâncias radioativas. Parágrafo único. Ao militar que exercer mais de uma atividade especial será atribuído somente o adicional de maior valor. (BRASIL, 2002, P. 1)

No âmbito civil, o Congresso Nacional decretou, e o Presidente, à época, sancionou, em 18 de Junho de 2014, a Lei 12997/14 onde, em seu artigo primeiro, cita que o Art 193 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT-, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido de alguns parágrafos, dentre eles, o seguinte: “§ 4º São também consideradas perigosas às atividades de trabalhador em motocicleta.” (BRASIL, 2014).

No contexto das Forças Armadas, não há legislação que aborde a periculosidade. O Adicional de Compensação Orgânica não se confunde com o adicional de periculosidade, pois está mais vinculado à penosidade que, propriamente, aos riscos da atividade. Além disso, se

considerarmos periculosidade, grande parte das atividades militares possuem risco e/ou perigo em suas ações, inviabilizando a concessão.

Durante as atividades desenvolvidas pelos motociclistas militares, os executantes permanecem expostos ao perigo constante em decorrência das ações empreendidas para o cumprimento da missão, pelo envolvimento direto na rotina do trânsito e em consequência do elevado tempo em uma única posição, durante a pilotagem.

## **5 DESGASTE ORGÂNICO – TIPOS E CIRCUNSTÂNCIAS CORRELACIONADAS À ATIVIDADE DO BATEDOR MOTOCICLISTA MILITAR**

Um dado que despertou o interesse na busca, na investigação e no estudo do assunto em pauta se evidencia quando os batedores motociclistas militares, além do perigo constante resultante dos riscos da atividade, sofrem desgastes orgânicos procedentes de algumas condicionantes que vão desde as características ergonômicas do equipamento de segurança utilizado (botas, protetores de cotovelos, coluna, joelhos e o próprio capacete), do peso da motocicleta Harley Davidson (aproximadamente 380 Kg), passando pelo excessivo tempo na mesma posição de pilotagem, suportando os impactos causados na coluna vertebral ocasionados pelas ondulações, depressões e péssimas condições de pavimentação das ruas e avenidas onde circulam os motociclistas. Da mesma forma, acrescenta-se àqueles dados a exposição auditiva à ruídos superiores a 85 db (Comitê de Ruído e Conservação da Audição da *American College of Occupational Medicine*, e segundo o Comitê Nacional de Ruído e Conservação Auditiva). Junta-se, ainda, mais uma condicionante que é o acolhimento de elevadas taxas de adrenalina no fluxo sanguíneo. Por fim, se submeter aos efeitos da poluição urbana oriunda da combustão dos combustíveis fósseis dos veículos também corroboram para o desgaste orgânico do motociclista.(BRASIL, 2017).

Tudo isso poderá corroborar na fundamentação da teoria de que os motociclistas militares exercem, sim, uma atividade especial, com características semelhantes a todas as outras atividades militares (salto com paraquedas, imersão a bordo de submarino, mergulho com escafandro, controle de tráfego aéreo e o trabalho com raio X ou substâncias radioativas) que percebem o adicional de gratificação de compensação orgânica.

Um outro fator merecedor de análise é o risco de acidente ou morte causado pela pilotagem em condições adversas de segurança, agravado quando se trata de emprego em atividades militares

como o excesso de velocidade por exemplo, os quais poderão subsidiar o aumento do estresse e por conseguinte estimular a expansão da ansiedade o que resultará na queda significativa da qualidade de vida (SEERIG, 2012).

(...) a percepção de riscos tem mais a ver com medo do que com uma estimativa correta de probabilidades. O medo de acidentes apareceu na grande maioria (86,3%) dos motoqueiros entrevistados em Goiânia e Brasília, levando os autores à suposição de que a profissão de “motoqueiro” deve estar entre as mais arriscadas e que geram mais estresse (SEERIG, 2012, P. 22)

Um estudo inédito sobre a violência no trânsito, realizado pelo Instituto Sangari por meio da análise de 1 milhão de certidões de óbito em todo o mundo, revelou que o Brasil é o segundo país do mundo em vítimas fatais em acidentes envolvendo motocicletas, com 7,1 óbitos a cada 100 mil habitantes. O Mapa da Violência 2012, publicado pela revista Veja, mostra que apenas no Paraguai se morre mais, com 7,5 óbitos por 100 mil habitantes. A situação no Brasil e no vizinho sul-americano é bem diferente do terceiro colocado no ranking global: a Tailândia tem taxa de 4,6 óbitos por 100 mil habitantes, enquanto Colômbia aparece em quarto, com 4,2 óbitos, e Chipre fica com o quinto lugar, com 3,7 óbitos (MOREIRA, 2012).

Como base de comparação, o índice nos Estados Unidos, o décimo colocado da lista, é de 1,7 óbito a cada 100 mil habitantes. Nos últimos 15 anos, o crescimento da taxa de mortalidade em acidentes com motocicleta no Brasil aumentou 846,5%, enquanto a de carros cresceu 58,7%. O nível da violência no trânsito é tanto que condena à morte no local do acidente cerca de 40% dos envolvidos nas ocorrências. Em 2012, mais de 13 mil brasileiros morreram nas ruas e avenidas do país em acidentes com veículos sobre duas rodas. Em 2010, foram 13.452 vítimas fatais, contra 1.421 registradas em 1996. Entre as vítimas, 75% são homens e 40% têm entre 21 e 35 anos (MOREIRA, 2012).

As atividades executadas por motociclistas militares e batedores norteiam-se na condução das motos, sincronizadas com o cumprimento da missão. Durante o deslocamento os militares estão expostos a uma enorme quantidade de variáveis que o complexo sistema viário apresenta, que alternam entre viaturas blindadas (escolta de comboios militares) à veículos administrativos, além do posicionamento exigido para as ações enérgicas e de imposição para bloquear as vias e controlar o tráfego. (BRASIL, 2014)

Os desgastes orgânicos são decorrentes não só das demandas psicológicas e físicas, mas também devido ao tempo, geralmente excessivo, de deslocamento na pilotagem. Acrescenta-se ao fato dos militares terem que realizar frequentes embarques e desembarques da motocicleta durante os deslocamentos.

A missão de realizar uma escolta seja de comboio ou qualquer uma das outras modalidades se revestem de uma preocupação. Essa inquietude pode levar a ansiedade que, no seu nível mais crítico, será acompanhada do estresse que, por conseguinte, conduzirá à dores musculares mesmo antes da realização da tarefa.

Outro fator que, infelizmente, concorre para o desgaste orgânico do motociclista militar são equipamentos de segurança utilizados durante a realização das escoltas, mesmo tendo o objetivo de proteger contra acidentes, causam restrições ergonômicas, principalmente, quando considerarmos o prolongado tempo de uso. As botas, os protetores de cotovelo, o sustentáculo de coluna vertebral, e o resguardo dos joelhos, além do capacete, são restritivos ao movimento e, quando utilizados por longos períodos, podem causar mais desgaste físico. (MINISTÉRIO DA DEFESA, EXÉRCITO BRASILEIRO, 2015)

Outro exemplo disso nos é fornecido quando os motociclistas sofrem impactos na coluna vertebral, decorrentes das imperfeições das vias de circulação e das manobras realizadas com as motocicletas, principalmente as mais pesadas, como é o caso da Harley Davidson (HD) 1690 cc, que possui o peso aproximado de 380 kg e que é amplamente empregada em praticamente todas as Organizações Militares de Polícia do Exército (OMPE).

Outra razão significativa a ser levada em consideração para o desgaste orgânico do batedor está relacionada à zoadá emitida pelas motocicletas e seus sistemas. De acordo com o Comitê de Ruído e Conservação da Audição da *American College of Occupational Medicine*, e segundo o Comitê Nacional de Ruído e Conservação Auditiva, ruídos acima de 85 decibéis (Db) podem causar alterações na estrutura interna do ouvido e perda progressiva da audição. No caso da Harley Davidson (HD) 1690 cc a troada equivale a 95 Db e, se associado, ainda, ao ruído do motor, essa medição poderá ultrapassar os 100 Db.

Analisando-se, também, o volume padrão emitido pelo sistema sonoro das sirenes o qual poderá alcançar o elevado índice de 110 Db corroborando, juntamente, com os outros fundamentos elencados preliminarmente para caracterizar o possível desgaste orgânico causado no batedor



motociclista militar. Afim de sedimentar os dados apresentados acima, segue a tabela da Norma Reguladora nº 15 de 1978 a qual estabelece os limites de exposição a ruído contínuo.

Tabela 1 – Limites de Tolerância (LTs) para ruído contínuo ou intermitente (NR-15)

<b>Nível de ruído dB(A)</b>	<b>Máxima exposição diária permissível</b>
85	8 horas
86	7 horas
87	6 horas
88	5 horas
89	4 horas e 30 minutos
90	4 horas
91	3 horas e 30 minutos
92	3 horas
93	2 horas e 30 minutos
94	2 horas
95	1 hora e 45 minutos
98	1 hora e 15 minutos
100	1 hora e 30 minutos
102	45 minutos
104	35 minutos
105	30 minutos
106	25 minutos
108	20 minutos
110	15 minutos
112	10 minutos
114	8 minutos
115	7 minutos

Fonte: Norma Regulamentadora n.º 15 (NR-15), da Portaria MTb n.º 3.214/1978.

No mesmo espectro, tendo em vista a previsão de um longo tempo de pilotagem sobre uma motocicleta, considera-se que o desgaste orgânico também é ocasionado pelo estresse. Segundo estudo realizado por Margis (2003), psiquiatra e mestrande em Bioquímica (UFRGS); Picon (2003), Psiquiatra, professora assistente do Departamento de Psiquiatria (FAMED-PUCRS);

Cosner (2003), Psiquiatra do Ambulatório de Transtornos de Ansiedade do Hospital São Lucas e SILVEIRA (2003), Psiquiatra, mestrando em Psiquiatria (UFRGS) e membro do corpo clínico do Pronto psiquiatria- CISAME; no trabalho que analisou a relação entre estressores, estresse e ansiedade os pesquisadores definiram estresse da seguinte forma:

O termo estresse denota o estado gerado pela percepção de estímulos que provocam excitação emocional e, ao perturbarem a homeostasia, disparam um processo de adaptação caracterizado, entre outras alterações, pelo aumento de secreção de adrenalina produzindo diversas manifestações sistêmicas, com distúrbios fisiológico e psicológico. (MARGIS *et al*, 2003, P. 65)

Prosseguindo nessa mesma linha de raciocínio, aqueles psiquiatras apresentaram que o estresse é devido à relação entre características pessoais e as intercorrências dos meios externos e internos associados, ainda, ao discernimento do ser humano e sua habilidade de resposta. O estresse faz com que a pessoa realize um entendimento rápido e lógico para resolver questões de forma acelerada, mas que uma vez ultrapassado seu limite poderá desencadear sequelas.

A resposta ao estresse é resultado da interação entre as características da pessoa e as demandas do meio, ou seja, as discrepâncias entre o meio externo e interno e a percepção do indivíduo quanto a sua capacidade de resposta. Esta resposta ao estressor compreende aspectos cognitivos, comportamentais e fisiológicos, visando a propiciar uma melhor percepção da situação e de suas demandas, assim como um processamento mais rápido da informação disponível, possibilitando uma busca de soluções, selecionando condutas adequadas e preparando o organismo para agir de maneira rápida e vigorosa. A sobreposição destes três níveis (fisiológico, cognitivo e comportamental) é eficaz até certo limite, o qual uma vez ultrapassado poderá desencadear um efeito desorganizador. Assim, diferentes situações estressoras ocorrem ao longo dos anos, e as respostas a elas variam entre os indivíduos na sua forma de apresentação, podendo ocorrer manifestações psicopatológicas diversas como sintomas inespecíficos de depressão ou ansiedade, ou transtornos psiquiátricos definidos, como por exemplo, de Transtorno de Estresse Pós-Traumático. (MARGIS *et al*, 2003, P. 65)

Comparativamente, podemos relacionar o apresentado pelos psiquiatras com a atividade do batedor motociclista militar na medida em que na execução de uma escolta há a necessidade de controle dos meios que influenciam no trabalho, como fluxo de carros nas vias e a velocidade alta, bem como a percepção de situações que venham a demandar um resposta rápida e eficiente causando o estresse no piloto, o qual em proporção demasiada poderão fomentar em sintomas de depressão, ansiedade ou até mesmo o Transtorno de Estresse Pós-Traumático, e, dessa maneira,

respaldando que a missão do batedor é especial, causa desgaste orgânico e merece apreciação no sentido do recebimento do adicional de compensação orgânica.

Corroborando com a tese apresentada anteriormente, os psiquiatras continuaram discorrendo que a situação de estresse requer a estimulação do sistema nervoso autônomo, responsável por controlar as funções como a respiração, circulação do sangue, controle de temperatura e digestão e, ainda, controle automático do corpo frente às modificações do ambiente e do sistema nervoso periférico, responsável pelos sentidos (visão, audição, olfato, paladar e corpúsculos táteis) e por fazer as conexões nervosas com sistema nervoso central. Ao longo daquele estudo, os pesquisadores ainda concluíram que tais estimulações causarão no indivíduo inúmeras alterações fisiológicas cujo se pode destacar a aceleração do batimento do coração e elevação da pressão arterial.

O eixo neural, o qual se ativa imediatamente, frente a uma situação de estresse. Implica a ativação principalmente do sistema nervoso autônomo (feixe simpático) e do sistema nervoso periférico. Seus efeitos são: aumento do ritmo cardíaco (SNA), aumento da pressão arterial (SNA), secura na boca (SNA), sudorese intensa (SNA), “nó” na garganta (SNA), formigamento dos membros (SNP), dilatação das pupilas (SNP) e dificuldade para respirar. (MARGIS *et al*, 2003, P.69)

Por fim, os pesquisadores resumiram que em ocasiões em que o perigo se torna iminente, as pessoas se deparam com condutas enérgicas de luta ou fuga. Nesse comportamento são desencadeadas alterações cardiovasculares.

Resumindo, nas situações em que o perigo está próximo, o indivíduo irá reagir com comportamentos vigorosos de luta ou fuga. Para tal, fazem-se necessárias alterações cardiovasculares, constituindo em elevação da pressão arterial, taquicardia, vasoconstrição na pele e nas vísceras e vasodilatação nos músculos estriados, bem como hiperventilação. (MARGIS *et al*, 2003, P.68)

Diante do exposto, torna-se notório que as consequências advindas da atividade do batedor motociclista, ora analisada pelo viés do desgaste orgânico, se confirma na medida em se apresentam argumentos no sentido da comprovação de que o estresse, correlacionado a outros aspectos apresentados nesse trabalho, concorre vigorosamente na direção de subsidiar a decisão de autoridade competente no sentido do acatamento de que há, sim, desgaste orgânico daqueles pilotos, que a missão poderá ser enquadrada como atividade especial e poderá postular para a concessão do adicional de compensação orgânica para os motociclistas militares.

## 6 ATIVIDADE DE BATEDOR MOTOCICLISTA MILITAR.

Conforme o Decreto n° 4.307, de 18 de Julho de 2002, em seu Capítulo II, Art. 4º, o Adicional de Compensação Orgânica é a parcela remuneratória devida ao militar, mensalmente, para compensação de desgaste orgânico resultante do desempenho continuado das seguintes atividades especiais:

1) tipo I:

- a) Voo em aeronave militar, como tripulante orgânico, observador meteorológico, observador aéreo e observador fotogramétrico;
- b) Salto em paraquedas, cumprindo missão militar;
- c) Imersão, no exercício de funções regulamentares, a bordo de submarino;
- d) Mergulho com escafandro ou com aparelho, cumprindo missão militar;
- e) Controle de tráfego aéreo;

2) tipo II: trabalho com Raios X ou substâncias radioativas.

Parágrafo único. Ao militar que exercer mais de uma atividade especial será atribuído somente o adicional de maior valor. (BRASIL, 2002, P.1)

A reboque da conceituação aplicada naquele decreto, atividade especial pode ser definida, ainda, como uma ocupação, um trabalho, um encargo e/ou um ofício a qual se diferencia das demais incumbências por se revestir de características específicas na forma de como é executada a laboração. Atividade especial também pode ser interpretada em função do tempo de exposição a um agente nocivo, levando em conta, ainda, o tipo de atividade desenvolvida pelo empregado no curso de sua jornada de trabalho, observados os limites de tolerância, as taxas de metabolismo e respectivos tempos de exposição.

Assim, são consideradas atividades especiais às operações que por sua natureza, condições ou métodos de trabalho, expõem o empregado a agentes nocivos à saúde, acima dos limites de tolerância fixados em razão da natureza, da intensidade do agente e o tempo de exposição aos seus efeitos. (LIMA, 2018)

Outra definição que se relaciona a atividade especial e que é correlata à atividade de batedor motociclista militar é o ofício penoso por se tratar de atividade que desencadeia fadiga física e mental.

A definição de ofício penoso é nova e vem ganhando notoriedade no meio acadêmico como pode ser observado nas palavras da pesquisadora Cristiane Queiroz Barbeiro Lima, da Fundacentro/SP, na Assojubs em Santos que diz:

As atividades insalubres ou especial correspondem aquelas que os trabalhadores ficam expostos a agentes físicos e químicos acima do limite de tolerância e agentes biológicos; os trabalhos perigosos ou de periculosidade englobam o contato permanente com inflamáveis, explosivos e energia elétricas e, por último, os penosos são aqueles que colocam os trabalhadores em atividades que desencadeiam a fadiga física ou mental. (LIMA, 2018, P. 3)

Diante dos desdobramentos do assunto, a pesquisadora ainda teceu comentários sobre o trabalhador que exerce seu ofício diante das particularidades da atual conjuntura. Ela disse assim:

No mundo atual com as novas tecnologias e cada vez mais cobranças para um ritmo acelerado, a pesquisadora salienta que a sobrecarga mental é um ponto de discussão imprescindível. A lei social de proteção precisa ser levada mais a sério e considerar vários aspectos das atividades de trabalho que levam ao desgaste físico e mental, além do risco de vida. (LIMA, 2018, P. 3)

Seguindo na esteira do mesmo raciocínio abordado por Lima (2018), uma outra apreciação sobre o trabalho penoso, o qual muito se assemelha a profissão do batedor, é dada por Verônica Guilherme Oliveira, aluna da Pós-Graduação da Fundacentro. Ela aponta em sua pesquisa realizada nos acórdãos do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região sobre o trabalho penoso.

O trabalho penoso abre a possibilidade de interpretações diversas. A mestre destaca os trabalhos considerados atividades penosas na literatura técnica científica compreendem esforço físico intenso e repetitivos, posturas incômodas e fatigantes, demasiada atenção ou concentração, rotatividade de horários de sono, alimentação e sentinela, contato com o público que provoca desgaste psíquico e físico, confinamento ou isolamento, contato direto com substâncias, objetos ou situações repugnantes, entre outros. “Essas atividades podem acarretar problemas de saúde e não fundamentalmente doenças. São vários apontamentos sobre a questão do trabalho penoso. “Os especialistas descrevem que em suma o trabalhador sofre, gerando insatisfação, desgaste físico ou sofrimento mental – ou os três concomitantemente. (OLIVEIRA, 2018, P. 5)

Diante dessas perspectivas, denota-se que, paralelamente, a todas as atividades elencadas no Decreto nº 4.307, de 18 de Julho de 2002, em seu Capítulo II, Art. 4º, podemos acrescer a missão desempenhada pelos batedores motociclistas militar, classificando-a como atividade especial fundamentada em que o desgaste orgânico fica bem caracterizado quando durante uma escolta o esgotamento físico e mental, o risco de morte, o estresse, posturas incômodas e fatigantes, demasiada atenção ou concentração concorrem para a caracterização do desgaste.

## **7. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Esta pesquisa se propôs a apresentar subsídios que pudessem comprovar que a realização de escoltas com motocicletas provoca desgaste orgânico no piloto, tudo com finalidade de

colaborar para a tomada de decisão no sentido de implementar o adicional de compensação orgânica para os motociclistas militares.

Neste trabalho, concluiu-se também, que desde a II Grande Guerra a atividade de batedor motociclista militar já se revestia de características muito peculiares devido às condições de versatilidade, velocidade, agilidade na execução das tarefas, baixo consumo de combustível das motocicletas, trabalho sob circunstâncias adversas e em terrenos variados.

Na atual conjuntura, deduz-se que as individualidades apresentadas naquele tempo associadas ao aumento expressivo do tráfego de veículos e pedestres e o desrespeito as regras de trânsito requerem que o motociclista seja mais bem habilitado, tecnicamente, para sobrepujar os desafios do Sec XXI.

Neste sentido, os pilotos são preparados em um estágio com duração de 5 semanas, aproximadamente, onde matérias como legislação de trânsito, mecânica de motocicleta e técnicas de pilotagem em alta velocidade são desenvolvidas com o desígnio de deixá-los aptos a responder, com destreza, frente as diferentes situações encontradas no trânsito. Busca-se, ainda, desenvolver conteúdos atitudinais coerentes com a missão de batedor, cujos principais podemos enumerar como sendo a resistência à fadiga, a coragem, a perspicácia, a autoconfiança e a resiliência.

Além das capacidades específicas para um batedor motociclista militar elencadas no corpo deste artigo científico, da compreensão técnica da sua moto, do conhecimento apurado do CTB, aliada, ainda, a sua perícia em pilotar defensivamente, todo esse conjunto torna o motociclista militar um profissional da adversidade.

Um dos objetivos parciais da pesquisa foi delimitar a missão de batedor como sendo especial de modo que fosse possível enquadrá-la no rol das atividades especiais capituladas no Decreto nº 4.307, de 18 de Julho de 2002, em seu Capítulo II, Art. 4º. Seguindo esse direcionamento, fundamentou-se em que o desgaste orgânico fica bem caracterizado quando durante uma escolta o esgotamento físico e mental, o risco de morte, o estresse, posturas incômodas e fatigantes, demasiada atenção ou concentração, o desconforto causado pelo uso dos equipamentos de segurança, o prejuízo causado aos ouvidos devido ao excesso de volume causado pela motocicleta e seus equipamentos concorrem para a caracterização do desgaste e dessa maneira podendo classificar a missão de motociclista com especial.

Do mesmo modo, buscou-se comprovar que há o desgaste orgânico por parte do motociclista. Nesta tese, tornou-se notório que as consequências advindas da atividade do batedor

motociclista, ora analisadas pelo viés do desgaste orgânico, se confirmaram na medida em se apresentaram argumentos no sentido da comprovação de que o estresse, correlacionado a outros aspectos apresentados nesse trabalho, concorre vigorosamente na direção de subsidiar a decisão de autoridade competente no sentido do acatamento de que há, sim, desgaste orgânico daqueles pilotos, que a missão poderá ser enquadrada como atividade especial e poderá postular para a concessão do adicional de compensação orgânica para os motociclistas militares.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6022**: informação e documentação: artigo em publicação periódica científica impressa -apresentação. Rio de Janeiro: ABNT, 2002.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6023**: informação e documentação: elaboração: referências. Rio de Janeiro: ABNT, 2002.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6024**: Informação e documentação: numeração progressiva das seções de um documento. Rio de Janeiro: ABNT, 2003.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6028**: resumos. Rio de Janeiro: ABNT, 2003.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10520**: informação e documentação: citação em documentos. Rio de Janeiro: ABNT, 2002.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14724**: informação e documentação: trabalhos acadêmicos: apresentação. Rio de Janeiro: ABNT, 2011.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6023**: informação e documentação: elaboração: referências. Rio de Janeiro, 2002.

AZEVEDO, L. **Motos militares: A história do motociclismo nas Guerras Mundiais**. Disponível em: <<https://www.soqueriaterum.com.br/historia-do-motociclismo-e-motos-militares/>>. Acesso em: 25 out.2018.

BRASIL, **Medida Provisória nº 2.131, de 28 de dezembro de 2000** - Dispõe sobre a reestruturação da remuneração dos militares das Forças Armadas, altera as Leis nº 3.765, de 4 de maio de 1960, e 6.880, de 9 de dezembro de 1980, e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Ações Programáticas Estratégicas.** Perda auditiva induzida por ruído (Pair) / Ministério da Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde, Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. – Brasília : Editora do Ministério da Saúde, 2006. 40 p. : il. – (Série A. Normas e Manuais Técnicos) (Saúde do Trabalhador ; 5. Protocolos de Complexidade Diferenciada) ISBN 85-334-1144-8

1. Perda auditiva. 2. Riscos ocupacionais. 3. Saúde ocupacional. I. Título. II. Série.

\_\_\_\_\_. **Caderno de Instrução – Motociclista Militar Batedor – 1ª edição 2014.**

\_\_\_\_\_. **Código de Trânsito Brasileiro - Lei Nº 9053, de 23 de setembro de 1997.**

\_\_\_\_\_. **Decreto Lei nº 4307, de 18 de julho de 2002** - regulamenta a Medida Provisória nº 2215-10 de 31 de agosto de 2001 a qual versa sobre a reestruturação da remuneração dos militares das Forças Armadas.

\_\_\_\_\_. **Decreto Lei nº 5452, de 1 de maio de 1943** - dispõe sobre a Legislação Trabalhista e Consolidação das Leis do Trabalho.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 4307, de 18 de julho de 2002** - regulamenta a Medida provisória nº 2215-10 de 31 de agosto de 2001 a qual versa sobre a reestruturação da remuneração dos militares das Forças Armadas.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 6880, de 9 de dezembro de 1980** – Estatuto dos Militares .

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8236, de 30 de setembro de 1991** - refere-se sobre a remuneração dos Servidores Militares Federais das Forças Armadas e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Medida Provisória nº 2.215-10, de 31 de agosto de 2001-** alinha sobre a reestruturação da remuneração dos militares das Forças Armadas, altera as Leis nºs 3.765, de 4 de maio de 1960, e 6.880, de 9 de dezembro de 1980, e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Norma Regulamentadora n.º 15 (NR-15), da Portaria MTb n.º 3.214/1978** -estabelece os limites de exposição a ruído contínuo.

\_\_\_\_\_. **Plano de Disciplinas do Estágio de Motociclista Militar** – experimental

\_\_\_\_\_. **Portaria nº 001-DECEX, DE 8 DE JANEIRO DE 2018,** aprova as Normas para Desenvolvimento e Avaliação dos Conteúdos Atitudinais (NDACA - EB60- N-05.013), 2ª Edição/2017.

FERREIRA, F. P. **Fatores de risco em acidentes envolvendo motocicletas em Vias urbanas: a percepção dos condutores profissionais.** Dissertação de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal do Rio Grande do Sul 2009

GONÇALVES, C. A. **Notas de Aula de Metodologia Científica.** Universidade Federal de Minas Gerais. 2013.



- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A. **Metodologia científica**. 2. ed. São Paulo:Atlas, 1991.
- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A. **Fundamentos de metodologia científica**. 6. ed. 5. reimp. São Paulo: Atlas, 2007.
- MARGIS; PICON; COSNER E SILVEIRA. **Relação entre Estressores, Estresse e Ansiedade**. Tese de mestrado março 2003.
- MINISTÉRIO DA DEFESA, EXÉRCITO BRASILEIRO. **Memória para Decisão nº 001, do Batalhão de Polícia do Exército de Brasília, de 14 de novembro de 2017**.
- \_\_\_\_\_. **Documento Interno do Exército (DIEx) nº 9961, da 1ª Sub Chefia do EME, de 25 de maio de 2015** averbando a MD 001/BPEB.
- \_\_\_\_\_. **Parecer nº 288, da Assessoria de Apoio para Assuntos Jurídicos da 5ª Sub Chefia do EME, de 13 de outubro de 2014** concordando com o exposto na MD 001/BPEB.
- MOREIRA, T. **Brasil é o Segundo no Ranking de Vítimas Fatais em Acidentes de Motos**. Disponível em: <<http://motordream.uol.com.br/noticias/ver/2012/05/07/brasil>>. Acesso em: 25 Jul. 2018.
- PESCUMA, D.; CASTILHO, A. P.F. de. **Projeto de pesquisa o que? Como fazer?:um guia para sua elaboração**. São Paulo: Olho d'água, 2005.
- PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. [recurso eletrônico].
- RUDIO, F. V. **Introdução ao projeto de pesquisa científica**. 20. ed. Petrópolis: vozes,1996.
- SEERING. **Motociclistas: Perfil, prevalência de uso da moto e acidentes de trânsito-Estudo de base populacional**. Tese de mestrado dezembro 2012.