

ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS

CAP QMB BRUNO GOMES DE SOUZA

**A importância e a necessidade do Curso de Formação de Condutores
nas OMDS da 8ª Bda Inf Mtz e GUES 9ª Bda Inf Mtz**

Rio de Janeiro

2020

ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS

CAP QMB BRUNO GOMES DE SOUZA

**A importância e a necessidade do Curso de Formação de Condutores
nas OMDS da 8ª Bda Inf Mtz e GUES 9ª Bda Inf Mtz**

Trabalho acadêmico apresentado à
Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais,
como requisito para a especialização
em Ciências Militares com ênfase em
Gestão Operacional.

Orientador: Maj Wagner **Santana** da
Costa

Rio de Janeiro

2020

Cap QMB BRUNO GOMES DE SOUZA

**A importância e a necessidade do Curso de Formação de Condutores
nas OMDS da 8ª Bda Inf Mtz e GUES 9ª Bda Inf Mtz**

**Trabalho Acadêmico, apresentado à
Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais,
como requisito para a obtenção da
especialização em Ciências Militares, com
ênfase em Gestão Operacional, pós-
graduação universitária lato sensu.**

Data de aprovação:

Banca Examinadora:

EMERSON RODRIGUES DA SILVA - TC

Cmt Curso e Presidente da Comissão

WAGNER SANTANA DA COSTA - Maj

1º Membro

ANDERSON JOSÉ SOARES DE LIMA- Cap

2º Membro e Orientador

A IMPORTÂNCIA E A NECESSIDADE DO CURSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES NAS OMDs DA 8ª BDA INF MTZ E GUES 9ª BDA INF MTZ

Bruno Gomes de Souza*

Wagner Santana da Costa**

RESUMO

Este trabalho teve como objetivo analisar a formação do motorista, mais especificamente, a formação nos Cursos de Formação de Condutores das Organizações Militares, visando a manutenção da capacidade operativa e o cumprimento das diversas tarefas. Soma-se a isso, o preparo do capital humano é de fundamental importância como vetor na disseminação de boas práticas, principalmente no fiel cumprimento da Legislação de Trânsito Brasileira. Para alcançar esse propósito, foi elaborado um estudo sobre o Curso de Formação de Condutores, sua importância e a necessidade de motoristas nas Organizações Militares diretamente subordinadas à 8ª Bda Inf Mtz e à GUES 9ª Bda Inf Mtz, sediadas no Rio Grande do Sul e no Rio de Janeiro, respectivamente. Foi realizada uma pesquisa bibliográfica que levou à obtenção e análise de informações sobre a formação dos motoristas no meio civil e no Exército Brasileiro; a legislação de trânsito em vigor; a importância da capacitação do recurso humano e a conseguinte necessidade deste nas unidades militares. Em um segundo momento foi aplicado um questionário aos Chefes da 3ª Seção e 4ª Seção das Organizações Militares que não possuem CFC e um questionário ao Diretor Geral do Centro de Formação de Condutores do 8º B Log e do 25º B Log Es, especialistas na formação dos motoristas militares. Os resultados deste estudo permitiram verificar a importância da formação do motorista e propor o aumento dos Cursos de Formação de Condutores.

Palavras-chave: Curso de Formação de Condutores. Legislação. Capacitação.

* Capitão do Quadro de Material Bélico. Bacharel em Ciências Militares pela Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) em 2010.

** Major do Serviço de Intendência. Bacharel em Ciências Militares pela Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) em 2003. Pós-graduação em Ciências Militares pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO) em 2011.

ABSTRACT

The objective of this study is analyze the qualification of driver, more specifically, the qualification in Driver Training Course of Military Organizations, aiming at maintaining operational capacity and fulfilling the various tasks. Besides that, the preparation of human capital is of fundamental importance as a vector in the dissemination of good practices, principally in faithful compliance with the Brazilian Traffic Law. In order to achieve this a study was carried out on the Driver Training Course carried by the Military Organizations directly subordinated to the 8th Bda Inf Mtz and GUES 9th Bda Inf Mtz, located in Rio Grande do Sul and Rio de Janeiro, respectively. 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 importance of training human resources and the consequent need for them in military units. Secondly, questionnaires were applied to the heads of 3rd Section and 4th Section of Military Organizations that don't have CFCs and a questionnaire to the Director General of the Driver Training Course of the 8th B Log and 25th B Log Es. The results of this study made it possible verify the importance of driver training and propose an increase in Driver Training Courses.

Keywords: Driver Training Course. Legislation. Training.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	6
1.1	PROBLEMA.....	7
1.2	OBJETIVO.....	8
1.3	JUSTIFICATIVAS.....	8
2	METODOLOGIA	9
2.1	REVISÃO DA LITERATURA.....	10
2.2	COLETA DE DADOS.....	11
2.2.1	Questionário	11
3	RESULTADOS E DISCUSSÕES	11
3.1	CURSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES.....	11
3.1.1	Curso Técnico-Teórico	12
3.1.2	Curso de Prática de Direção Veicular	14
3.1.3	Exame de Direção Veicular	16
3.2	CURSO PARA MUDANÇA DE CATEGORIA.....	16
3.3	CURSOS ESPECIALIZADOS.....	17
3.4	CURSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES NAS ORGANIZAÇÕES MILITARES.....	19
3.5	RESULTADOS.....	20
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	23
	REFERÊNCIAS	25
	ANEXO – QUESTIONÁRIO	27

1 INTRODUÇÃO

Atualmente, as diversas Organizações Militares do Exército Brasileiro, tem se deparado com uma questão que vem se perdurando nos últimos anos, a adaptação e a formação do motorista militar. A situação tende a piorar em num curto espaço de tempo, visto que, vários motoristas são sargentos oriundos do Quadro Especial (Sgt QE) e, com o fim da estabilização de Cabos e Soldados desde 1992, a expectativa é de que, em breve, o Quadro Especial seja extinto.

Nessa senda, o Exército buscou mitigar o problema através da contratação do Cabo Especialista Temporário que, no caso de motoristas, devem possuir carteira nacional de habilitação (CNH) categoria “D” ou “E”. Todavia, o número de militares que ingressam nessa modalidade não é capaz de suprir todas Unidades.

Logo, faz-se necessária a formação de motoristas para atender a demanda existente, manter a operacionalidade da Força e seguir no cumprimento das diversas missões.

Com a motorização das unidades militares, por volta de 1920, o Exército Brasileiro necessitou capacitar seu recurso humano para conduzir as viaturas em diferentes terrenos e nas mais diversas situações. Entretanto, no início do século XX, a legislação de trânsito do país ainda não era experiente e bem elaborada e não observava o campo das atividades militares.

Conforme Brasil (2010b, p. 6 - 20), a primeira legislação brasileira que tratou de trânsito no país, o decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, citava apenas 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 qualquer relação com a atividade militar.

Ao longo do século houve evolução na legislação nacional de trânsito, sendo o primeiro Código Nacional de Trânsito instituído através do Decreto Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941 que regulava a circulação de veículos automotores de qualquer natureza. Após oito meses foi revogado através do Decreto Lei nº 3651,

de 25 de setembro de 1941, criando o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Este foi sucedido em 1966, após uma compilação de diversas resoluções e em conformidade com a implantação da indústria automobilística no Brasil, cujo reflexo foi uma escalada no número de veículos no país.

Em 23 de setembro de 1997 a lei nº 9.503 foi promulgada pelo Congresso e instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, substituindo o Código Nacional de Trânsito. Após sanção presidencial a lei passou a vigorar em 22 de janeiro de 1998.

1.1 PROBLEMA

Concomitante a mudança na legislação de trânsito brasileira, o Exército modernizou ao longo dos anos sua frota de viaturas, o que representou maior eficiência no transporte e maior capacidade no mesmo.

Nos últimos anos, após um período de relativo sucateamento das viaturas da Força Terrestre, houve uma grande aquisição de veículos que atendeu, em grande parte, a demanda necessária. Contudo, a situação não foi acompanhada por uma melhoria das instalações e, principalmente, pela capacitação de pessoal para operar essas viaturas.

A falta dessa mão-de-obra especializada foi fruto de anos de pouca necessidade de motoristas devido ao baixo número de viaturas. Podemos ver claramente, nos dias de hoje, a oferta restrita de condutores além da dificuldade em adaptar e formar novos motoristas em condições de as viaturas militares.

Cabe trazer à baila que tal cenário se mostra dessemelhante ao que acontece no restante do país, onde há um aumento no número de motoristas e veículos em circulação.

Esse óbice é decorrente da falta de normatização específica que trate o assunto, no qual a esfera militar não acompanhou as mudanças feitas na esfera civil, principalmente com a entrada em vigor, em 1998, do Código de Trânsito Brasileiro e as normas do CONTRAN.

Legislação específica regulava a formação de condutores pelo Exército Brasileiro, sendo a formação militar suficiente para o mesmo conseguir sua CNH e conduzir veículos de acordo com a respectiva categoria.

Conforme Albino (2008, p.9):

Depois do Código de Trânsito Brasileiro [...] ter sido sancionado, ainda havia o entendimento de que se o militar possuísse a Habilitação Militar estaria em condições de conduzir qualquer viatura em vias públicas e que por estar

fardado, em situação de missão, estaria amparado, o que já não era verdade. Outra ideia que se manteve por longo período após a aprovação desta lei foi a de que o Motorista Militar poderia conduzir viatura em comboio, mesmo sem possuir a Habilitação Civil, estando, por conseguinte, amparado, o que também já não era verdade.

Diante disso, faz-se necessário analisar como a adaptação e a formação de motoristas pode contribuir na manutenção da operacionalidade da Força Terrestre, além de verificar a necessidade do motorista militar habilitado nas unidades militares.

Logo, é oportuno problematizar a questão: Os Cursos de Formação de Condutores (CFC) realizado por Organizações Militares são importantes? Qual a necessidade de pessoal habilitado as unidades militares possuem?

1.2 OBJETIVOS

OBJETIVO GERAL

- Analisar qual a importância e a necessidade do Curso de Formação de Condutores nas diversas Organizações Militares do Exército Brasileiro.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar a necessidade de motoristas das OM;
- Identificar o impacto do número de motoristas nas OM;
- Apresentar como é realizada a adaptação do motorista militar;
- Apresentar como é realizada a formação do motorista nos Cursos de Formação de Condutores;
- Apresentar a legislação de trânsito em vigor;
- Analisar a atual conjuntura do Exército Brasileiro e como as unidades militares estão se organizando.

1.3 JUSTIFICATIVAS

A partir de 1998, quando entrou em vigor o CTB, 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).

Outras normas do CONTRAN somaram-se ao CTB e estabeleceram diretrizes específicas à formação de condutores, como carga horária teoria e prática além de outros requisitos.

Por conseguinte, foi necessária uma adequação dos Centros de Formação de Condutores visando a observância da legislação em vigor. Todavia, tal fato não ocorreu nas OM, o que provocou uma lacuna na formação do motorista. Hoje, o

militar realiza, nos Centros de Formação de Condutores das OM que o possuem, apenas a mudança de categoria. Assim como para a adaptação à viatura militar, o motorista deverá possuir documento de porte obrigatório, seja a Permissão ou a CNH, para condução de veículo.

Segundo ALBINO (2008, p.9):

Por muito tempo essa habilitação militar amparou o motorista nas atividades em que conduzia viaturas do Exército. Depois do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) ter sido sancionado, ainda havia o entendimento de que se o militar possuísse a Habilitação Militar estaria em condições de conduzir qualquer viatura em vias públicas e que por estar fardado, em situação de missão, estaria amparado, o que já não era verdade.

Face ao exposto, e buscando diminuir o contraste existente entre o Quadro de Cargos Previsto (QCP), Quadro de Distribuição de Material (QDM) e as diversas missões delegadas às Organizações Militares, este artigo tem como escopo analisar como a formação do recurso humano nas próprias unidades militares pode contribuir para manter a operacionalidade do Exército.

2 METODOLOGIA

O presente trabalho será feito por meio do processo científico e se iniciará com uma revisão da literatura sobre o tema abordado, dando assim ao pesquisador, a necessária obtenção das informações de interesse, seu processamento e análise, com intuito de ampliar o conhecimento.

Visando embasar a pesquisa para a análise do tema proposto, foi levantada a bibliografia disponível por intermédio de pesquisa documental, a partir da qual foi realizado o estudo das fontes para melhor concisão dos dados.

Quanto à forma de abordagem, a pesquisa é do tipo qualitativa, pois pretende entender uma situação a partir de coleta de dados narrativos, dentro de um estudo bibliográfico buscando delinear a resposta do problema levantado, abordando fatores técnicos e individualizados. Estudando as particularidades e experiências individuais; e desenvolvendo-se de forma a analisar as necessidades e capacidades de formação específicas das Organizações Militares diretamente subordinadas (OMDS) à 8ª Brigada de Infantaria Motorizada (8ª Bda Inf Mtz) e ao Grupamento de Unidades Escola - 9ª Brigada de Infantaria Motorizada (GUES-9ª Bda Inf Mtz).

Do ponto de vista de seus objetivos, é uma pesquisa exploratória, pois visa proporcionar maior familiaridade com o problema, sendo feito coletas de dados por meio de questionários aos Cursos de Formação de Condutores, verificando a capacidade de formação e se atende às OM apoiadas.

2.1 REVISÃO DA LITERATURA

A base para elaboração desta revisão da literatura são publicações que possuem como tema as regras gerais de trânsito, as quais serão pesquisadas:

Código de Trânsito Brasileiro, resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, Cadernos de Instrução, Programa de Instrução Militar, Manual de Transporte Motorizado, além de trabalhos e artigos que possuem a mesma ideia-chave.

Segundo Brasil (2015), Art. 1º:

Veículo de uso bélico, para efeito do Código de Trânsito Brasileiro, é a Viatura Militar Operacional, de propriedade da União, fabricada ou implementada com características especiais, destinada ao preparo e emprego em operações de natureza militar das Forças Armadas, no cumprimento das suas missões constitucionais e infraconstitucionais.

O Exército Brasileiro possui, além das viaturas operacionais, um grande número de viaturas administrativas. Essas mantêm as mesmas características dos modelos civis e, da mesma maneira, participam no cumprimento das mais diversas missões e exigem dos motoristas habilitações nas respectivas categorias, conforme prescreve legislação específica.

Para condução de veículos automóveis em território brasileiro é obrigatório o porte da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou da Permissão para Dirigir (PPD) (BRASIL, 1997), tal regra se aplica igualmente ao Exército Brasileiro, logo os documentos supracitados são exigidos para os motoristas militares.

De acordo com Brasil (1997), cabe ao CONTRAN normatizar o processo de formação do motorista. Logo, o Conselho é responsável por estabelecer o conteúdo do curso, carga horária, avaliações, execução e fiscalização.

Segundo Brasil (2014) é permitido aos órgãos ou entidades públicas de segurança, de saúde e forças armadas e auxiliares definir internamente a regulamentação do funcionamento e os conteúdos didático-pedagógicos dos cursos especializados ministrados no âmbito de cada instituição. O registro para oficialização destes cursos será realizado diretamente pelo DENATRAN

Os objetivos do presente trabalho são divididos em duas vertentes, por um lado analisar como ocorre a formação dos condutores nos CFC das OM do Exército Brasileiro. Além disso, verificar como são realizados os cursos especializados. Por último, identificar quais são as necessidades das unidades militares quanto à mão-de-obra especializada e o impacto positivo ou negativo para sua operacionalidade.

2.2 COLETA DE DADOS

O presente trabalho utilizou como instrumento principal de coleta de dados a análise documental, porém seguindo a necessidade de maior profundidade nos estudos, esta pesquisa também se utilizou de outro instrumento de coleta de dados, o questionário.

2.2.1 Questionário

A fim de obter informações fidedignas da situação atual em que se encontram os Cursos de Formação de Condutores das Grandes Unidades estudadas neste trabalho, além de uma visão geral das Organizações Militares dessas Brigadas no que tange a formação e a necessidade de motoristas, foi entregue um questionário para oficiais e sargentos que tratam diretamente do assunto. Militares com mais de dez anos de serviço que já tiveram experiência em funções como: S3, S4, Comandante de Subunidade e Diretor e Instrutor de CFC.

A população para o estudo foi de 10 (dez) OM, sendo 02 (duas) que possuem o CFC e 08 (oito) que não possuem. Além disso, para uma melhor análise, foram escolhidas 05 (cinco) unidades diretamente subordinadas à 8ª Brigada de Infantaria Motorizada (8ª Bda Inf Mtz) e ao Grupamento de Unidades Escola - 9ª Brigada de Infantaria Motorizada (GUES-9ª Bda Inf Mtz).

Por fim, na confecção do questionário, buscou-se colocar questionamentos diretos e coerentes com o objeto de estudo.

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Seguindo a metodologia descrita no capítulo anterior, abaixo segue os resultados encontrados na pesquisa documental, dados levantados no questionário, bem como as discussões sobre o tema.

3.1 CURSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES

Conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é responsabilidade do CONTRAN normatizar o processo de formação do cidadão que se candidatar à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. Por conseguinte, o CONTRAN estabelece o conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização.

Para aquisição da CNH, segundo Brasil (2005a), o candidato é submetido à Avaliação Psicológica, ao Exame de Aptidão Física e Mental, ao Exame escrito, que contempla todo conteúdo programático, desenvolvido em Curso de Formação de Conductor; ao Exame de Direção Veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual esteja se habilitando.

De acordo com Brasil (1997), em seu Art. 143:

Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, **trailer** ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares.

Além disso, segundo Brasil (1997), os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

A formação do condutor engloba o Curso Teórico-Técnico e a Prática de Direção Veicular.

3.1.1 Curso Teórico-Técnico

O curso possui uma carga horária de 45 (quarenta e cinco) horas aula e aborda as seguintes disciplinas: Legislação de Trânsito, Direção Defensiva, Noções de Primeiros Socorros, Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e de Convívio Social no Trânsito, além de Noções sobre Funcionamento do Veículo de duas ou mais rodas.

Conforme Brasil (2005a), o quadro abaixo descreve todos os assuntos ministrados no Curso Teórico-Técnico:

DISCIPLINA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
Legislação de Trânsito	18 horas aula	<ul style="list-style-type: none"> -Formação do condutor; -Exigências para categorias de habilitação em relação ao veículo conduzido; -Documentos do condutor e do veículo: apresentação e validade; -Sinalização viária; -Penalidades e crimes de trânsito; -Direitos e deveres do cidadão; -Normas de circulação e conduta. -Infrações e penalidades para veículos de duas ou mais rodas referentes à: -Documentação do condutor e do veículo; -Estacionamento, parada e circulação; -Segurança e atitudes do condutor, passageiro, pedestre e demais atores do processo de circulação; -Meio ambiente.
Direção Defensiva	16 horas aula	<ul style="list-style-type: none"> - Conceito de direção defensiva; - Conduzindo em condições adversas; - Conduzindo em situações de risco (Ultrapassagens, Derrapagem, Ondulações e buracos, Cruzamentos e curvas, Frenagem normal e de emergência); - Como evitar acidentes em veículos de duas ou mais rodas; - Abordagem teórica da condução de motocicletas com passageiro e ou cargas; - Cuidados com os demais usuários da via; - Respeito mútuo entre condutores; - Equipamentos de segurança do condutor motociclista; - Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas; - Situações de risco.
Noções de Primeiros Socorros	4 horas aula	<ul style="list-style-type: none"> - Sinalização do local do acidente; - Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros; - Verificação das condições gerais da vítima; - Cuidados com a vítima (o que não fazer); - Cuidados especiais com a vítima motociclista.
Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente	4 horas aula	<ul style="list-style-type: none"> - O veículo como agente poluidor do meio ambiente; - Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos; - Emissão de gases;

DISCIPLINA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e de Convívio Social no Trânsito	4 horas aula	<ul style="list-style-type: none"> - Manutenção preventiva do automóvel e da motocicleta para preservação do meio ambiente; - O indivíduo, o grupo e a sociedade; - Diferenças individuais; - Relacionamento interpessoal; - O respeito mútuo entre condutores; - O indivíduo como cidadão.
Noções sobre Funcionamento do Veículo de duas ou mais rodas	3 horas aula	<ul style="list-style-type: none"> - Equipamentos de uso obrigatório do veículo, sua utilização e cuidados que se deve ter com eles; - Noções de manuseio e do uso do extintor de incêndio; - Responsabilidade com a manutenção do veículo; - Alternativas de solução para eventualidades mais comuns; - Condução econômica e inspeção mecânica (pequenos reparos); - Verificação diária dos itens básicos: água, óleo, calibragem dos pneus, dentre outros. - Cuidados e revisões necessárias anteriores a viagens.

QUADRO 01 – Conteúdo didático do Curso Teórico-técnico para formação do Condutor.
Fonte: Brasil (2005a)

Após a conclusão do curso, o candidato à obtenção da CNH, “será submetido a Exame Teórico-técnico, constituído de prova convencional ou eletrônica de no mínimo 30 (trinta) questões, incluindo todo o conteúdo programático, proporcional à carga horária de cada disciplina, organizado de forma individual, única e sigilosa, devendo obter aproveitamento de, no mínimo, 70% (setenta por cento) de acertos para aprovação” (BRASIL, 2005a).

3.1.2 Curso de Prática de Direção Veicular

O Curso de Prática de Direção Veicular é pré-requisito para realização do Exame de Prática de Direção Veicular; conforme Brasil (2014c), em seu Art. 1º, devendo-se cumprir as seguintes cargas horárias

[...] II – obtenção da CNH na categoria “A”: mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 04 (quatro) no período noturno; [...] IV – obtenção da CNH na categoria “B”: mínimo de 25 (vinte e cinco) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade: a) 20 (vinte) horas/aula em veículo de aprendizagem, das quais 04 (quatro) no período noturno; e b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, das quais 1 (uma) com conteúdo noturno. [...]

De acordo com Brasil (2005a), no decorrer da prática de direção de veículos de quatro ou mais rodas deverão ser abordados os seguintes assuntos, nas respectivas condições:

- O veículo: quando será abordado seu funcionamento, os equipamentos obrigatórios e seus sistemas;

- A prática em via pública: devendo ser contemplada a circulação em vias urbanas e rurais, a postura defensiva ao volante, as normas de circulação e conduta, os procedimentos a serem adotados ao parar e estacionar, além da observância da sinalização e comunicação;

- Os atores do processo de circulação: ressaltando a importância de compartilhar a via com os pedestres, os ciclistas e demais, dando destaque aos cuidados com o condutor motociclista.

Já na prática em veículos de duas rodas, além dos assuntos “O veículo” e “Os atores do processo de circulação”, já citados para a prática de veículos de quatro ou mais rodas, Brasil (2005a) prevê:

- Pilotagem defensiva: que deverá contemplar as normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observância da sinalização e comunicação; com a ressalva que a prática deve ser iniciada em área de treinamento específico, até o pleno domínio do veículo; passando na sequência para a pilotagem monitorada em via pública, urbana e rural;

- Normas e cuidados antes do funcionamento do veículo;

- Cuidados na condução de passageiro e cargas: quando deverá ser destacada a influência na dirigibilidade;

- Situações de risco: abrangendo os procedimentos durante ultrapassagem e derrapagem, ao se deparar com obstáculos na pista, ao trafegar por cruzamentos e curvas, bem como ao realizar a frenagem normal e de emergência.

Os assuntos supracitados mencionados deverão ser praticados e estudados dando ênfase à condução dos veículos de forma responsável e abordando a contribuição do conteúdo para segurança no trânsito.

Ao instrutor cabe a dinamização das aulas e contextualizá-las com o trânsito do dia a dia, visando condicionar o candidato a obedecer às normas e a resolver problemas, além de desenvolver o reflexo e valores de respeito ao próximo e ao meio ambiente.

Para Brasil (2005a), o aluno deve estar sob acompanhamento e avaliação direta, tendo seus possíveis desvios corrigidos de imediato pelo instrutor.

3.1.3 Exame de Direção Veicular

Ao final do curso, o candidato passará pela certificação do processo ensino-aprendizagem ao qual foi submetido. Nessa etapa será realizado o Exame de Direção Veicular.

Conforme Brasil (2005a), o Exame de Direção Veicular para os candidatos à categoria “A” deve ser realizado em área especialmente destinada a esse fim, constituída por obstáculos e com as dificuldades da via pública, de forma que o examinado possa ser avaliado pelos examinadores durante todas as etapas do exame, sendo que pelo menos um dos membros da banca examinadora deve estar habilitado na categoria “A”.

Ainda segundo Brasil (2005a), o Exame de Direção Veicular, para veículo de quatro ou mais rodas é dividido em duas etapas, sendo a primeira estacionar o veículo em vaga delimitada por balizas removíveis; e a segunda conduzir o veículo em via pública, urbana ou rural.

O candidato será avaliado, no Exame de Direção Veicular, em função da pontuação negativa por faltas cometidas durante todas as etapas do exame, conforme a pontuação estabelecida por Brasil (2005a), no Art. 18:

- I – uma falta eliminatória: reprovação;
 - II – uma falta grave: 03 (três) pontos negativos;
 - III – uma falta média: 02 (dois) pontos negativos;
 - IV – uma falta leve: 01 (um) ponto negativo.
- [...] Será considerado reprovado na prática de direção veicular o candidato que cometer falta eliminatória ou cuja soma dos pontos negativos ultrapasse a 3 (três).

De acordo com Brasil (1997), esses exames serão aplicados por 03 (três) membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito.

3.2 CURSO PARA MUDANÇA DE CATEGORIA

De acordo com Brasil (1997), os condutores habilitados nas categorias “B”, “C” e “D” poderão mudar de categoria caso preencham os seguintes requisitos:

- Possuir a idade mínima exigida para categoria pretendida;
- Possuir o tempo mínimo na categoria que possuem;
- Não possuírem infração grave ou gravíssima, ou serem reincidentes em infrações médias, durante os últimos doze meses;
- Terem concluído o Curso para Mudança de Categoria; e
- Terem sido aprovados em Exame de Direção Veicular.

O Curso para Mudança de Categoria possui, para categoria B, carga horária de, no mínimo, 15 horas/aula e para as categorias C, D e E, carga horária de, no mínimo 20 horas/aula.

Além disso, o Curso deve abordar os seguintes assuntos:

- O veículo em que está se habilitando: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas; e
- Prática na via pública, urbana e rural, direção defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento e observação da sinalização.

Ainda, segundo Souza (2017, p. 39), a abordagem didático-pedagógica ocorre de forma que os conteúdos sejam relacionados à realidade do trânsito, procurando desenvolver valores de respeito ao outro, ao ambiente e à vida, de solidariedade e de controle das emoções. Além de, nas aulas de prática de direção veicular, o instrutor realizar acompanhamento e avaliação direta, corrigindo possíveis desvios, salientando a responsabilidade do condutor na segurança do trânsito.

3.3 CURSOS ESPECIALIZADOS

Segundo Brasil (1997), no Art. 145:

Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I – ser maior de vinte e um anos;

II – estar habilitado:

- a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e
- b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria;

III – não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV – ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III.

Brasil (2014), aborda o assunto de forma mais atualizada:

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) [sic].

Ainda segundo Brasil (2014), é permitido aos órgãos ou entidades públicas de segurança, de saúde e de forças armadas e auxiliares definir internamente a regulamentação do funcionamento e os conteúdos didático-pedagógicos dos cursos

especializados ministrados no âmbito de cada instituição. O registro para oficialização destes cursos será realizado diretamente pelo DENATRAN.

Brasil (2005a) estabelece que os cursos tenham duração de 50 (cinquenta) horas aula, e fixa a validade dos mesmos em 05 (cinco) anos, quando os condutores deverão atualizar-se, juntamente com a realização do exame de sanidade física e mental requeridos para renovação da CNH.

Os cursos de atualização terão uma carga horária de, no mínimo, 16 (dezesesseis) horas-aula, sobre assuntos específicos dos cursos especializados, tratando as atualizações das leis, normas e legislações, a evolução tecnológica e estudos de caso referentes a cada curso.

De acordo com Brasil (2005a), em seu Anexo II, item 6, os cursos especializados devem dar condições ao condutor de:

- Permanecer atento ao que acontece dentro do veículo e fora dele;
- Agir de forma adequada e correta no caso de eventualidades, sabendo tomar iniciativas quando necessário;
- Relacionar-se harmoniosamente com usuários por ele transportados, pedestres e outros condutores;
- Proporcionar segurança aos usuários e a si próprio;
- Conhecer e aplicar preceitos de segurança e comportamentos preventivos, em conformidade com o tipo de transporte e/ou veículo;
- Conhecer, observar e aplicar disposições contidas no CTB, na legislação de trânsito e legislação específica sobre o transporte especializado para o qual está se habilitando;
- Realizar o transporte com segurança de maneira a preservar a integridade física do passageiro, do condutor, da carga, do veículo e do meio ambiente;
- Conhecer e aplicar os preceitos de segurança adquiridos durante os cursos ou atualização fazendo uso de comportamentos preventivos e procedimentos em casos de emergência, desenvolvidos para cada tipo de transporte, e para cada uma das classes de produtos ou cargas perigosos.

Conforme aborda Brasil (2005a), os cursos serão coordenados pelas instituições cadastradas pelo DETRAN e os instrutores cadastrados pelo DENATRAN por disciplina, mediante comprovação dos requisitos exigidos e experiência no assunto.

Os condutores devem ser avaliados ao final de cada módulo de instrução e aqueles que forem aprovados ao final do curso terão os dados correspondentes registrados em sua CNH, de acordo com Brasil (2005a).

Para frequentar os cursos especializados os pré-requisitos elencados por Brasil (2005a) são:

- A idade superior a 21 anos;
- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses

- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como estar impedido judicialmente de exercer seus direitos;

- Além da habilitação mínima: na categoria “D” para os cursos de condutores de veículo de transporte coletivo de passageiros e de transporte escolar; na categoria “B” para o transporte de produtos perigosos; nas categorias “A” ou “B” para o transporte de emergência; e na categoria “C” para o transporte de carga indivisível.

Caso o condutor satisfaça os requisitos de mais de um curso especializado, o mesmo poderá fazê-los com o aproveitamento de estudos (Brasil, 2014). Segundo Brasil (2005a), deverá ser ministrado um módulo com carga horária mínima de 15 (quinze) horas aula, para adequação da abordagem dos conteúdos, tendo em vista a especificidade do novo curso pretendido.

3.4 CURSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES NAS ORGANIZAÇÕES MILITARES

De acordo com Brasil (2010), as unidades das Forças Armadas que possuírem o Curso de Formação de Condutores, deverão credenciar-se junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, que a registrará junto ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União.

Segundo Brasil (2010), no Art. 13:

São exigências mínimas para o credenciamento das unidades das Forças Armadas e Auxiliares:

I - requerimento da unidade interessada em ministrar cursos de formação de condutores, dirigido ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

II - infraestrutura física e recursos instrucionais necessários para a realização do curso proposto;

III - estrutura administrativa informatizada para interligação com o sistema de informações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IV - relação dos recursos humanos: instrutores de trânsito, coordenadores geral e de ensino da Corporação, devidamente capacitados nos cursos de instrutor de trânsito e diretor geral e de ensino, credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

V - apresentação do plano de curso em conformidade com a legislação vigente;

VI - realização de vistoria para comprovação do cumprimento das exigências pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VII - emissão do ato de credenciamento;

VIII - publicação do ato de credenciamento e registro da unidade militar no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IX - participação do corpo funcional da unidade militar em treinamentos efetivados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, para padronização de procedimentos pedagógicos e

operacionais e do sistema informatizado, com a liberação de acesso mediante termo de uso e responsabilidades.

Face ao exposto, verifica-se que, além das necessidades relacionadas à formação de condutores, há aquelas relativas à manutenção da banca examinadora, que requer pessoal com os cursos de Examinador e Instrutor de Trânsito e a regularização junto ao DETRAN de cada Estado.

O pleno atendimento dessas exigências gera demandas variadas, principalmente recursos financeiros e humanos, o que por vezes inviabiliza o credenciamento das unidades, levando-se em conta o custo benefício de se manter uma estrutura dessa natureza ativa.

Ademais, ainda no que tange o Exército Brasileiro, conclui-se que um dos limitadores mais significativos para possuir militares habilitados nas categorias D e E, além dos cursos especializados, é a idade mínima para realização de cada curso.

Em uma análise sumária dos fatos, considerando a idade que o jovem brasileiro deve se alistar para o Serviço Militar, ou seja, 18 anos e que no ano da incorporação completará 19 anos, constata-se que ele terá a idade mínima, para poder realizar os cursos de especialização, apenas no terceiro ano de Serviço Militar.

3.5 RESULTADOS

Esta etapa tem por finalidade apresentar os resultados obtidos através das respostas aos questionários aplicados às OMDS da 8ª Bda Inf Mtz e GUES 9ª Bda Inf Mtz, especificamente, aos Chefes da 3ª Seção e 4ª Seção das Organizações Militares que não possuem CFC e um questionário ao Diretor Geral do Centro de Formação de Condutores do 8º B Log, sediado em Porto Alegre - RS e do 25º B Log Es, sediado no Rio de Janeiro – RJ. A Brigada de Infantaria é uma Grande Unidade (GU) composta, basicamente, por batalhões de infantaria aptos a realizarem o combate terrestre em qualquer condição de tempo e terreno. A brigada de infantaria é motorizada, quando seus batalhões de infantaria orgânicos são motorizados. Um batalhão de infantaria é motorizado quando dispõe, organicamente, de viaturas necessárias para o transporte de todos seus homens.

As unidades de combate, apoio ao combate e apoio logístico que compõem a Brigada de Infantaria Motorizada possuem pormenores sobre suas organizações que constam nos respectivos quadros de organização. Com relação à 8ª Bda Inf Mtz e GUES 9ª Bda Inf Mtz e suas respectivas unidades temos diferentes quadros de

cargos previstos e quadros de dotação de material, por conseguinte serão amostras analisadas com variações em pessoal e meios.

Em se tratando particularmente dos meios, guardadas as devidas especificidades de algumas OM, as viaturas empregadas são as administrativas e operacionais. Dessas podemos citar a viatura Agrale Marruá e a viatura Volkswagen Worker que fazem parte da frota de todas as unidades da amostra. Em suma, verifica-se que o capital humano é requisitado, principalmente, nas categorias B, C e D.

Nessa senda, os dados foram tabulados para facilitar a compreensão e a posterior análise e discussão. Os aspectos observados foram: a formação dos motoristas e a necessidade dos mesmos nas unidades militares e a importância atribuída aos Cursos de Formação de Condutores. Este aspecto, encontra-se exposto no gráfico 01, no qual observa-se que a totalidade da amostra considera a importância do CFC.

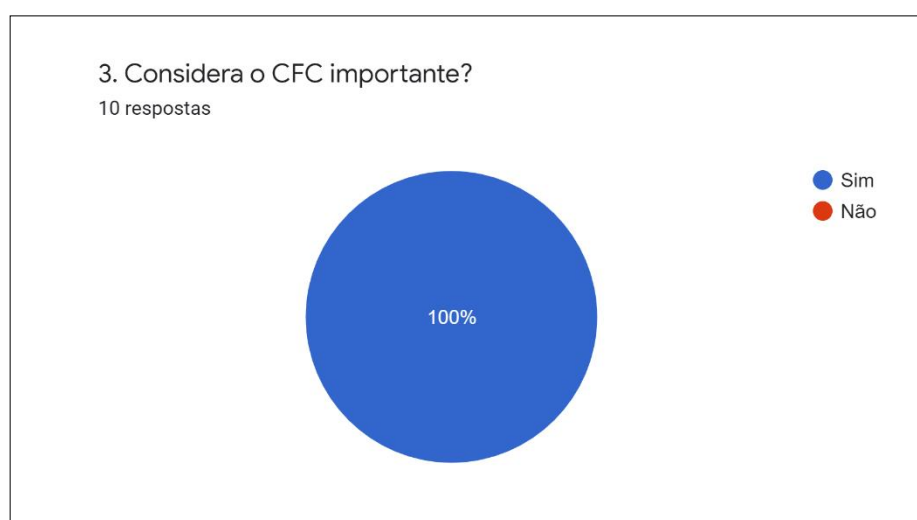


GRÁFICO 01 – Importância do CFC
Fonte: O autor

Como forma de obter informações sobre a situação de pessoal, foi perguntado sobre o efetivo de motoristas previsto em QCP e o efetivo existente. Apenas uma OM possui o número de militares em consonância ao QCP, pois tem a capacidade de formar seu próprio pessoal no CFC do Batalhão. Todavia, conforme ressaltou o Diretor Geral do CFC/8º B Log, mesmo que tenha a quantidade prevista, pode acontecer o mascaramento da realidade, visto que os motoristas podem estar sendo empregados em diferentes funções.

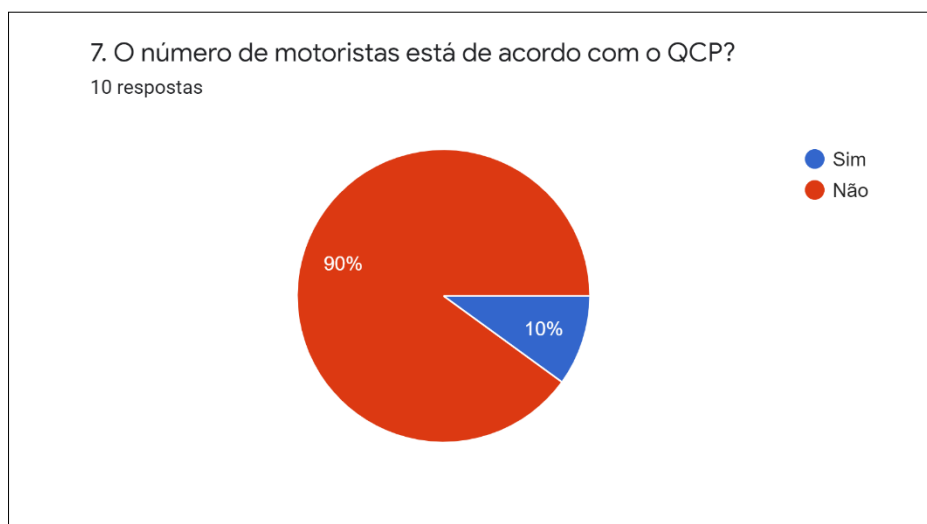


GRÁFICO 02 – Efetivo de motoristas
Fonte: O autor

Ainda nessa seara, foi perguntado se, caso o número de motoristas não estivesse de acordo com o QCP, qual era a situação, inferior ou superior ao mesmo. De posse das respostas, concluiu-se que 100% das OM que não possuem o número de motoristas previstos em QCP, possuem um efetivo inferior, ou seja, 90% das unidades abordadas no estudo.

Nas categorias D e E, que habilitam a condução de viaturas pesadas e de transporte de tropa, as quais destaca-se a elevada demanda por motoristas e a oferta relativamente baixa que observamos nos trabalhos diários, foi questionado sobre a situação deste recurso humano.

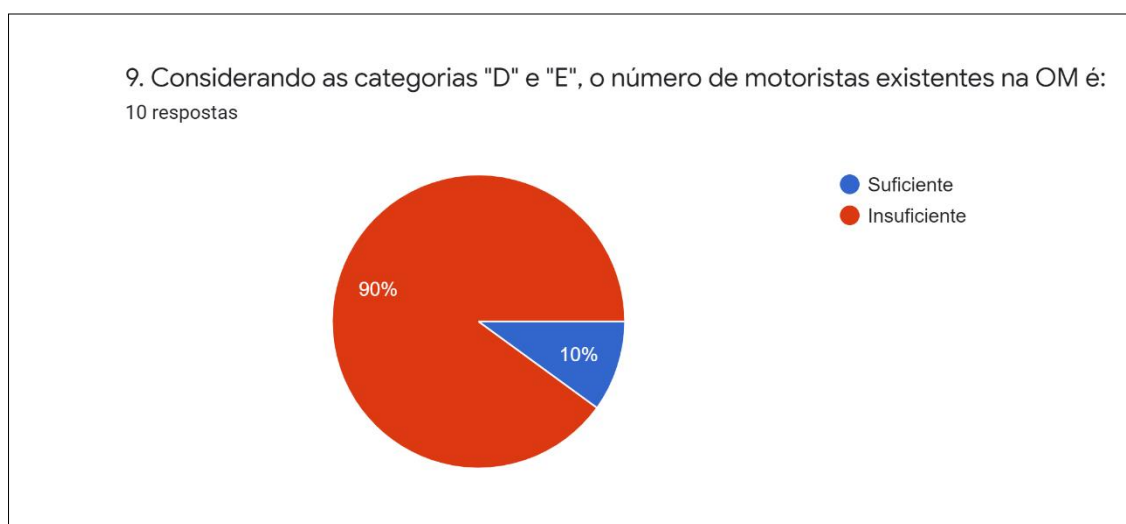


GRÁFICO 03 – Suficiência de motoristas nas categorias D e E
Fonte: O autor

O exposto corrobora com o que foi apresentado no Gráfico 02, no qual mostra-se insuficiente, na maioria dos casos, a quantidade de motoristas.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa científica teve como objetivo ressaltar a importância do Curso de Formação de Condutores nas Organizações Militares do Exército Brasileiro além de verificar a necessidade do recurso humano motorista nas unidades militares.

De maneira conclusiva, observa-se que há uma diferença entre o recurso material (quantidade de viaturas), o recurso humano (quantidade de motoristas) e todas tarefas e missões atribuídas às OM no dia a dia. Soma-se a isto, o não acompanhamento dos Regulamentos Militares à Legislação de Trânsito Brasileira, provocou um déficit no número de motoristas existentes.

Cabe ressaltar que, apesar da preocupação das OM com o reaparelhamento súbito da frota de viaturas, houve uma discrepância com o mesmo processo no quesito preparo da mão de obra. É oportuno citar que tal situação é agravada pela proximidade da extinção do Quadro Especial, o qual congrega parcela considerável do número de motoristas especializados.

Essas circunstâncias acabam refletindo de maneira negativa na mobilidade das OM, contudo esses reflexos podem ser abrandados e/ou suprimidos caso as próprias unidades militares se preparem mediante capacitação constante dos meios e do pessoal.

Os Cursos de Formação de Condutores observados, do 8º B Log e do 25º B Log Es, além de outros que existem e fazem parte da realidade de algumas Organizações Militares podem se encarregar da mudança de categoria da Carteira Nacional de Habilitação e dos cursos especializados, quais sejam: curso para condutores de veículo de transporte coletivo de passageiros, curso para condutores de veículos de transporte escolar, curso para condutores de veículo de transporte de produtos perigosos e curso para condutores de veículos de transporte de carga indivisível.

Durante este trabalho, através da revisão bibliográfica e por meio da aplicação de questionário, pôde-se identificar as necessidades de motoristas das Organizações Militares diretamente subordinadas à 8ª Bda Inf Mtz e à GUES 9ª Bda Inf Mtz. A necessidade é acentuada devido às exigências e pré-requisitos estabelecidos na Legislação de Trânsito Brasileira, principalmente o limite mínimo de 21 anos para realização dos cursos especializados e para mudança para as categorias D e E.

Com intuito de contribuir com possíveis soluções para o problema, sugere-se um maior número de Cursos de Formação de Condutores nas OM e maior número de vagas para Cabos temporários.

No que tange os Cursos de Formação de Condutores, após o estudo e consequente análise dos fatos, verifica-se que alguns pontos podem ser observados visando obter melhores resultados. Inicialmente, a Grande Unidade, no caso deste trabalho a 8ª Bda Inf Mtz e a GUES 9ª Bda Inf Mtz, poderia quantificar a necessidade de formação de condutores anualmente. De posse desse dado, verificar se já existe o CFC em alguma de suas Organizações Militares Diretamente Subordinadas e, com base na capacidade de formação anual, determinar a criação ou a implementação de outros centros de formação.

Concomitante a isso e com base nos resultados obtidos após o estudo de situação, coordenar com as OM os meios e o pessoal necessários para que sejam observadas as exigências mínimas para o credenciamento das unidades, conforme prevê a Resolução Nº 358 de 13 de agosto de 2010 do Conselho Nacional de Trânsito.

A constante evolução e o dinamismo da Legislação de Trânsito Brasileira, acompanhado do rápido desenvolvimento tecnológico atual não permite que o tema seja esgotado. A busca pela especialização do recurso humano seja para o desempenho das atividades militares ou para formação de um cidadão mais capacitado após a conclusão do Serviço Militar deve ser objetivo e a busca de todos.

Por fim, cabe trazer à baila que de fato essa pesquisa exploratória necessita de uma aplicação prática buscando avaliar qual linha de ação seria a mais viável para os diferentes ambientes operacionais existentes na Força Terrestre, com seus respectivos cenários e peculiaridades.

REFERÊNCIAS

ALBINO, Carlos Alexandre. **A adequação da formação do motorista militar habilitado em transporte de pessoal e material ao Código de Trânsito Brasileiro**. 2008. 36 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Aperfeiçoamento em Operações Militares) - Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, Rio de Janeiro, 2008

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 570**, de 16 de dezembro de 2015. Define a abrangência do termo "veículo de uso bélico" e seus reflexos na fiscalização, identificação, registro, controle e uso de padrões de pintura camuflada, no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Brasília, DF, 2015b. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5702015.pdf>> Acesso em: 03 mar. 2020

_____. _____. **Resolução nº 572**, de 16 de dezembro de 2015. Altera o Anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências. Brasília, DF, 2015c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5722015_novo.pdf> Acesso em: 03 mar. 2020.

_____. _____. **Resolução nº 168**, de 14 de dezembro de 2004. 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. Brasília, DF, 2005a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04_COMPILADA.pdf> Acesso em: 03 mar. 2020.

_____. _____. **Resolução nº 358**, de 13 de agosto de 2010. Regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências. Brasília, DF, 2010a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_358_10_RET.pdf> Acesso em: 04 abr. 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 2010, 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, 2017a. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6532016.pdf>> Acesso em: 04 abr. 2017

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 659**, de 14 de fevereiro de 2017. Altera o art. 33 e o inciso IV do item 6 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004. Brasília, DF, 2017b. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6592017.pdf>> Acesso em: 06 abr. 2020.

_____. _____. Retificação. Na Resolução CONTRAN nº 493, de 5 de junho de 2014, publicada no DOU, de 6 de junho de 2014, Seção 1, Página 56, no art. 7º que inclui a letra "g" ao inciso III do art. 8º, altera o inciso II do art. 31, inclui os §§ 1º e 2º ao art. 33, altera o parágrafo único do art. 43 e inclui o art. 43-A, todos da Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, n. 87, 09 maio 2016a. Seção 1, p. 117. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao493R.pdf>> Acesso em: 07 abr. 2020.

_____. _____. Portaria nº 59-EME, de 04 de maio de 2012. Aprova as habilitações e/ou profissões de interesse do Exército para a convocação do Cabo Especialista Temporário (CET). **Boletim do Exército**, Brasília, DF, 11 maio 2012c. Disponível em: <<http://www.sgex.eb.mil.br/sistemas/be/boletins.php>> Acesso em: 03 mar. 2020.

_____. _____. Portaria nº 816, de 19 de dezembro de 2003. Aprova o Regulamento Interno e dos Serviços Gerais (R-1). 2003. **Separata ao Boletim do Exército**, Brasília, DF, 19 dez. 2003. Disponível em: <<http://www.sgex.eb.mil.br/sistemas/be/separatas.php>> Acesso em: 08 abr. 2020

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, Jose Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. 24 f. Monografia (Especialização em Gestão, Educação e Direito de Trânsito). Faculdade Dom Bosco, Joinville, 2012. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf> Acesso em: 03 mar. 2020

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.

SOUZA, Élder Damasceno de. **Adaptação de motorista militar: legalidade no atendimento à demanda de motoristas das OMDs da 4ª Bda Inf L (Mth)**. 2017. 271 f. Dissertação de Mestrado apresentada à Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais – Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, Rio de Janeiro, 2017.

ANEXO – QUESTIONÁRIO

O presente formulário foi criado pelo Cap QMB BRUNO GOMES DE SOUZA, ora cursando a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, e tem por finalidade servir de base para elaboração do Artigo Científico cujo assunto é a formação e adaptação do motorista militar. Além disso, trata da necessidade de motoristas que as unidades militares possuem atualmente.

Desde já, agradeço a participação.

1. Qual a função do Sr (a)?

2. Possui CFC na OM?

3. Considera o CFC importante?

4. Caso possua CFC na OM, qual a capacidade de formação anual aproximada? (Caso seja possível, responder separadamente, ex: Categoria B para C: 15 militares/ano; categoria C para D: 20 militares/ano e Categoria D para E: 5 militares/ano)

5. O número de viaturas na OM está de acordo com o QDM?

6. Caso negativo, o número de viaturas está inferior ou superior ao QDM:

7. O número de motoristas está de acordo com o QCP?

8. Caso negativo, o número de motoristas está inferior ou superior ao previsto em QCP

9. Considerando as categorias "D" e "E", o número de motoristas existentes na OM é:

10. Possui Cabo Especialista Temporário motorista na OM?

11. Alguma consideração ou sugestão?