

Universidade Federal de Minas Gerais

Andréia Geraldo Batista

Quando os bombeiros não chegam: algumas
contribuições da Psicologia do Trabalho para o
entendimento dos acidentes com veículos
operacionais de bombeiros na Região Metropolitana
de Belo Horizonte

Belo Horizonte
2009

Andréia Geraldo Batista

Quando os bombeiros não chegam:
Algumas Contribuições da Psicologia do Trabalho
para o entendimento dos acidentes com veículos
operacionais de bombeiros na Região Metropolitana
de Belo Horizonte.

Dissertação apresentada ao curso de
Mestrado da Faculdade de Ciências
Humanas da Universidade Federal de
Minas Gerais, como requisito parcial para
obtenção do título de Mestre em
Psicologia

Área de concentração: Psicologia Social
Linha de Pesquisa: Trabalho e Saúde

Orientadora: Profa. Dra. Maria Elizabeth
Antunes Lima

Belo Horizonte
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
2009

150 Batista, Andréia Geraldo

B333q 2009 Quando os bombeiros não chegam [manuscrito] : algumas contribuições da psicologia do trabalho para o entendimento dos acidentes com veículos operacionais de bombeiros da região metropolitana de Belo Horizonte / Andréia Geraldo Batista. -2009.

161 f.

Orientador: Maria Elizabeth Antunes Lima.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Psicologia - Teses 2. Acidentes – Teses 3. Bombeiros - Teses.
4. Saúde mental – Teses. 5. Trabalho – Teses. I. Lima, Maria Elizabeth Antunes. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título

Existem homens que correm em direção ao perigo, enquanto outros correm em direção contrária;

Existem homens que enfrentam o calor das chamas, os mares revoltos, os abismos, os rochedos alterosos e os perigos da incerteza para salvar vidas alheias;

Existem homens que arriscam as próprias vidas em defesa de riquezas que não lhes pertencem.

Existem homens que vêem diariamente sua imagem refletida nos olhos dos que em desespero chamam por ajuda.

Existem homens que não poupam sacrifícios no cumprimento do dever. Estes homens poderiam ser chamados de heróis.

Mas, prefiro chamá-los de BOMBEIROS.

(Autor desconhecido)

Agradecimentos

A todos os bombeiros destas Minas Gerais, que me acolheram e permitiram que eu testemunhasse a dor e a delícia de ser um soldado do fogo;

Aos motoristas operacionais do CBMMG que acreditaram neste estudo e se dispuseram a participar, cedendo lugar em seus veículos, dividindo conosco a história de seu trabalho e de suas vidas;

Ao comando do CBMMG que permitiram a realização desta pesquisa e apoiaram todas as ações necessárias à sua realização;

Ao Cel BM QOS Vinícius Fulgêncio, Assessor de Assistência à Saúde do CBMMG que acreditou e incentivou mais do que qualquer outra pessoa;

À professora Beth Antunes, que antes de ser orientadora, foi inspiração, o que para sempre será;

Aos professores Tom Dwyer e Ada Ávila Assunção que aceitaram gentilmente participar da minha banca e iluminaram meu caminho com seus trabalhos;

Ao professor Francisco Lima que me ensinou como perguntar, quando eu achava que já sabia;

Ao professor Telmo Ronzani, que compartilhou tão generosamente o seu conhecimento, e experiência, incentivando meu namoro com a academia;

Aos colegas psicólogos do CBMMG por sua ajuda em diversos momentos desta pesquisa;

Aos psicólogos Thiago Pavin, Paula Oliveira, Tatiana Amato, Leonardo Martins e Thiago Ubá, que foram meus primeiros “carrapatinhos” e demonstraram na prática que o gênero da atividade se renova, e com isso, todos que partilham dele se renovam também;

À minha família, Sílvia (mãe) e Marcelo (irmão) pelo apoio incondicional e encorajamento em todos os momentos;

À querida amiga Júlia Dorigo, meu especial agradecimento pela generosidade e amizade que se materializaram em tão diversas formas que me faltam palavras para descrever;

Aos queridos Patrícia, Bruno e Ana Amélia pela presença, amizade, companheirismo e ajuda nos momentos mais decisivos;

Ao querido colega psicólogo e amigo de muitas horas, Eduardo de Paula Lima que me convenceu que é possível se reinventar em qualquer momento, superando todos obstáculos.

Resumo

O presente estudo teve por objetivo compreender um aumento do número de acidentes com veículos operacionais de bombeiros das unidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A demanda foi apresentada ao setor de Psicologia da corporação pelo Comandante Operacional do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais que observou um aumento significativo dos acidentes no início de 2007. O trabalho iniciou-se com o levantamento dos registros sobre acidentes que confirmou o aumento percebido (131,81%). Em seguida, foram realizadas as etapas de Análise do Trabalho (AET) e Análise Psicossociológica do Trabalho (APT), que buscaram compreender a atividade a qual estavam sujeitos esses motoristas operacionais e seus impactos na subjetividade. Foram também realizados estudos de caso, como parte da APT, que permitiram compreender melhor as consequências dos problemas identificados na etapa de AET, para os sujeitos. No primeiro caso, analisamos um acidente com um veículo de salvamento e mostramos que sua causa, que parecia ser simples, na verdade resultava de uma complexa combinação de fatores. No segundo caso, trazemos dois exemplos de quase-acidentes, mostrando que esses eventos pré-acidentes também são importantes na reflexão sobre a segurança no trabalho dos motoristas, oferecendo elementos importantes para a compreensão do desencadeamento dos acidentes. O estudo apontou que fatores como a longa jornada de trabalho, as precárias condições materiais que comprometem o descanso e a rigidez das regras e da organização de suas atividades têm afetado as estratégias de regulação e de enfrentamento dos desafios impostos pela sua atividade.

Abstract

This study aimed to understand an increase in accidents involving operational vehicles from the Fire Department Units of the Metropolitan Region of Belo Horizonte. The demand was presented to the Psychology department by the Operational Commander of the Military Fire Department of Minas Gerais who observed a significant increase in accidents' rate in early 2007. The work began gathering all available records on accidents which confirmed the perceived increase (131.81%). After that, The stages of Work Analysis (WA) and Psicosociological Work Analysis (PWA) were proceeded, in order to comprehend the activity developed by those workers, as well as its subjective impacts. At last, some case studies were held as part of PWA, which helped to understand the individual consequences of the problems which were identified in the early stage of EWA. In the first case, we analyzed an accident involving a rescue vehicle to show that its cause, which seemed to be simple, in fact was a result of a complex combination of factors. In the second case, we brought two examples of near-accidents, showing that these events pre-accidents are also important when thinking about safety of drivers at work, offering important contributions to understand the development of the accidents. The study found that factors such as long hours of shift-work, poor material conditions that compromising the rest time, as well as the strictiveness of rules and organization of their activities have affected the adjustment strategies these workers usually use to face the challenges imposed by their activity.

Introdução.....	13
Capítulo 1 – O Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais.....	25
1.1 – Histórico.....	25
1.2 – Efetivo e Estrutura.....	26
1.3 – Atribuições Legais e Atividades.	30
1.4 – Jornada de Trabalho.....	31
1.5 – A Atividade Operacional.....	33
1.5.1 – O fluxo das atividades operacionais.....	33
1.5.2 – A Prontidão de Incêndios.....	35
1.5.3 – O Plantão Operacional: as Alas e Guarnições.....	37
1.5.4 – Os Motoristas e as Viaturas Operacionais.....	39
Capítulo 2 – A Análise de Cunho Ergonômico.....	47
2.1 – Os Registros.....	47
2.2 – As Observações da Atividade.....	54
2.3 – Os Resultados Obtidos.....	59
2.3.1 – A jornada de trabalho.....	60
2.3.2 – O revezamento informal e os problemas com o efetivo.....	62
2.3.3 – As folgas.....	68
2.3.4 – As condições materiais e do ambiente de trabalho.....	71
2.3.5 – O conteúdo do trabalho e suas atribuições.....	77
2.3.6 – Os atores do trabalho em emergências.....	86
2.3.7 – O trânsito.....	91
2.3.8 – A compreensão dos acidentes.....	95
Capítulo 3 – Análise dos acidentes e quase-acidentes.	97
3.1 – O acidente de Rodrigo.....	97
3.1.1 – A trajetória pessoal.....	97
3.1.2 – A trajetória profissional.....	98
3.1.3 – O trabalho no Corpo de Bombeiros.....	101
3.1.4 – O acidente.....	106
3.1.5 – Análise do acidente.....	113
3.2 – Os quase-acidentes de Rafael e Rui.....	121
3.2.1 – Rafael e seu quase-acidente.....	123
3.2.2 – O incidente de Rui.....	125
3.2.3 – Análise dos quase-acidentes.....	134
Capítulo 4 – Análise Geral dos Resultados.....	138
Considerações Finais.....	149
Referências Bibliográficas.....	153
Anexos.....	160

Lista de Abreviações

AAS – Assessoria de Assistência à Saúde

AB – Auto-Bomba
ABI – Auto-Bomba Inflamável
ABT – Auto-Bomba Tanque
ACA – Auto-Comando de Área
AEM – Auto-Escada Mecânica
AI – Auto-Iluminação
AJ – Auto-Jamanta
ALE – Auto-Lança Elevatória
APP – Auto-Patrolha de Prevenção
AQ – Auto-Químico
ASL – Auto-Salvamento Leve
ASM – Auto-Salvamento Médio
ASP – Auto-Salvamento Pesado
AT – Auto-tanque
B/1 – Seção de Pessoal da Unidade
B/2 – Seção de Informações da Unidade
B/3 – Seção de Técnica e de Ensino da Unidade
B/4 – Seção de Logística da Unidade
B/5 – Seção de Comunicação e Relações Públicas da Unidade
BBM – Batalhão de Bombeiros Militar
BM/1 – Seção de Pessoal do Estado Maior do CBMMG
BM/2 – Seção de Informações do Estado Maior do CBMMG
BM/3 – Seção Técnica do Estado Maior do CBMMG
BM/4 – Seção de Logística do Estado Maior do CBMMG
BM/5 – Seção de Comunicação do Estado Maior do CBMMG
BM/6 – Seção de Planejamento Orçamentário, Convênios e Projetos
BO – Boletim de Ocorrência
BOA – Batalhão de Operações Aéreas
CBMMG – Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais
CEBOM – Centro de Ensino do Corpo de Bombeiros
CBU – Coordenador de Bombeiro da Unidade
CFS – Curso de Formação de Sargentos
CIAD – Centro Integrado de Atendimento e Despacho
CIA PV – Companhia de Prevenção e Vistoria
COB – Comando Operacional de Bombeiro ou Comandante Operacional de Bombeiros
COBOM – Centro de Operações de Bombeiro
COV – Conductor e Operador de Viaturas
CSM – Centro de Suprimentos e Manutenção
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
DAÍ – Diretoria de Assuntos Institucionais
DAL – Diretoria de Apoio Logístico
DAT – Diretoria de Assuntos Técnicos
DCF – Diretoria de Contabilidade e Finanças
DE – Diretoria de Ensino
DIAO BM – Diretriz Auxiliar de Operações de Bombeiros
DRH – Diretoria de Recursos Humanos
DTS – Diretoria de Tecnologia e Sistemas
EXP – Veículo em Experiência
IPM – Inquérito Policial Militar

MGS – Minas Gerais Administração e Serviços S/A
PA – Posto Avançado
PI – Prontidão de Incêndio
PGE – Procuradoria Geral do Estado
PMMG – Polícia Militar de Minas Gerais
REDS – Registro de Evento de Defesa Social
RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte
SEDS – Secretaria de Estado de Defesa Social
SEPLAG – Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão
SIBOM – Sistema de Inteligência de Bombeiro
SIDS – Sistema Integrado de Defesa Social
SOU – Sala de Operações da Unidade
TA – Transporte Aéreo
TEM – Técnico em Emergências Médicas
TNE – Transporte Não Especializado
TP – Transporte de Pessoal
UR – Unidade de Resgate
USA – Unidade de Suporte Avançado
VEM – veículo Especial Multiuso
VO – Viatura Operacional

Tabela 1.	Efetivo do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais em 2009	26
Tabela 2.	Acidentes de viaturas nos últimos quatro anos por unidade da RMBH	46
Tabela 3.	Ocorrências atendidas nas unidades da RMBH nos anos de 2004 a 2007	48
Tabela 4.	Evolução da frota de veículos em Belo Horizonte – 2005/2008	91
Quadro 1	Postos e Graduações do CBMMG	28
Gráfico 1.	Relação entre Efetivo Operacional, Motoristas, Ocorrências Atendidas e Acidentes.....	53
Gráfico 2.	Evolução anual da frota comparada com o número de nascimentos em Belo Horizonte	92

Índice de anexos

Anexo 1.	Canção do Bombeiro	a
----------	--------------------	---

Anexo 2. Panfleto de Propaganda Institucional do CBMMG

b

Introdução

Estima-se que, no Brasil, acontecem por ano 11,3 milhões de acidentes do trabalho considerados moderados ou graves (que ocasionam pelo menos três dias de

afastamento), 14 mil acidentes fatais e 42,5 mil mortes por doenças relacionadas ao trabalho (OIT, 2005; OIT, 2006).

Contudo, Salim (2003) esclarece que nunca houve uma pesquisa nacional de base populacional que identificasse e mensurasse os acidentes de trabalho em nosso país, fazendo com que os interessados sobre o assunto contem apenas “[...] com registros administrativos federais nas esferas dos Ministérios da Previdência, da Saúde e do Trabalho e Emprego, como meio para dimensionar a realidade acidentária nos diversos ambientes de trabalho que compõem a sua vasta base territorial” (p.24). Neste sentido, estatísticas do Ministério da Previdência Social registram que no ano de 2004, houve no Brasil mais de 371 mil acidentes do trabalho típicos (decorrentes da característica da atividade profissional desempenhada pelo acidentado) e 2.801 óbitos (BRASIL, 2008). O mesmo autor continua sua crítica comentando que a heterogeneidade dos sistemas usados, dos conceitos e dos próprios dados, são alguns dos fatores que comprometem o conhecimento efetivo da realidade acidentária brasileira (SALIM, 2003).

Independente das críticas às estatísticas existentes, as informações disponíveis, oficiais ou mesmo extra-oficiais, nos oferecem base suficiente para considerar, em concordância com outros pesquisadores do tema (DWYER, 2006; ALMEIDA & JACKSON FILHO, 2007), que é grande o número de acidentes de trabalho no país e que isto constitui um grave problema social. Além disso, é também um indicador de desigualdade, considerando-se que as proporções destes acidentes variam nas diversas sociedades, bem como nas diferentes classes de trabalhadores, sendo, por exemplo, maiores entre assalariados do que entre profissionais liberais (WOODING & LEVENSTEIN, 1999 *apud* JACKSON FILHO, GARCIA & ALMEIDA, 2007).

Os acidentes do trabalho são comumente entendidos como um subproduto do sistema de produção industrial, que trouxe consigo uma nova divisão social do trabalho,

acompanhada de novos padrões de doenças e de acidentabilidade (FREITAS, 2001; DWYER, 2006; JACKSON FILHO, GARCIA & ALMEIDA, 2007; STRAUZ, MACHADO & BRICKUS, 2007) o que explica, em parte, a predominância deste setor como campo de investigação dos acidentes.

Não obstante, alguns estudiosos (FREITAS, 2001; JACKSON FILHO, GARCIA & ALMEIDA, 2007; STRAUZ, MACHADO & BRICKUS, 2007) reconhecem que nos últimos anos, outros setores da economia - o setor de serviços, por exemplo - vêm se ampliando. Associando esta ampliação às mudanças no mundo do trabalho, o que inclui o processo de redução de efetivos, degradação, intensificação e precarização do trabalho, estará configurado um panorama, em que, assim como no setor industrial, revela-se um “[...] incremento de exposições a novos riscos ocupacionais e doenças relacionadas com o trabalho”. (STRAUZ, MACHADO & BRICKUS, 2007; p. 70). Exemplifica-se este impacto, retomando as estatísticas oficiais, nas quais se observa que, em 2004, o setor industrial participou com 46,9% do total de acidentes de trabalho registrados e o setor de serviços com 44,9% (BRASIL, 2008).

O cenário descrito resulta também num quadro silencioso de “*morte e mutilação*” de milhares de trabalhadores brasileiros, cujo impacto é ainda maior do que o proveniente de grandes acidentes, mas que, “[...] apesar disso permanece quase invisível para a sociedade brasileira” (ALMEIDA & JACKSON FILHO, 2007, p. 17). Não obstante, nas últimas décadas, vem sendo observado um crescimento da preocupação com o número de acidentes de trabalho, suas conseqüências e seus desdobramentos, o que pode ser percebido pelo aumento do número de estudiosos que exploram o tema (ALMEIDA & JACKSON FILHO, 2007).

Os bombeiros militares compõem uma categoria profissional que engloba uma grande variedade de cargos e funções (oficiais e praças, combatentes, armadores,

socorristas, vistoriadores, analistas de projetos, administrativos, dentre outros), podendo seus integrantes desempenhar mais de uma função ao mesmo tempo, o que se desdobra numa pluralidade de atividades.

No exercício de suas atribuições, estes trabalhadores ficam submetidos a condições bastante variadas, sobre as quais podem exercer pouco ou nenhum controle, tais como: jornada de trabalho extensa (24 horas), temperaturas ambientais extremas e variadas (muito calor em incêndios e muito frio em salvamentos aquáticos e terrestres), posturas incômodas e prolongadas (salvamentos terrestres e em altura), trabalho em locais com pouca iluminação e ventilação, deslocamento em trânsito intenso, empenho em locais com condições de acesso pouco favoráveis, ou considerados violentos e perigosos. Além disto, trabalham inseridos numa estrutura hierárquica rigidamente organizada e o risco é um fator intrínseco à maioria de suas atividades, estando presente em diferentes tipos e em variados graus de intensidade.

A origem do presente trabalho se situa no final do primeiro semestre de 2007, quando houve uma reunião envolvendo o Alto Comando do Corpo de Bombeiros de Minas Gerais. Naquela oportunidade, o Comandante Operacional apresentou um panorama da situação operacional da instituição, manifestando grande preocupação com um significativo aumento do número de acidentes envolvendo veículos pertencentes às Unidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte¹ e que atendem às ocorrências. O número de acidentes nos primeiros seis meses daquele ano havia dobrado ao se comparar

¹ A Região Metropolitana de Belo Horizonte ou RMBH é a terceira maior aglomeração urbana do Brasil com uma população estimada de 5.397.438 habitantes em 2008. Seu produto interno bruto (PIB) somava em 2005 cerca de 62,3 bilhões de reais, dos quais aproximadamente 45% pertenciam à cidade de Belo Horizonte. A RMBH é o centro político, financeiro, comercial, educacional e cultural de Minas Gerais, representando em torno de 40% da economia e 25% da população do estado. A Grande BH é ainda o 62º maior aglomerado urbano do mundo e o sétimo maior da América latina. (IBGE, 2008). A RMBH é constituída por 34 municípios: Baldim, Belo Horizonte, Betim, Brumadinho, Caeté, Capim Branco, Confins, Contagem, Esmeraldas, Florestal, Ibirité, Igarapé, Itaguara, Itatiaiuçu, Jaboticatubas, Juatuba, Lagoa Santa, Mário Campos, Mateus Leme, Matozinhos, Nova Lima, Nova União, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Rio Manso, Sabará, Santa Luzia, São Joaquim de Bicas, São José da Lapa, Sarzedo, Taquaraçu de Minas e Vespasiano (MINAS GERAIS, 2002)

com o número total de acidentes do ano anterior, especialmente numa das unidades da capital (o batalhão situado no bairro São Francisco). A incidência de acidentes foi considerada particularmente elevada pelo comando, que a partir desta avaliação, solicitou ao Assessor de Assistência à Saúde que designasse dentre os psicólogos do Corpo de Bombeiros alguém que estudasse este fenômeno, o que deu origem ao convite endereçado à autora, que é oficial psicóloga da corporação, para desenvolver este estudo.

Assim, o objetivo geral deste estudo foi investigar os acidentes envolvendo veículos operacionais do Corpo de Bombeiros, que aconteceram a partir de 2004, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, buscando compreender seus diversos determinantes, para intervir no manejo dos desdobramentos que têm se manifestado sob a forma de um mal-estar generalizado entre os bombeiros operacionais nas Unidades e de preocupação com segurança, externalizada pelo comando.

Além disso, visamos analisar os dados sobre acidentes apresentados pelo Comando do Corpo de Bombeiros, usando uma metodologia e abordagem dos acidentes, mais abrangente e compreensiva do que o paradigma tradicionalmente utilizado, buscando apreender seus diversos determinantes.

Buscamos identificar os diferentes determinantes do fenômeno investigado, explicitar mais detalhadamente os aspectos psicológicos envolvidos e realizar uma reflexão a partir das contribuições que Psicologia do Trabalho oferece para seu entendimento.

A partir dos resultados encontrados, esperamos contribuir - no âmbito das Instituições Militares Estaduais (IME) de Minas Gerais - para a desconstrução de um

modelo de entendimento dos acidentes de trabalho tradicional, fundamentado no conceito de “falha humana”.

Desta forma, almejamos colaborar - a partir de uma análise construída com as ações de investigação, que pressupõem a inclusão e a participação ativa dos trabalhadores envolvidos - para o manejo das conseqüências deletérias dos acidentes de trabalho e para iniciar um processo de reflexão e construção de procedimentos e políticas mais eficientes na área de Segurança e Saúde no Trabalho dentro do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais.

O Percorso Metodológico

Consideramos oportuna uma apresentação detalhada sobre a definição do método que embasou este projeto, uma vez que sua fundamentação teve reflexos definitivos no delineamento de todos os procedimentos envolvidos e também, por ser um desdobramento inevitável do próprio enquadramento teórico que balizou desde a nossa primeira indagação, até a última das conclusões que surgiram desta investigação.

Encontramos em Lima (2002a), o que se acreditamos ser, a mais apropriada transposição para o campo da Psicologia do Trabalho, de uma reflexão metodológica. Nela, a autora busca em J. Chasin (1985) e sua problematização sobre o estatuto ontológico e a definição metodológica, elementos para refletir sobre a atividade científica, seus rigores e suas conseqüências práticas para a investigação e intervenção aplicadas à Psicologia do Trabalho em particular e à Psicologia, em geral.

O que fica demonstrado ao associarmos o pensamento dos dois autores mencionados é que a construção do discurso científico não depende de um “*método apriorístico*”, e sim, de uma “*fundamentação onto-prática do conhecimento*”, ou seja, de

um compromisso irreduzível em buscar a reprodução teórica da “*lógica intrínseca do objeto investigado*” (LIMA, 2002a, p.124).

Para este fim, um método antecipada e rigidamente definido é dispensável, ressaltando, como o fez a autora, que nestes termos, ele pode ser entendido como uma ordenação operativa apriorística da subjetividade, consolidada num conjunto de procedimentos supostamente científicos, que irão guiar e regular a atividade do pesquisador (CHASIN, 1985).

Tal perspectiva, longe de ser um desvario, uma recusa infundada (como pode parecer a uma avaliação desavisada), pretende nos precaver contra a perda de contato com a realidade a ser compreendida, que é resultado inevitável de um rígido acatamento de procedimentos e instrumentos, enfim, da submissão a um “*modus operandi* autônomo e independente dessa realidade” (LIMA, 2002a, p.124).

Este é o teor da crítica de J. Chasin (1985) aos intérpretes da obra marxiana, que nos deve servir, por extensão, de alerta. Ele revela que, sob a égide “gnosio-epistêmica”, as investigações passam a ser empreendidas numa “unilateralização sofisticada” onde “desimportam as origens”, valendo apenas a “desembocadura do método redentor”.

Ora, pois se não é justamente no percorrer do caminho, do processo - que é fornecido pelo próprio objeto - que se dá, em cada passo, o desvelamento de sua lógica própria? Acreditamos que sim e concordamos então, com os autores - Chasin (1985) e Lima (2002 a), que é somente desta maneira que podemos verdadeiramente construir um conhecimento com rigor científico.

Sendo o “ordenamento autárquico e independente da atividade subjetiva” dispensável, o que garantirá este rigor imprescindível à busca do conhecimento científico

será um posicionamento ontológico, que repetimos, se traduz pelo direcionamento do olhar para aquilo que se pretende conhecer, deixando de lado as idéias apriorísticas a seu respeito. Partindo do real, do concreto, trilhar o caminho fornecido pelo próprio objeto, até chegarmos por fim, à construção das generalizações, abstrações e do próprio método (CHASIN, 1985).

Sem guias nem roteiros detalhados que nos protejam, admite-se, contudo, o uso de uma “bússola”, instrumento que, sem definir especificamente qual o caminho que se deve tomar para chegar num ponto, oferece norteamento, ou melhor dizendo, “[...] uma indicação genérica dos passos de atividade mental na escavação das coisas” (CHASIN *apud* LIMA, 2002a, p.125/126). Neste intuito, nos voltamos para três autores: Le Guillant (2006), Lima (2002a, 2002b) e Clot (2006), buscando este norteamento ontologicamente posicionado.

Le Guillant (2006), no desenvolvimento de sua “Psicopatologia Social”, nos oferece uma forma de abordar o homem em situações laborais sustentada na compreensão das suas condições de vida e de trabalho, conjugadas com sua trajetória pessoal, onde a apreensão plena do caráter patogênico decorre da relação que é estabelecida entre as condições da atividade e toda a história de vida do sujeito, incluindo suas maneiras de julgar-se comportar-se que irão repercutir em sua representação do mundo (LE GUILLANT, 2006b).

Este autor, cujo trabalho é claramente inspirado nas proposições de uma “Psicologia Concreta” politzeriana, nos proporciona a devida ancoragem nos aspectos mais concretos das condições de existência da cada sujeito, dirigindo nosso olhar para o vivido, numa abordagem que designou “pluridimensional”, cujos procedimentos de pesquisa passam:

[...] incessantemente de uma perspectiva para a outra: por um lado, os dados estatísticos remetiam-nos para casos particulares e, por outro, os dados coletados nas entrevistas ou exames reenviavam-nos para verificações estatísticas. A ajuda dos romancistas e poetas foi tão importante quanto a contribuição dos exames clínicos, questionários e números (LE GUILLANT, 2006c, p.245).

Na prática, isto significa usar todos os instrumentos disponíveis: prontuários, questionários, entrevistas em profundidade, observações e dados estatísticos diversos. É ainda admissível recorrer a dados indiretos variados, provenientes de sindicatos, serviços médicos, órgãos de pesquisa, assim como consultas à literatura técnica e à literatura geral (LIMA, 2002a 2002b, 2004).

Prosseguindo em nosso percurso metodológico, nos voltamos para as contribuições de Lima (2002a, 2002b) e Clot (2006), que julgamos terem avançado no terreno da Psicologia do Trabalho, agregando os desenvolvimentos mais recentes provenientes da Psicossociologia do Trabalho, da Ergonomia (mais especificamente a francófona), da Psicologia Sócio-histórica e da Lingüística.

Lima (2002a, 2002b) propõe uma aproximação das situações de trabalho da forma mais direta possível, buscando uma ampla apreensão das dimensões concretas e a explicitação dos seus impactos sobre os indivíduos. Procura, assim, uma maior compreensão dos elementos subjetivos, sociais e organizacionais nos contextos laborais, tentando evitar tanto uma queda no subjetivismo (restringindo-se à pura interioridade dos indivíduos), quanto para o seu extremo oposto, o objetivismo (entendendo-se a realidade como pura exterioridade ao sujeito e em oposição a ele).

Isto é obtido, conforme sinaliza a autora, integrando, sempre que possível, dois tipos de análise: a Análise Ergonômica do Trabalho (AET) e a Análise Psicossocial do Trabalho (APT). Esta última enfoca a interioridade dos sujeitos, apoiando-se principalmente em seus discursos, buscando apreender suas dimensões subjetivas e intersubjetivas e resgatar suas histórias de vidas, ao passo que a AET procura compreender o espaço social onde esta interioridade se exterioriza, num resgate das situações reais de trabalho destes indivíduos (LIMA, 2002a, 2002b).

A integração sugerida se traduz num “ir e vir” entre os resultados obtidos pelas duas análises onde,

[...] Embora o ponto de partida seja sempre a tentativa de apreender o trabalho real por meio da A.E.T., a partir de um certo momento, ambas as análises passam a ser realizadas simultaneamente e seus resultados confrontados e articulados (LIMA, 2002a, p. 128).

Voltemo-nos finalmente para Clot (2006) que, defendendo uma renovação teórica e metodológica da Psicologia do Trabalho, avalia que grande parte das dificuldades atuais encontradas por este campo é proveniente de obstáculos metodológicos e, portanto, julga que estes devam ser objetos de pesquisas aprofundadas.

Ele identifica nas abordagens tradicionais do trabalho, uma racionalidade de superfície caracterizada pelo estudo sumário de um maior número de indivíduos, em detrimento da pesquisa detalhada e em profundidade de um só sujeito. Questiona assim, os critérios de generalidade científica vigentes, ligados à predição e repetição, entendidos sob a forma de mecanismos de funcionamento, que são obtidos ao se excluir as singularidades intrínsecas às situações reais.

Em contrapartida, propõe a compreensão do geral enquanto conjunto de mecanismos do desenvolvimento, que ao invés de descrever e prever, conduz ao entendimento e explicação da formação e transformação daquelas singularidades.

O desafio então, que antevê e se dispõe a enfrentar na operacionalização de seus trabalhos, é o de desenvolver um estudo da singularidade em que “[...] se integre a compreensão de uma situação à unidade subjetiva de uma experiência e não apenas às representações funcionais que, por outro lado, essa mesma experiência supõe” (CLOT, 2006, p.126).

Clot (2006) sugere assim, uma psicologia plena, uma psicologia do desenvolvimento da ação, que escolhe enfrentar as dificuldades de uma atividade científica praticada em “*ambiente habitual*”, e que define como sendo uma “*Clínica da Atividade*”.

Para tanto, esta análise psicológica do trabalho se volta para um sujeito ou grupo, numa dada situação ou meio, enfocando aquilo que estes trabalhadores fazem, as provações que passam para fazê-lo, as soluções que desenvolvem no seu enfrentamento e/ou seus fracassos.

Neste processo inclui necessariamente aqueles que o precedem neste campo, os próprios trabalhadores, pois pressupõe que nas “[...] condições da vida habitual [...] a psicologia do trabalho tem de enfrentar habilidades anônimas, representações do senso comum, análises da razão prática e subjetiva daqueles que trabalham” (CLOT, 2006, p. 127). Estes elementos vão configurar o que o autor chama de “*análises protocientíficas*”; conceitos espontâneos, descrições subjetivas que organizam a experiência de trabalho e que devem servir como ponto de partida para a construção da análise psicológica do trabalho.

Não obstante, assim como não se deve fundamentar exclusivamente em conceitos científicos (especulação), a análise psicológica do trabalho não se resume ao registro dos conceitos espontâneos (narrativismo). O que se propõe é a “[...] constituição de zonas de desenvolvimento potencial, em que a experiência consegue desenvolver-se pela mediação dos conceitos e estes últimos pela mediação da atividade prática” (CLOT, 2006, p.130)

Não se trata então de um método a ser aplicado, e sim, de um procedimento de co-análise, re-concebida com os trabalhadores, “a cada vez singular, mas não obstante, atendendo às expectativas científicas” (CLOT, 2006, p. 129).

O detalhamento da investigação

A demanda inicial foi repassada para a autora deste projeto em agosto de 2007, oficial psicóloga da corporação. Após o convite, foi formalizada o projeto de pesquisa para apreciação do Comitê de Ética do Corpo de Bombeiros, presidido pelo coronel Comandante Geral.

Obtido parecer favorável e a conseqüente autorização para início da coleta de dados, foram realizadas, ainda no segundo semestre de 2007, entrevistas individuais e coletivas com o solicitante, com um chefe de motoristas de unidade operacional, com a equipe do Centro de Formação de Condutores do Corpo de Bombeiros e com dois motoristas operacionais, totalizando 8 horas de entrevistas, com a finalidade de reformular a demanda inicial. Também foi realizado o acompanhamento de um plantão operacional completo (24 horas) realizado pela autora, numa das unidades operacionais, escolhida aleatoriamente.

No início do primeiro semestre de 2008 (27 de fevereiro), iniciou-se a etapa de observação do trabalho dos motoristas operacionais, que totalizou aproximadamente

1.150 horas de observações. Estas observações iniciadas com entrevistas coletivas de apresentação aos integrantes das alas operacionais (9 horas), foram feitas ininterruptamente durante o ano de 2008, encerrando-se em 12 de dezembro. Participaram um total de 15 estagiários de psicologia da UFMG. Destes, 8 no primeiro semestre, realizando 432 horas de observação. No segundo semestre, 4 estagiários do grupo inicial continuaram realizando as observações e 7 novos estagiários integraram o grupo, num total de 11 estagiários realizando mais 728 horas de observação.

Além das observações do trabalho, foram realizadas entrevistas coletivas de devolução com os integrantes das três alas operacionais de cada uma das três unidades operacionais da RMBH, e entrevistas em profundidade com motoristas, num total de aproximadamente 50 horas de entrevistas.

As observações eram apresentadas em relatórios durante as supervisões semanais da disciplina de Saúde Mental e Trabalho, realizadas todas as quartas-feiras do período no horário de 09 às 12 horas. Quaisquer divergências eram resolvidas, retomando a observação com os próprios motoristas operacionais.

1.1 Histórico

Em 2 de julho de 1856, o Imperador D. Pedro II assinou o Decreto Imperial nº 1.775, que regulamentava, pela primeira vez no Brasil, o Serviço de Extinção de Incêndio, mas somente no início do século XX foi criado o Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais (CBMMG) sob a forma de uma Seção de Bombeiros Profissionais, através da Lei nº 557 de 31 de agosto de 1911, com efetivo retirado dos quadros da Guarda Civil. Logo no ano seguinte a Seção foi aumentada, transformada em Companhia e integrada à Força Pública².

Em 1934, por meio de um decreto, esta Seção foi desligada da Força Pública e estruturada como Corpo de Bombeiros, ficando então subordinado à Secretaria do Interior, que depois passou a ser denominada de Secretaria de Segurança Pública e corresponde hoje à Secretaria de Defesa Social (SEDS).

Posteriormente, o Corpo de Bombeiros foi reintegrado à Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG), por força da Lei nº 4.234 de 25 de agosto de 1966, permanecendo assim até 1999, quando o então governador Itamar Franco desvinculou as duas corporações.

Atualmente, o CBMMG tem “status” de Secretaria de Estado, comando e orçamento próprios e faz parte do Sistema Integrado de Defesa Social (SIDS), que é coordenado pela SEDS e reúne, além destes dois órgãos já citados, a Polícia Militar, a Polícia Civil e a Defensoria Pública (MG, 2003, 2007a e 2007b).

1.2 Efetivo e Estrutura³

² O equivalente à atual Polícia Militar.

³ Todas informações apresentadas nesta seção foram obtidas na Seção de Pessoal do CBMMG, atualizadas com referência ao mês de maio de 2009.

A corporação possui hoje, em todo o estado, um efetivo de 5.182 integrantes (operacionais e administrativos) e está dividida em comandos (Geral e Operacional), diretorias (de Apoio Logístico, de Recursos Humanos, de Assistência à Saúde, de Contabilidade e Finanças, de Ensino, de Tecnologia e Sistemas, de Assuntos Institucionais e de Atividades Técnicas), centros (de Ensino, de Suprimento e Manutenção e de Atendimento e Despacho), e batalhões (Unidades Operacionais de Bombeiros).

Assim sendo, o CBMMG conta com um total de 11 batalhões, sendo quatro deles na RMBH (o 1º, 2º, 3º BBM e o Batalhão de Operações Aéreas - BOA) e um batalhão em cada uma das seguintes cidades: Juiz de Fora (4º BBM), Uberlândia (5º BBM), Governador Valadares (6ºBBM), Montes Claros (7º BBM), Uberaba (8º BBM), Varginha (9º BBM) e Divinópolis (10º BBM). Estes batalhões, assim como o Centro de Operações de Bombeiros (COBOM), estão diretamente subordinados ao Comando Operacional de Bombeiro (COB), sediado em Belo Horizonte, que, dentre outras funções estratégicas e normatizadoras, é o órgão responsável pela coordenação operacional.

O efetivo operacional existente na instituição corresponde a 3.283 militares, sendo 1.108 na Região Metropolitana de Belo Horizonte, distribuídos conforme o detalhamento exposto na tabela a seguir.

Tabela 1: Efetivo do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais em 2009.

EFETIVO	ESTADO	INTERIOR	RMBH	1 BBM	2 BBM	3 BBM	BOA
OPERACIONAIS	3.283	2.175	1.108	360	250	468	30
ADMINISTRATIVOS	1.367	415	952	70	75	58	2

ALUNOS	532	0	532	0	0	0	0
TOTAL	5.182	2.590	2.592	430	325	526	32

Fonte: Seção de Pessoal do CBMMG – BM/1 (junho de 2009)

É importante ressaltar que este efetivo administrativo atribuído à RMBH inclui todos os funcionários dos comandos, diretorias e centros, além da administração dos batalhões. Isto se aplica também ao COBOM, cujos integrantes, apesar de serem considerados administrativos, desempenham atividades que são eminentemente operacionais e que envolvem o atendimento direto à comunidade (através do recebimento de chamados pela central telefônica 193), a triagem das solicitações e o despacho de viaturas para o atendimento das ocorrências registradas. O COBOM possui 70 integrantes militares e 56 teleatendentes civis que são contratados pela Minas Gerais Administração e Serviços S/A (MGS)⁴, empresa de sociedade anônima e capital fechado, vinculada à Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão (SePlaG). Este pessoal civil é contratado por intermédio da SEDS como parte de suas atribuições no já citado Sistema Integrado de Defesa Social. (MG, 2003, 2007a e 2007b).

Os alunos foram computados em categoria separada, que inclui tanto os civis recém aprovados em concurso público para ingresso na instituição e que estão recebendo treinamento para a função de soldado, quanto os militares já treinados que trabalham regularmente na instituição e estão frequentando os cursos internos de capacitação para ascenderem a postos ou graduações superiores aos que se encontram. Este é o caso, por exemplo, do Curso de Formação de Sargentos (CFS).

Todo efetivo do Corpo de Bombeiros é definido por lei estadual, atualizada periodicamente, através de um processo complexo que implica na proposição de um número estimado de bombeiros necessários por parte da corporação, que será analisada pelo poder executivo, sendo aprovada ou não. Quando aprovada, torna-se uma proposta

⁴ Disponível em <<http://www.mgs.srv.br/index.php>>

de lei, é enviada para o Poder Legislativo para análise e votação. Após a votação, se aprovada, torna-se lei, é assinada pelo governador do estado e entra em vigor.

A atual “Lei de Efetivo” é a Lei nº 16.307 de 07 de agosto de 2006 que prevê um total de 7.999 oficiais e praças. A regulamentação da lei é dada por decretos, que procedem à ativação paulatina destas vagas, sendo o último, o Dec. nº 44.924 de 16 de outubro de 2008, que elevou o total de vagas ativadas da corporação para 6.414. Isto significa que, no momento, considerando o efetivo existente (Tabela 1), existe uma defasagem de 1.232 integrantes em todo o estado. Destes, 440 somente na RMBH e dentre eles, 343 vagas operacionais a serem preenchidas nos batalhões da capital. Ressalta-se que, além dessa defasagem (proveniente da lacuna existente entre as vagas ocupadas e o total de vagas já ativadas), restam ainda 1.585 vagas estabelecidas por lei que permanecem sem ativação.

As Unidades Operacionais são compostas por pessoal administrativo e pessoal operacional. A administração envolve o Comando, as cinco Seções do Estado Maior da Unidade (de pessoal – B/1, de informações – B/2, de planejamento técnico e instrução – B/3, de logística – B/4, de relações públicas – B/5) e a Companhia de Prevenção e Vistoria (CiaPV) que, na realidade, é um setor misto, pois trata-se de um conjunto de atividades (vistorias e fiscalizações) exercidas fora dos muros das unidades, mas não realizadas em regime de plantão. O efetivo operacional é agrupado nas Companhias Operacionais que distribuem seus recursos humanos e materiais, ou seja, as equipes de bombeiros, seus respectivos equipamentos e viaturas, em diferentes locais, estrategicamente divididos por toda sua área de cobertura. Assim, cada batalhão possui uma “Sede” onde fica centralizada a administração e a “Prontidão de Incêndio” (PI),⁵

⁵ A Prontidão de Incêndio é o local dentro dos batalhões onde ficam dispostos os veículos operacionais disponíveis para empenho (emprego na atividade operacional), seus respectivos equipamentos, os alojamentos dos bombeiros de plantão e a sala de operações da unidade. É o lugar onde são acionadas as equipes que partem para o atendimento das ocorrências.

além dos “Pelotões”, que são as frações descentralizadas, chamadas informalmente, pelos bombeiros, de Postos Avançados (PA). Essa descentralização visa favorecer um deslocamento rápido das equipes de bombeiro até os diferentes locais das ocorrências e um atendimento mais ágil à população. Toda articulação do CBMMG encontra-se detalhadamente exposta na Res. nº 254 – Plano de Articulação do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais (CBMMG, 2007).

Além de sua estrutura funcional particular, o CBMMG está organizado numa estratificação hierárquica militar, caracterizada pela divisão em postos e graduações, apresentadas no quadro seguinte, conforme a ordem de subordinação existente entre eles.

Quadro 1 - Postos e Graduações do CBMMG

<i>Oficiais:</i>	
a) Superiores	Coronel Tenente Coronel Major
b) Intermediários	Capitão
c) Subalternos	1º Tenente 2º Tenente
<i>Praças:</i>	
d) Praças Especiais	Aspirante a Oficial Alunos do Curso de Formação de Oficiais
e) Praças	Subtenente 1º Sargento 2º Sargento 3º Sargento Cabo Soldado

Fonte: Estatuto do pessoal das Instituições Militares Estaduais de Minas Gerais. Lei Estadual n.º 5301, de 16 de outubro de 1969. Art. 9º.

Os comandos e diretorias são chefiados por coronéis, os centros e batalhões têm comandantes que são tenente-coronéis e subcomandantes que são majores. As companhias são chefiadas por capitães e os pelotões por tenentes. Nas Prontidões de Incêndio dos batalhões, o serviço do dia é comandado por um oficial (tenente) tendo

como auxiliar um subtenente ou sargento. As guarnições operacionais são chefiadas por sargentos ou cabos.

1.3 Atribuições Legais e Atividades

As atribuições de bombeiro são definidas pela Constituição Federal – Art. 144 (BRASIL, 1988, p103), pela Constituição Estadual – Art. 142 (MINAS GERAIS, 1989) e pela Lei Complementar nº 54 (MINAS GERAIS, 1999), sendo desdobradas em ações de: defesa civil, prevenção e combate a incêndio, perícias de incêndio, busca e salvamento. Envolvem também o estabelecimento de normas relativas à segurança das pessoas e de seus bens contra incêndio ou qualquer tipo de catástrofe.

Dada a delimitação legal das atribuições de bombeiro, suas atividades operacionais são estruturadas internamente a partir de um sistema de classificação e codificação de ocorrências, chamado Diretriz Auxiliar de Operações de Bombeiro Militar (DIAO BM) que consta na Resolução nº 54 (CBMMG, 2001) e abrange basicamente quatro tipos de ações: 1. combate a incêndio; 2. busca e salvamento; 3. prevenção de sinistros e 4. defesa civil.

Estes quatro grupos são redistribuídos na prática, em três modalidades de ocorrências e seus respectivos acionamentos: socorro (incêndios), salvamento (buscas e salvamentos terrestres, aquáticos e em altura) e resgate (atendimentos pré-hospitalares). O quarto grupo, a prevenção de sinistros, não tem seu acionamento sob a forma de ocorrência, e é realizado pelas Companhias de Prevenção e Vistoria, fora do regime operacional de plantão.

Para atender a cada tipo de ocorrência é composta uma guarnição específica cuja tripulação, equipamento e veículo apropriados são definidos a partir das

características das ocorrências a que se destinam e os critérios para tal estão detalhados na Res. nº 077 – Manual de Emprego Operacional (CBMMG, 2002).

1.4 Jornada de Trabalho

A jornada de trabalho para os integrantes do Corpo de Bombeiros é regulada pela Res. nº 108 (CBMMG, 2003), que dispõe, em seu Art. 2º, a carga-horária semanal do pessoal militar da instituição, correspondendo ao mínimo de 40 horas semanais e podendo ser complementada com encargos móveis (empenho do militar em supervisões, serviço operacional especial ou extraordinário, representações, comissões de estudo ou pesquisa, apurações diversas, e plantões). Cabe aos comandantes, diretores e chefes diretos controlar o cumprimento desta prescrição e cabe ao Chefe do Estado Maior avaliar e decidir os casos extraordinários⁶.

A distribuição dessa carga-horária é feita em quatro tipos básicos de jornada: administrativa, operacional, de saúde e excepcional.

A jornada administrativa corresponde ao período de expediente que se dá nos quartéis as segundas, terças, quintas e sextas-feiras, das 08:00 às 12:00 horas e das 14:00 às 17:30 horas, bem como nas quartas-feiras, das 08:30 às 13:00 horas.

Os integrantes do Quadro de Saúde têm sua jornada distribuída em expediente diferenciado, em virtude da natureza de suas atividades e do funcionamento das Seções de Assistência à Saúde, cujo serviço é contínuo no período das 07:00 às 19:00 horas, de segunda a sexta-feira. Fora deste horário, a atenção à saúde ocorre preferencialmente no Hospital Militar e na Rede Conveniada de Saúde.

⁶ Existem algumas situações em que a legislação garante redução de carga horária ou adequação dos horários de trabalho, como por exemplo, a Lei nº 9.401 de 18 de dezembro de 1986 que garante ao servidor público estadual, de qualquer categoria, que for legalmente responsável por pessoa excepcional, em tratamento especializado, a redução de sua jornada de trabalho. Nesses casos, o militar deve requerer o gozo do benefício que será oficializado pelo Chefe do Estado Maior.

A jornada operacional tem turno de 24 horas de serviço em regime de plantão, seguido de 48 horas de folga. As atividades são realizadas ininterruptamente, o que, na prática, corresponde a um total de 10 plantões mensais para os bombeiros que trabalham nas atividades operacionais.

Excepcionalmente, algumas unidades têm turnos e horários diferenciados em consequência de suas peculiaridades. São elas: o Centro de Operações de Bombeiros, as Salas de Operações das Unidades (que têm função complementar ao Centro de Operações), a Sala de Imprensa, a Equipe de Agentes das Seções de Inteligência (fazem serviços de investigação) e o CEBOM. Suas jornadas são consideradas excepcionais, contudo, devem respeitar a carga-horária semanal geral prevista na resolução.

Os bombeiros que trabalham nas atividades operacionais iniciam e encerram seu turno de serviço oficialmente às 8 horas da manhã, quando se dá o procedimento formal de “passagem do serviço”⁷ entre a equipe que sai e a equipe que entra, mas devem chegar 30 minutos antes para realizar a conferência dos veículos e equipamentos, denominada de “recebimento do material” (CBMMG, 2007).

1.5 A Atividade Operacional

⁷ A “troca de serviço”, também conhecida como “passagem do serviço” é um procedimento solene definido pela Instrução Técnica Operacional nº 01/2002, que é realizado todos os dias às 8h na Prontidão de Incêndio em cada unidade operacional. Essa breve solenidade formaliza a substituição das equipes de serviço. As duas equipes (guarnição substituída e substituta se postam de frente uma para a outra, guardando a distância de alguns passos entre elas. A seguir, seus oficiais comandantes realizam uma apresentação militar, com a tropa em posição de sentido, prestam continência, anunciam em voz alta a passagem e o recebimento do serviço e apertam as mãos. Em seguida, o oficial comandante da ala substituída se reúne com sua equipe para passar informações sobre o encerramento do plantão, tecer comentários sobre os fatos positivos ou negativos ocorridos durante o turno e repassar ordens ou recomendações referentes aos plantões seguintes. Encerradas as recomendações, dispensa a equipe com o comando militar “fora de forma”, ficando todos os integrantes liberados para o descanso. Enquanto isto, o oficial comandante da ala substituta se reúne com sua equipe para passar as determinações para o serviço daquele plantão. Substitutos e substituídos devem conferir os recursos materiais de operações disponíveis, viaturas, resolvendo verbalmente as pendências e anotando, quando for necessário. Se a pendência demandar mais tempo para sua solução, o chefe da guarnição com a pendência deverá permanecer na unidade até sua regularização ou adoção das devidas providências administrativas. Caso seja necessária a presença de todos os integrantes da guarnição para a solução da pendência, todos permanecerão de serviço, sob controle do auxiliar do CBU.

1.5.1 O fluxo da atividade operacional

a) A solicitação: o Centro de Operações de Bombeiro – COBOM

Como dissemos anteriormente, as atividades operacionais de bombeiro consistem no atendimento de solicitações da comunidade, envolvendo situações de urgência e emergência relacionadas com o combate a incêndio, buscas e salvamentos e atendimentos pré-hospitalares.

Estas solicitações chegam à instituição através da central telefônica 193, no Centro de Operações, onde teleatendentes civis são responsáveis pelo primeiro contato com o solicitante, tendo como tarefa identificar o tipo de evento (incêndio, salvamento ou resgate), a localização do sinistro e gerar, em sistema informatizado próprio, uma chamada. É ainda neste momento inicial que o teleatendente deverá, ao identificar o tipo de evento, discriminar os casos que não necessitam de atendimento (por não se enquadrarem nas atribuições de bombeiro) e os trotes. Havendo dúvidas, esses atendentes podem recorrer ao “Supervisor”, que é um bombeiro graduado, normalmente, um sargento, cuja função é esclarecer as imprecisões, orientar na geração das chamadas e coordenar os teleatendentes.

A chamada é originada assim que as primeiras informações são computadas e o sistema a repassa automaticamente para um “despachante”. Os despachantes são bombeiros responsáveis pela análise da chamada, geração das ocorrências, seleção da viatura que será enviada e pelo despacho da mesma, através do acionamento da Sala de Operações da Unidade (SOU) correspondente. Desta forma, para cada unidade, em cada turno, há no COBOM um despachante de serviço que recebe as chamadas originadas pelos teleatendentes, distribuídas conforme a localização do sinistro registrado, e tendo como referência a área de responsabilidade territorial de cada batalhão. O despachante

dispõe de informações sobre os recursos disponíveis ou empenhados da unidade pela qual é responsável. Assim, conforme as ocorrências vão sendo originadas na tela de seu computador, ele irá designar a viatura, de acordo com as características da ocorrência.

Os despachantes das três unidades da RMBH trabalham lado a lado e no caso de não haver viatura disponível numa unidade, procedem à redistribuição da chamada para o despachante que tiver as melhores condições de atendimento (considerando disponibilidade de veículo, equipe e localização da guarnição) naquele momento. Havendo dúvidas, ou surgindo situações que estejam além de sua alçada, o despachante conta com o auxílio do “Adjunto” (geralmente um subtenente) e do “Coordenador” (major), responsáveis pela solução dos casos extraordinários ou pelo encaminhamento dessas situações mais complexas às autoridades superiores, que poderão determinar as providências cabíveis a cada caso.

b) O acionamento: a Sala de Operações da Unidade – (SOU)

Interligada com o COBOM, cada unidade possui na Prontidão de Incêndio, uma Sala de Operações, onde um rádio-operador monitora a geração de ocorrências pelo despachante responsável por sua unidade. Assim que uma ocorrência é gerada, é feita a atribuição da viatura que atenderá à chamada, o operador, que tem acesso ao mesmo sistema do COBOM, imprime um relatório da chamada e aciona a tripulação da viatura empenhada através de toques (cigarra) e sinais luminosos. Nesse relatório constam os dados preliminares: nome do solicitante, endereço, tipo de solicitação e descrição sumária da situação. A guarnição acionada tem um tempo máximo para início do deslocamento (saída do quartel) de 60 segundos, procedimento chamado “A postos”, definido pela Instrução Técnica Operacional nº 01 (CBMMG, 2002).

c) O deslocamento

A partir do acionamento, a guarnição mantém contato através de rádio com o Centro de Operações, informando o início de deslocamento, a chegada ao local da ocorrência, a situação em cena, os deslocamentos posteriores e seus desdobramentos. Comunica também o encerramento da ocorrência, o deslocamento de volta para a unidade e conclui seu empenho, com o comunicado de chegada ao quartel. Todas estas informações são registradas no mesmo sistema de dados, regularmente monitorado pelo Centro de Operações e pela Seção de Informações da Unidade (B//2). Esta última procede a integralização desses dados periodicamente e os repassa para o setor estratégico, especificamente, para a Seção de Informações (Segunda Seção do Estado Maior – BM/2).

No momento em que a guarnição comunica o encerramento da ocorrência, mesmo que ainda esteja durante o deslocamento para o quartel, o COBOM pode, se necessário, empenhá-la novamente. Neste caso, o veículo interrompe o movimento de retorno e inicia novo deslocamento para o local indicado, comunicando através do rádio ao Centro de Operações e à Sala de Operações da Unidade.

1.5.2 A Prontidão de Incêndios (PI)

Na sede das Unidades Operacionais de Bombeiros, a Prontidão de Incêndio é o Centro Operacional, local onde estão reunidos os recursos humanos e materiais disponíveis para a realização das ações de bombeiro. Ela é composta pela Sala de Operações da Unidade, pela Sala de Meios, onde ficam armazenados os equipamentos e materiais de reposição e de reserva⁸; pelos alojamentos dos militares de serviço, pelo estacionamento das viaturas (onde ficam estrategicamente dispostas para acionamento), e,

⁸ Material de reposição é todo material que compõe ordinariamente o equipamento das guarnições e que necessita reposição periódica por sua natureza descartável ou pelo desgaste decorrente do uso. Já o material de reserva, é aquele cujo uso pode ser regular, mas em quantidade maior do que a previsão ordinária, ou então, aquele cujo uso é eventual, requerido em virtude das características específicas da ocorrência. Por exemplo: luvas descartáveis e campos operatórios são materiais de reposição constante. Tipos diferentes de corda são materiais de reserva que poderão ser fornecidos para complementar as cordas de uso regular, caso seja necessário um salvamento de características especiais.

normalmente, por um refeitório e/ou uma cozinha (onde os militares fazem suas refeições).

A SOU é o local onde permanece o rádio-operador, que trabalha em regime de turnos, cuja duração é igual a dos turnos dos integrantes do COBOM. Estes militares ficam permanentemente em frente ao computador, monitorando a geração de ocorrências, procedendo ao acionamento das guarnições (equipes) e acompanhando as comunicações feitas através da rede de rádio. A SOU pode ser mais do que uma única sala, correspondendo às instalações onde ficam a central de rádio e os postos de trabalho do oficial que chefia o plantão do dia e seu auxiliar. Assim, tanto pode ser uma única sala grande, com ou sem divisórias, ou um conjunto de pequenas salas interligadas, dependendo da estrutura física de cada unidade.

Pela SOU transitam todos os militares de serviço, que usam essa instalação para realização de tarefas administrativas ligadas à ação operacional (preenchimento de boletins e relatórios) e quando precisam resolver questões práticas de trabalho com o chefe do serviço ou seu auxiliar, bem como aqueles que necessitam comunicar-se com o Centro de Operações ou com alguma viatura que esteja fora do quartel. Nesse local, além do equipamento de rádio e do computador que fica interligado com o Centro de Operações, existe pelo menos outro computador, telefones e um quadro onde são registradas informações variadas sobre o efetivo disponível, os veículos, e quaisquer outras informações referentes ao serviço (ordens de serviço a serem cumpridas, documentos internos que devem ser divulgados, etc.).

1.5.3 O Plantão Operacional: as alas e guarnições

O serviço operacional é estruturado, como foi dito anteriormente, em esquema de plantão de 24 horas seguido de 48 horas de descanso. Isto significa que o

efetivo operacional de cada unidade (na Sede e nos Postos Avançados) é dividido em três grandes equipes de trabalho que se alternam. São chamadas de “alas” e ficam responsáveis pelas ações operacionais de bombeiros durante as 24 horas de seu turno.

Em cada ala há um oficial (na falta de um oficial pode ser um subtenente ou sargento experiente) responsável pela coordenação das atividades operacionais daquele plantão, o Coordenador de Bombeiros da Unidade (CBU). Compete a ele o comando e a coordenação direta da execução de todas as atividades operacionais de sua unidade, se reportando diretamente ao COBOM e ao comandante do seu batalhão. Ele deve comparecer pessoalmente a todas as ocorrências consideradas de destaque⁹ que aconteçam dentro de sua área de responsabilidade territorial. Procede ao remanejamento de militares, equipamentos e veículos operacionais durante o plantão, autoriza a indisponibilização temporária ou definitiva de viaturas para manutenção e libera funcionários do serviço.

O CBU tem um auxiliar direto que é chamado de “Auxiliar de CBU”, cujas funções estão relacionadas com a intermediação entre o oficial de serviço e as guarnições. Como o CBU precisa comparecer a várias ocorrências e também aos Postos Avançados, para acompanhar o andamento do serviço nestas frações descentralizadas, é o auxiliar que assume as funções de chefe do serviço quando o oficial não se encontra na PI, cuidando também da devida operacionalização de suas determinações.

Além do CBU e do seu Auxiliar, existem ainda as seguintes funções:
Comandante da Guarda (coordena os sentinelas e as atividades de vigilância das

⁹ São consideradas ocorrências de destaque aquelas que se enquadram nas situações abaixo:

- a) Presença de vítima fatal;
- b) Ocorrência envolvendo militares (Exército, Marinha, Aeronáutica e Forças Auxiliares) e policial civil;
- c) Evento de grande repercussão (local, regional, estadual, nacional ou internacional);
- d) Acidente com número de vítimas superior a 04 (quatro), feridas ou fatais;
- e) Acidente com Viaturas BM.

Critérios estabelecidos pelo COB em documento de divulgação interna disponível na Intranet BM /Seção COB/ Anúncio de Ocorrência de destaque. Acesso em 01 de junho de 2009.

instalações da unidade), Auxiliar da SOU (assiste o rádio-operador e apóia administrativamente o CBU e seu Auxiliar), Chefe da Sala de Meios (coordena o estoque e toda distribuição de material e equipamentos de reposição e reserva) e Chefe dos Motoristas (fiscaliza o recebimento dos veículos, assessora o CBU na avaliação das condições dos veículos, coordena a distribuição e empenho dos motoristas, escala os motoristas para eventuais viagens, e exerce a função de motorista como os demais).

Os bombeiros restantes são subdivididos em pequenas equipes, denominadas guarnições, e tripulam as viaturas que são despachadas para atender às ocorrências. Conforme citado anteriormente, existem 3 tipos de ocorrências: socorro, salvamento e resgate; contudo, para atender a estas ocorrências existem 12 tipos de guarnições operacionais, cujos integrantes tripulam os diferentes veículos existentes na corporação: as guarnições de Auto-Bomba, Auto-Tanque, Auto-Jamanta, Auto-Comando de Área, Auto-Resgate, Auto-Ambulância, Auto-Salvamento, Auto-Escada Mecânica, Auto-Lança Elevatória, Auto-Socorro a Materiais Perigosos, Auto-Transporte de Material e Moto-Resgate.

A composição específica destas guarnições é definida no Manual de Emprego Operacional (CBMMG, 2005), mas em linhas gerais, cada uma das doze equipes se enquadra num dos três tipos de atividades básicas de bombeiro. Assim, a divisão dos integrantes de cada ala em diferentes guarnições se resume a dividir os militares em grupos de trabalho nas categorias socorro, salvamento e resgate.

Nas guarnições, o bombeiro de maior posto ou graduação assume a função de Comandante (ou Chefe) da Guarnição, a quem compete comandar as ações da equipe, responsabilizando-se por ela e por todo material operacional; orientar o motorista sobre a velocidade e forma do deslocamento; delegar atribuições para os integrantes, elaborar o

Boletim de Ocorrência (BO) e preencher o Registro de Evento de Defesa Social (REDS), dentre algumas outras atribuições (CBMMG, 2002).

1.5.4 Os Motoristas e as Viaturas Operacionais (VO)

Os bombeiros que conduzem e operam viaturas empregadas na atividade operacional, para exercer oficialmente a função de motorista, precisam submeter-se a um processo de “credenciamento”, que consiste além da conferência de sua documentação, numa avaliação prática de direção. Depois de credenciados, as viaturas específicas que cada um poderá dirigir serão definidas a partir das especificações de sua habilitação. Tudo isto é regulado pela Seção II do Capítulo III do Manual de Gerenciamento de Frota do Corpo de Bombeiros (CBMMG, 2004)¹⁰.

Os motoristas são profissionais que, além de conduzirem os veículos, possuem outras responsabilidades que variam desde a limpeza e abastecimento do carro, passando pela verificação constante de instrumentos, dos níveis de óleo e água, pela calibragem de pneus até a realização de apertos gerais que não impliquem em regulagens. Esses procedimentos são denominados “Manutenção de 1º Escalão” (Capítulo VI, Seção II, item 6.2.1. p.18 -19).

O acionamento para as ocorrências se dá para os condutores, da mesma maneira que para os demais integrantes das guarnições, através dos toques e sinais luminosos, devendo também cumprir o “a postos” em 60 segundos. Em pesquisa realizada na 3ª Seção do Estado Maior (BM/3), responsável pelo Planejamento

¹⁰ A maioria das informações sobre este item consta no Manual de Gerenciamento de Frota do CBMMG, Res. n° 144 de 26 de out de 2004, que alterou a Res. n° 008 de 18 de fevereiro de 2000. Assim, serão informados apenas os capítulos e as seções de onde foram obtidas as informações, exceto quando provenientes de outras normas que serão apresentadas com a citação completa.

Operacional, não foi encontrada nenhuma norma do CBMMG que estabeleça um tempo de resposta total para os chamados.

No caso do Atendimento Pré-Hospitalar, há critérios informais que foram definidos a partir de interpretações da literatura técnica de referência, derivando mais especificamente dos princípios básicos de atendimento de emergências decorrentes de trauma, onde se encontram menções ao “tempo de resposta ideal” (4 a 6 minutos) para o tempo de chegada até a vítima, ao “tempo máximo de permanência no local da ocorrência” (10 minutos) e ao “tempo máximo tolerável” (25 a 30 minutos) calculado a partir do momento estimado do trauma até a entrada do paciente no hospital de referência (NAEMT, 2004).

Ainda que estes parâmetros tenham sido estabelecidos a partir de características específicas das emergências traumáticas, eles se difundiram no Corpo de Bombeiros através dos anos e passaram a ser usados como referência tácita no atendimento de ocorrências em geral. Isto pode ser verificado, observando-se a menção destes critérios em documentos formais da corporação, como é o caso do Memorando nº 3025 de 01 de dezembro de 2006, que trata da padronização do emprego de viaturas operacionais.

Não havendo uma prescrição relacionada com o tempo total de resposta, existe, em contrapartida, uma norma bem específica que regula “o grau de urgência” do deslocamento, determinando o uso das sirenes nesses casos: o Memorando nº 3001 (PMMG/CCB, 1994), que trata do uso de sirenes nos deslocamentos e prescreve os códigos de deslocamento (1, 2 e 3). O Código 1 é usado no deslocamento para ocorrências sem emergências e para o regresso de chamadas, mantendo sirene e giroflex desligados. O Código 2 requer apenas o giroflex ligado e deve ser usado ao dirigir para ocorrências com pequeno grau de emergência (animal em perigo, fogo no mato, enxame

de insetos) ou em qualquer deslocamento com visibilidade prejudicada. Por fim, o Código 3 implica no uso de sirene, giroflex e faróis para todas as emergências típicas.

Contudo, esta urgência/emergência que é transposta para o deslocamento rumo às ocorrências é atravessada e regulada pelas imposições da legislação vigente, mais especificamente o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – Lei nº. 9.503 de 23 de setembro de 1997. No inciso VII do Art. 29 – Cap. 9, encontram-se as seguintes postulações:

[...] VII – os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observada as seguintes disposições:

- a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;
- b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;
- c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;
- d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código (BRASIL, 1997)

É a partir da delimitação legal proveniente do CTB que decorrem todos os desdobramentos em normas, regulações e recomendações referentes aos deslocamentos em vigor na instituição.

As viaturas, em uso no Corpo de Bombeiros são classificadas em: Transporte de Pessoal (TP), Transporte Não Especializado (TNE), Transporte Aéreo (TA), Viaturas Operacionais (VO), Veículo em Experiência (EXP), Sistema de Inteligência de Bombeiro (SIBOM) e Moto de Bombeiro. Essas classes se subdividem e, no caso das Viaturas Operacionais, encontramos as seguintes subclasses: Auto-Bomba (AB) , Auto-Bomba Inflamável (ABI), Auto-Bomba Tanque (ABT), Auto-Comando de Área (ACA), Auto-Escada Mecânica (AEM), Auto-Iluminação, (AI), Auto-Jamanta (AJ), Auto-Lança Elevatória (ALE), Auto-Patrolha de Prevenção (APP), Auto-Químico (AQ), Auto-Salvamento Leve (ASL), Auto-Salvamento Médio (ASM), Auto-Salvamento Pesado (ASP), Auto-Tanque (AT), Unidade de Resgate (UR), Unidade de Suporte Avançado (USA) e Veículo Especial de Multiuso (VEM) (Capítulo I, Seção II, p1-2).

Não obstante essa diversidade de classes e subclasses, todos os veículos, na prática, destinam-se ao empenho nos três tipos de ações de bombeiro (combate a incêndios, salvamentos e atendimento hospitalar), variando conforme as especificidades das ocorrências que requerem recursos diferenciados (por exemplo, quantidade de água carregada, existência de sistema de propulsão no veículo, etc.).

Os veículos da corporação são identificados conforme especificações próprias, que, em geral, implica na pintura em cor vermelha, presença do escudo da instituição e da inscrição “BOMBEIROS”. Todas essas padronizações e especificações têm como objetivo permitir uma rápida e fácil identificação pelo público externo, interno e pelos pilotos de aeronaves (Capítulo I, Seção III, p.3-4).

Cada viatura poderá enquadrar-se em duas situações de funcionamento: disponível (quando está em condições de funcionamento e segurança que permitam seu emprego na atividade a que se destina) ou indisponível (baixada em oficinas para manutenção ou reparos). As viaturas indisponíveis podem encontrar-se em situação de baixa para manutenção preventiva, baixa para reparos em virtude de defeito ou desgaste, baixa para reparos em virtude de acidente e baixa para processo de descarga (quando o veículo é considerado inservível e será descartado pelo CBMMG).

Todos os veículos do Corpo de Bombeiros devem circular equipados com alguns documentos, a saber: cópia do Certificado de Registro autenticada no órgão de trânsito, Ordem de Movimento - documento de controle e registro de empenho e desempenho (Anexo C do Manual de Gerenciamento de Frota), a Ficha de Acidentes - que formaliza a ocorrência do sinistro e que deve ser preenchido pelo motorista no caso de acidentes (Anexo L do Manual de Gerenciamento de Frota) e o bloco de fichas de abastecimento.

Toda viatura possui uma destinação particular, a partir da qual são definidas suas especificações técnicas. Elas são adquiridas por meio de licitação e a montadora vencedora do processo de compra, usará como base os veículos cujas especificações atendam àquelas constantes no edital de licitação, procedendo às adaptações necessárias.

Os veículos operacionais devem ser empregados prioritariamente no atendimento de ocorrências em que suas características básicas permitam uma resposta eficiente, sendo facultado o emprego extraordinário de viaturas de classes diferentes para atender situações especiais, conforme discernimento do CBU ou do COBOM, que avaliam a relação custo/benefício desse emprego. Não obstante, desde dezembro de 2006, ficou determinado através do Memorando nº 3025, que:

[...] visando uma resposta qualitativa e redução no tempo de resposta, as viaturas deverão ser empenhadas dentro do princípio da viatura mais próxima do sinistro, indiferente da classe a que pertença, prestando a primeira resposta e repassando ao Centro de Operações a real situação do local (CBMMG, 2006, p.4).

Esta determinação implicou numa adequação das viaturas que passaram a incluir em seu equipamento um “kit básico” de atendimento pré-hospitalar, contendo colar cervical, talas e campo cirúrgico. As viaturas ABT, AS, ASL, ACA e VEM, além do kit básico também receberam prancha longa ou maca dobrável. Esta modalidade de acionamento foi denominada pelos bombeiros de “Primeira Resposta”.

Os veículos operacionais disponíveis para o emprego durante o plantão, permanecem estacionados na Prontidão de Incêndios, enquanto aqueles que estão temporária ou permanentemente indisponíveis são mantidos nas oficinas dos batalhões, em oficinas credenciadas ou mesmo no Centro de Suprimentos e Manutenção. Dessa forma, tanto as unidades quanto o CSM, possuem funcionários militares que desempenham a função de mecânicos em regime de trabalho administrativo.

Enquanto compete aos motoristas atingir a “Manutenção de 1º Escalão”, são os mecânicos das unidades que realizam os pequenos reparos, ajustes, regulagens, substituições de peças isoladas e pequenos reparos que caracterizam uma manutenção eventual, designada “Manutenção de 2º Escalão” e que não exijam ferramentas especializadas. Também podem realizar a “Manutenção de 3º Escalão”, caracterizada por reparos cuja execução depende de ferramental especializado. Além desses dois tipos, existem ainda a “Manutenção de 4º e 5º Escalão” que requerem alto grau de especialização e ferramental com elevado índice de precisão, sendo realizadas apenas pela equipe do Centro de Suprimentos e Manutenção. Cabe ressaltar que a “Manutenção de 5º

Escalão” comumente foge à capacidade do CBMMG, por demandar equipamentos de altíssima precisão e custo elevado, sendo executadas por empresas especializadas.

O Manual de Gerenciamento de Frota trata ainda dos acidentes envolvendo veículos da corporação que requerem providências particulares, detalhadas no Capítulo VII. Algumas são de responsabilidade do motorista e outras do CBU, cujo comparecimento no local é obrigatório.

O motorista deve preservar o local do acidente, comunicar imediatamente à sua fração ou unidade, preencher a “Ficha de Acidente”¹¹ e anotar os dados de envolvidos e testemunhas presentes no local do acidente. O CBU é o responsável por todas as orientações e providências necessárias à correta condução da ocorrência devendo: acionar o reboque, solicitar o comparecimento da perícia técnica ou dispensar essa etapa, designar pessoa para preencher a Ficha de Acidente se o motorista estiver impossibilitado, elaborar um “Termo de Compromisso” se houver acordo no local; agilizar as medidas necessárias à recuperação do veículo e quaisquer outras providências diretamente ligadas ao acidente.

A comunicação do acidente inicia um processo de apuração de responsabilidade. Caso haja vítima, isso se dará por meio de Inquérito Policial Militar (IPM); do contrário, havendo apenas danos materiais, a apuração será feita por meio de Sindicância (processo de apuração administrativa). Nos casos em que houver acordo devidamente formalizado entre as partes (Capítulo, VIII, Seção I, item 8.1.1.2, p.21), o Comandante da Unidade poderá dispensar a abertura do processo de Sindicância.

Definindo-se culpa no processo de apuração, serão tomadas as medidas para indenização dos prejuízos do Estado, através de algumas formas diferenciadas, descritas

¹¹ A Ficha de Acidente é um formulário específico, cujo modelo encontra-se no “Anexo L” do Manual de Gerenciamento de Frota

no Capítulo VIII, Seção II, item 8.2.4. Dentre os casos previstos, é importante detalhar que, se a apuração constatar a responsabilidade do servidor do CBMMG, ele poderá autorizar o desconto em seus vencimentos do valor referente à indenização, cujo desconto mensal inicial será correspondente a 8% de seus vencimentos e a quantidade definida pela divisão do montante indenizável pelo valor mensal descontado.

Caso o servidor não concorde, os autos da apuração serão encaminhados à Diretoria de Apoio Logístico, que provocará, através da Procuradoria Geral do Estado (PGE), a ação judicial própria de ressarcimento (Capítulo, VIII, Seção II, item 8.2.10, p. 24-25).

Por fim, cabe apontar que, em nível estratégico, é a Diretoria de Apoio Logístico que gerencia toda a frota do CBMMG, sendo supervisionada diretamente pelo Estado Maior da corporação. Significa que todos os casos omissos referentes ao controle e gerenciamento da frota serão encaminhados pelo Diretor de Apoio Logístico para análise e deliberação do Comandante Geral, contando com estudos técnicos e análises jurídicas para subsidiar sua decisão (Capítulos XIX, item 9.11, p.26).

Capítulo “2” – A Análise do Trabalho.

Partindo da demanda inicial do Comando Operacional do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais (COB) para investigar o aumento do número de acidentes envolvendo os veículos operacionais das unidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e considerando que estes acidentes estavam sendo imediatamente relacionados pelo comando com as condutas de seus motoristas, a etapa inicial da investigação tratou de reunir dados documentais disponíveis na corporação sobre os acidentes, os veículos operacionais e seus condutores. Buscou-se, ao mesmo tempo, uma aproximação da realidade do trabalho desses motoristas operacionais, visando conhecer e compreender os diversos aspectos envolvidos na realização do trabalho destes profissionais, suas particularidades, as dificuldades e os desafios com que se deparam, bem como os recursos disponíveis e as estratégias que desenvolvem para enfrentar estas dificuldades e viabilizar seu trabalho.

2.1 Os registros.

Para obtenção de informações estruturadas sobre o problema, foram solicitados ao Comando Operacional os registros referentes ao número de acidentes, de modo a verificar se, de fato, eram excessivos, conforme a demanda apresentada. Em resposta, foi encaminhada a Tabela 2.

Tabela 2: Acidentes de viaturas nos último quatro anos por unidade da RMBH

<i>UNIDADE</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>TOTAL</i>
1° BBM	14	10	09	17	50
2° BBM	04	03	03	08	18
3° BBM	15	16	10	26	67
TOTAL	33	29	22	51	138

Fonte: Comando Operacional de Bombeiros / CBMMG (em outubro de 2007)

O intervalo fornecido pelo COB apresenta somente os últimos quatro anos de estatísticas sobre os acidentes, que configuram uma linha temporal modesta, impossibilitando realizar uma análise mais ampla. Entre os anos de 2004 e 2006, o número total de acidentes foi considerado dentro da normalidade pelo Comandante, enquanto o ano de 2007 foi considerado por ele como excessivo e atípico. Esta percepção (de um aumento excessivo) não se limitou ao comando e foi manifestada também (durante as observações realizadas, entrevistas e reuniões com os bombeiros operacionais) por outros integrantes do CBMMG, em diferentes níveis hierárquicos: comandantes, chefes de seções, motoristas e bombeiros combatentes.

Ao se comparar os dados relativos aos anos de 2004 e 2005 há um decréscimo de 13,80% no número de acidentes, e um novo decréscimo comparando-se os anos de 2005 e 2006, de 31,81%. Quando se compara os anos de 2006 e 2007, a tendência de queda se inverte e há um aumento significativo no número de acidentes, de 131,81%. Possivelmente este aumento foi percebido também pelo Comando e deu origem à demanda por este estudo, dada a interrupção da tendência de redução observada nos anos anteriores.

Feita essa análise preliminar, ficou clara a necessidade de reunir mais informações que permitissem compreender melhor as estatísticas obtidas na primeira etapa. Durante as reuniões de apresentação da proposta de trabalho com os integrantes das alas operacionais, os participantes fizeram algumas ponderações, sugerindo que o aumento de acidentes poderia estar relacionado com o aumento da demanda de trabalho, associado a uma redução do efetivo. Naquela oportunidade, sugeriram aos pesquisadores que investigassem essa articulação. Assim, pedimos ao setor de informações da

corporação (BM/2), dados sobre o número de ocorrências atendidas por estas unidades no mesmo período de referência. As informações fornecidas encontram-se na Tabela 3.

Tabela 3: Ocorrências atendidas nas unidades da RMBH nos anos de 2004 a 2007

BBM	NATUREZA	ANOS			
		2005	2006	2007	2008
1° BBM	SOCORRO	821	1047	1300	949
	SALVAMENTO	1143	1703	2145	1282
	RESGATE	3294	3890	7212	7781
	OUTROS	4463	3790	3535	3018
	TOTAL	9721	10430	14192	13030
2° BBM	SOCORRO	1026	1223	1829	1219
	SALVAMENTO	1548	1716	1876	1253
	RESGATE	3599	3218	5510	7272
	OUTROS	5158	1833	2086	2672
	TOTAL	11331	7990	11301	12416
3° BBM	SOCORRO	701	1036	1492	1031
	SALVAMENTO	1645	2022	3028	899
	RESGATE	1346	3348	6574	9614
	OUTROS	4919	7037	6934	8682
	TOTAL	8611	13443	18028	20226
TOTAL GERAL		29663	31863	43521	45672

Fonte: BM/2 / CBMMG e B/2 do 1°, 2° e 3° BBM (atualizada em janeiro de 2009)

A Tabela 3 expõe o número de ocorrências atendidas pelos batalhões da RMBH (1°, 2° e 3° BBM), excluindo os atendimentos das frações que integram a estruturas destas unidades, mas que estão localizadas fora da região metropolitana, como é o caso dos pelotões de Outro Preto e Sete Lagoas.

É preciso frisar que uma Análise Ergonômica do Trabalho (AET) propriamente dita se ocuparia de uma investigação minuciosa desta distribuição, detalhando os diferentes aspectos que caracterizam a produtividade dessa corporação. No entanto, dadas as características deste estudo, envolvendo outras etapas, não pretendemos fazer este aprofundamento.

No tocante aos dados apresentados na Tabela 3, esclarecemos que a divisão dos tipos de ocorrências apresentadas obedeceu ao sistema de classificação e codificação próprio do CBMMG - a Diretriz Auxiliar de Operações de Bombeiro Militar - DIAO BM,

constante na Resolução nº 054 (CBMMG, 2001). Dentre os grupos previstos, foram discriminados na tabela, apenas aqueles de maior frequência na distribuição, considerando as modalidades básicas de acionamento já descritas: socorro (incêndios), salvamento (buscas e salvamentos terrestres, aquáticos e em altura) e resgate (atendimentos pré-hospitalares). Os três grupos cuja frequência foi mais significativa corresponderam em conjunto, a mais da metade do número de atendimentos totais. Já o grupo “outros” reúne uma extensa variedade de ocorrências, incluindo atividades de prevenção e vistoria, demonstrações, palestras e treinamentos, atividades de coordenação e controle operacional, bem como solicitações dispensadas no local ou canceladas¹², que, isoladamente, são pouco significativas em termos de volume de trabalho e do impacto que causam na rotina operacional. Não obstante, contribuem, em conjunto, para compor a carga total de trabalho dos bombeiros operacionais.

As características da distribuição das ocorrências entre as guarnições das diferentes unidades da RMBH, envolvem uma série de fatores que dizem respeito à triagem e despacho das chamadas (atividade realizada pelo COBOM), cuja análise minuciosa está sendo objeto de outra investigação¹³. Algumas destas variáveis que afetam a distribuição das chamadas são: o número e tipo de veículos disponíveis para acionamento em cada batalhão, o efetivo disponível para tripular as diferentes viaturas, a capacitação dos integrantes das guarnições (em virtude de fatores diversos, um dado plantão pode ter um número reduzido de militares com um tipo específico de

¹² As solicitações dispensadas no local ou canceladas correspondem aos casos em que a(s) vítima(s) recusa(m) atendimento ou quando a situação que originou o chamado tenha sido resolvida por outros meios antes da chegada da guarnição. Um exemplo é o acionamento simultâneo do SAMU e bombeiros; outro exemplo é a ação de populares na contenção de pequenos sinistros ou na remoção de feridos.

¹³ Atendendo a uma solicitação do comandante do Centro de Operações de Bombeiros feita durante as visitas realizadas pela equipe de pesquisa, foi iniciado um estudo sobre o serviço de teleatendimento, investigando o adoecimento e a rotatividade dos teleatendentes. Este estudo é conduzido pelo mestrando em Psicologia da UFMG Bruno Otávio Arantes, sob orientação da professora Maria Elizabeth Antunes Lima, cujo título provisório é “ Representando o ‘braço do estado’: investigação sobre os fatores relacionados ao adoecimento em teleatendentes do serviço 193 do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais”.

treinamento), o número de chamadas de um mesmo tipo acontecendo simultaneamente (esgotando a capacidade de resposta da unidade com responsabilidade territorial pela chamada, fazendo com que seja necessário acionar uma equipe de outra unidade), dentre outros. Verificamos que esta distribuição tem papel importante, trazendo consequências para as condições de realização das diferentes ações de bombeiro, e que serão analisadas posteriormente neste estudo. No momento, será suficiente destacar que os dados constantes da Tabela 3 revelam claramente um aumento progressivo no volume de atendimentos prestados pelos bombeiros ao longo dos últimos anos, explicitando uma maior demanda de trabalho no atendimento pré-hospitalar, o “Resgate”.

Todos os registros obtidos na etapa inicial eram provenientes de setores do nível estratégico da corporação, que apenas totalizam as informações que são encaminhadas pelas diferentes unidades. As seções que coletam diretamente estas informações encontram-se nos próprios batalhões e procedem à sua documentação, mantendo arquivados os registros originais. Assim, no intuito de obter mais detalhes que auxiliassem na compreensão dos acidentes, solicitamos das unidades operacionais da RMBH, registros mais detalhados sobre os acidentes, seu efetivo operacional, bem como sobre o número e distribuição dos veículos operacionais.

Especificamente em relação ao efetivo, suspeitávamos que, ao solicitar da Diretoria de Recursos Humanos um detalhamento da distribuição do efetivo, o número informado poderia não ser representativo da realidade operacional das unidades, uma vez que nem todos os militares classificados pelo sistema de registro dos recursos humanos da corporação como operacionais trabalham nas Prontidões de Incêndio, empenhados diretamente no atendimento das ocorrências. Diante desta possibilidade, consideramos imprescindível esclarecer a real subdivisão e destinação do efetivo, verificando diretamente com as Companhias Operacionais de cada batalhão.

Em resposta a estas novas solicitações, foram disponibilizadas pelas Seções de Transporte, de Informações e pelas Companhias Operacionais, relações contendo diversos detalhes, tais como: número de militares e de motoristas trabalhando no atendimento das ocorrências (total por unidade e por plantão em cada unidade), número de acidentes, os veículos envolvidos, nome do motorista, data e local do acidente. Em alguns desses documentos constavam ainda os danos aparentes, as providências tomadas e a situação atual das viaturas. Tendo em conta que as relações continham detalhes diferentes sobre os acidentes, integrantes da equipe de pesquisa compareceram às unidades, buscando coletar pessoalmente os dados que complementassem os registros obtidos, de maneira a homogeneizá-los para efetuar uma comparação e análise mais detalhada. Contudo, não foi possível recuperar todos os detalhes que tornassem os dados mais uniformes para fins de comparação, uma vez que as unidades registraram diferentes aspectos dos acidentes, resultando na realização de uma padronização parcial.

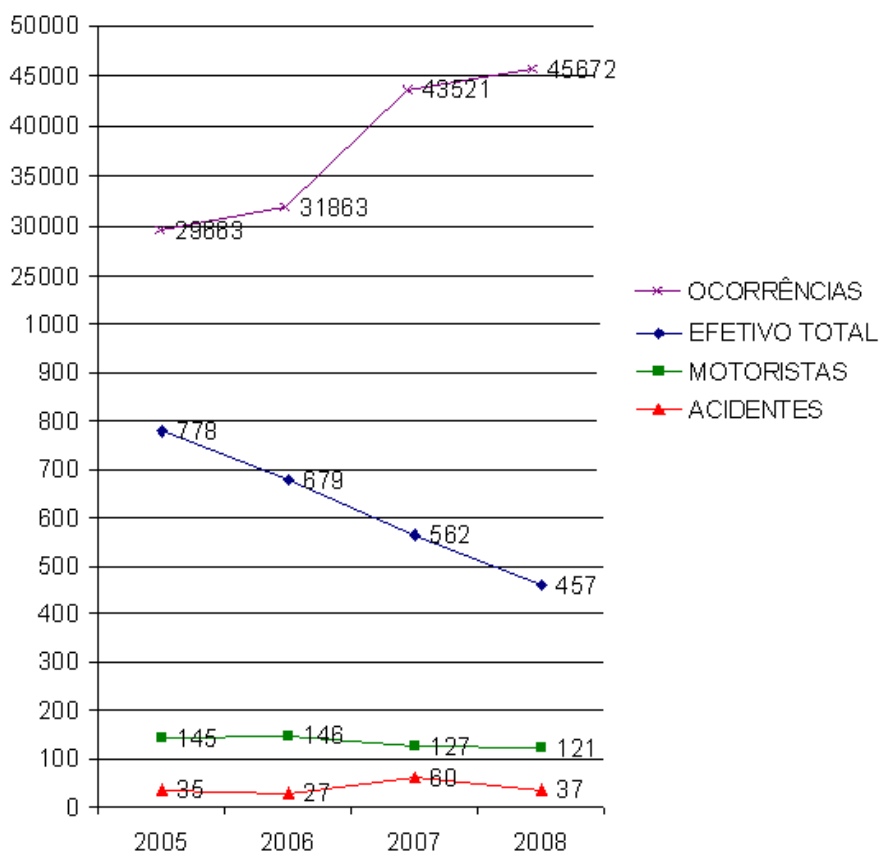
Esta dificuldade para obter registros mais detalhados decorre de uma série de fatores. Como dissemos, cada unidade compila seus dados, registrando aspectos diferentes e estas informações não estão totalmente digitalizadas, sendo necessário localizar arquivos de documentos em papel e proceder a uma seleção manual. Além disto, estes documentos estão dispersos em diferentes seções/arquivos e muitos deles são encaminhados para integrar processos de apuração dos próprios acidentes, que percorrem trajetos variados, inviabilizando sua obtenção em tempo hábil. Outro fator digno de nota é a carência de instalações físicas das diversas unidades do CBMMG, fazendo com que o arquivo morto de várias seções seja mantido de maneira precária, sendo transferido para diferentes locais, nem sempre em condições adequadas de armazenamento, o que resulta em danos nos documentos armazenados ou até mesmo, no seu extravio. Por fim, é pertinente esclarecer que, após sua desvinculação da PMMG, o Corpo de Bombeiros

atravessou um período de estruturação administrativa, sendo que, muitas seções só conseguiram informatizar-se muito recentemente. Nessas seções, ainda são observadas práticas pouco eficientes de registro eletrônico de dados, como por exemplo, o hábito de salvar informações atuais sobrepondo-as aos registros antigos, sem salvar uma cópia dos anteriores.

Todos esses fatores interferiram diretamente no levantamento documental, que ficou bastante comprometido, pois obteve resultados segmentados, muitas vezes impossíveis de serem comparados. Não obstante, as informações obtidas trouxeram aspectos importantes da realidade de cada uma dessas unidades operacionais, contribuindo para o entendimento da evolução dos diferentes contextos em que se desenvolve a atividade dos motoristas operacionais de bombeiro.

Reunindo todos os dados obtidos, aqueles passíveis de comparação foram compilados e dispostos no Gráfico 1, onde são comparadas as variáveis relativas ao número de bombeiros e de motoristas operacionais das unidades da RMBH, o número de ocorrências atendidas por eles e o número de acidentes envolvendo veículos operacionais. Observa-se que ao mesmo tempo em que o número de ocorrências aumenta, diminuem o efetivo total e o número de motoristas. Em contrapartida, aumenta o número de acidentes, sendo o ano de 2007 o momento em que essa tendência aparece mais claramente.

Gráfico 1: Relação entre Efetivo Operacional, Motoristas, Ocorrências Atendidas e Acidentes



2.2 As observações do Trabalho

Como já foi mencionado, ao mesmo tempo em que foi realizado o levantamento documental, foram conduzidas observações do trabalho das equipes de bombeiros que trabalham atendendo ocorrências nos batalhões da RMBH. A simultaneidade destes dois procedimentos observou o movimento característico do método de trabalho adotado, que se caracteriza pelo “ir e vir” constante entre os resultados obtidos com os diferentes procedimentos, buscando com isto uma compreensão mais ampla do objeto estudado (LIMA, 2002a).

As observações foram realizadas em duplas e trios¹⁴, integrados por estudantes de Psicologia da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) que cursavam o estágio curricular em Saúde Mental & Trabalho, sob a orientação da

¹⁴ A definição de duplas ou trios se deu a partir do número de estagiários disponível para realizar observação em cada unidade.

professora Maria Elizabeth Antunes Lima. Foram observadas as Prontidões de Incêndio dos três batalhões da RMBH e seus postos avançados, no período de março a dezembro de 2008.

Não foi desenvolvido um roteiro prévio para a realização das observações, respeitando-se um posicionamento ontológico, em que os pesquisadores, despidos de pautas e guias pré-estabelecidos, se aproximam da realidade de trabalho, com o propósito de desvendá-la e conhecê-la, partindo do direcionamento dado pelos próprios sujeitos. Assim, eles estabelecem os critérios de observação no próprio contexto em que esta se efetiva, e se mantêm abertos para as variabilidades e características imprevisíveis dessa realidade.

Seguindo os moldes de uma ação ergonômica, que decorre geralmente de uma demanda e tem como um dos aspectos essenciais da condução de seu processo, o trabalho de análise e reformulação dessa demanda, a partir da explicitação de sua enunciação inicial, foram realizadas, em cada batalhão, reuniões com os integrantes de cada uma de suas três alas operacionais, para apresentar a solicitação desta investigação, os estagiários e ouvir as impressões iniciais de seus integrantes em relação ao estudo dos acidentes, conforme requisitado pelo comando (GUÉRIN, 2001).

Durante estas reuniões, os participantes expressaram a mesma percepção externalizada anteriormente pelo comandante operacional: que o aumento do número de acidentes com viaturas operacionais era excessivo e significativo; contudo, diferentemente do comando, não associavam isto diretamente ao comportamento do condutor, e sim, a uma série de problemas relativos ao contexto de trabalho, ressaltando a redução no efetivo, o aumento do número de ocorrências e as condições cada vez mais tumultuadas do trânsito da RMBH.

Foi ainda no decorrer destas reuniões, que os bombeiros falaram sobre a pertinência da pesquisa, mas expressando, ao mesmo tempo, suas ressalvas quanto à perspectiva de que os resultados obtidos pudessem implicar em mudanças concretas da realidade de seu trabalho. Também externalizaram seu receio quanto ao sigilo das informações, temendo sofrer retaliações em decorrência do que viessem a dizer. Foi necessário esclarecer os objetivos do estudo, algumas características teórico-metodológicas que nortearam o trabalho de pesquisa e, principalmente, assegurar uma conduta ética no manuseio de todas as informações obtidas, garantindo o sigilo.

A seguir, os pesquisadores iniciaram as atividades de observação, permanecendo durante um mês limitados ao acompanhamento das atividades desenvolvidas dentro do perímetro da Prontidão de Incêndio das unidades e, somente depois de familiarizados com os procedimentos rotineiros de trabalho operacional, passaram a observar as ocorrências de bombeiros, em diversos locais da RMBH.

Durante este período inicial, os observadores receberam instruções sobre as diversas ações de bombeiros, seus equipamentos, procedimentos e foram orientados sobre como deveriam proceder quando acompanhassem *in loco* as ocorrências. Este “treinamento” foi realizado pelos próprios integrantes das alas operacionais, por iniciativa deles, com conteúdo determinado a partir de suas experiências cotidianas. Um exemplo desta preparação preliminar foi a definição, acatando a sugestão dos próprios bombeiros, de que os estagiários, durante o período em que estivessem acompanhando as atividades (externas, bem como as internas), deveriam vestir um uniforme composto por tênis, camiseta vermelha e calças jeans, que facilitasse seu reconhecimento pelos membros das guarnições de bombeiros durante as ocorrências e, no período de sua permanência nas unidades, permitiria sua identificação como sendo legítimos frequentadores das

instalações dos quartéis (os próprios bombeiros usam apenas camisetas vermelhas quando estão dentro do quartel).

Os pesquisadores, quando chegavam às unidades para realização das observações, apresentavam-se à sentinela e ao chefe do serviço para verificar se havia alguma recomendação ou restrição específica para realização das atividades. Esta determinação tinha por objetivo garantir a segurança dos observadores, uma vez que as atividades de bombeiro envolvem diversos riscos, tais como a exposição a altas temperaturas, a locais inseguros, com riscos de contaminação, dentre outros. Também tinha por objetivo assegurar que a presença dos estagiários não comprometeria a prestação dos serviços de socorro e salvamento à comunidade.

Uma vez liberados pelo chefe do serviço, os estagiários interagiam livremente com os bombeiros que estivessem de prontidão. Durante esta interação, interpelavam diretamente os integrantes das equipes, solicitando permissão para acompanhá-los no atendimento das ocorrências. Quando todos os integrantes da guarnição concordavam, assim que a equipe era acionada, embarcavam na viatura e acompanhavam os atendimentos. Em todos os momentos, fosse no interior do quartel, ao observar o acionamento das guarnições, durante os deslocamentos, os atendimentos e os intervalos, eram feitas anotações sobre as mais variadas impressões referentes à realidade de trabalho desses profissionais, como por exemplo: tipos e características da ocorrência, do veículo, do trajeto, as condições do deslocamento, o trânsito, as informações sobre o local de destino, a interação entre os integrantes da equipe, assim como suas interações com o Centro de Operações, com a(s) vítima(s), familiares, curiosos, profissionais de saúde e outros motoristas no trânsito.

As duplas e os trios mantiveram-se constantes, realizando suas observações sempre na mesma unidade e, na medida do possível, foi mantida uma mesma dupla ou

trio acompanhando cada ala, com o intuito de favorecer o estabelecimento de um vínculo de confiança, que contribuísse para a aceitação do acompanhamento e facilitasse a obtenção de informações. À medida que os estagiários começaram a comparecer aos quartéis com regularidade, tendo sua conduta observada, os bombeiros e, em especial os motoristas, tornaram-se mais confiantes, mas, ainda assim, a equipe julgou prudente manter as atividades durante o período de férias escolares, visando preservar o vínculo de trabalho construído ao longo do primeiro semestre letivo.

Tendo em conta que a atividade de bombeiro acontece ininterruptamente, em regime de plantão, as observações foram realizadas em diferentes dias da semana e durante períodos do dia variados, não havendo delimitação rigorosa de intervalos pré-determinados, respeitando-se as particularidades das características do trabalho dos bombeiros. Por exemplo, em situações de pouca demanda de ocorrências ou quando havia um longo intervalo entre elas, era possível encerrar a observação num horário específico. Outras vezes, em virtude de grande demanda de atendimentos, ou mesmo em face das condições do efetivo disponível, uma vez acionada, a guarnição poderia atender a várias ocorrências continuamente, sem conseguir retornar ao quartel, ficando difícil encerrar a observação num horário pré-determinado.

Ainda como partes desta etapa, foram realizadas reuniões de devolução de dados com os integrantes das três alas de cada batalhão, visando manter a transparência dos procedimentos, e submeter os dados coletados ao escrutínio dos próprios trabalhadores para fins de validação ou de reformulação.

Também ficou clara, a partir das informações coletadas durante as observações, a importância da interface existente entre a atividade de atendimento, triagem e despacho realizada pelos integrantes do COBOM, o que levou à realização de

duas visitas ao Centro de Operações para conhecer e compreender mais detalhadamente sua atividade e suas repercussões na atuação das guarnições operacionais de bombeiros.

Os resultados obtidos a partir do levantamento documental, das reuniões iniciais, dos relatórios das observações, da transcrição das reuniões de devolução e do relatório das visitas ao COBOM, forneceram uma vasta gama de informações sobre o cotidiano de trabalho dos motoristas, descritas a seguir.

Para organizar a exposição, estas informações foram agrupadas em oito categorias: a jornada de trabalho; o revezamento informal e os problemas com o efetivo; as folgas; as condições materiais e o ambiente de trabalho; o conteúdo do trabalho e suas atribuições, os atores do trabalho em emergências; o trânsito e a compreensão dos acidentes. É importante frisar que não foi realizado nenhum registro de frequência do conteúdo das observações, pois não é pretensão deste trabalho realizar uma análise desse tipo.

2.3 Os resultados obtidos.

Apresentaremos neste item, descrições do cotidiano operacional de bombeiro que dizem respeito, em geral, a todos os trabalhadores empenhados diretamente no atendimento das solicitações de socorro e salvamento feitas pela comunidade, ressaltando aqueles aspectos que se aplicam especificamente aos motoristas operacionais.

Uma vez que já detalhamos, no capítulo anterior, as normas e regras gerais que norteiam e regulam as atividades de bombeiro, mostraremos neste momento, seus desdobramentos específicos ao se depararem com as situações rotineiras e extraordinárias de trabalho. Procuraremos desvendar detalhes referentes às condições e contextos de

trabalho em que estes profissionais se inserem, bem como as estratégias e condutas desenvolvidas por eles, a fim de dar conta das exigências impostas pela sua atividade.

2.3.1 A jornada de trabalho

A jornada de trabalho operacional, conforme foi descrita anteriormente, é dividida em plantões de 24 horas seguidos por períodos de 48 horas de descanso, que se iniciam todos os dias às 08:00 horas. Neste horário, em cada dia, é realizado um breve procedimento solene de “troca de serviço”¹⁵, envolvendo os integrantes das duas alas: a que está encerrando seu turno e a que vai iniciar o plantão (CBMMG, 2002). Após essa solenidade, normalmente, a equipe que encerra seu turno é dispensada, enquanto aquela que entra, permanece de prontidão para o atendimento das ocorrências, subdividida em guarnições de socorro, salvamento e resgate.

Antes do início das atividades, os membros da equipe que está saindo, devem “passar o serviço e o material” para aqueles que irão substituí-los. Isto significa que os militares, no fim de cada turno de trabalho, devem apresentar os veículos e equipamentos para serem conferidos por aqueles que os renderão, relatando quaisquer alterações surgidas no decorrer do plantão. Como resultado, os bombeiros precisam chegar ao quartel pelo menos trinta minutos antes do início do turno, para conferir o material que receberão. Uma circunstância que não é incomum e resulta numa extensão desta jornada, que é longa, resulta do acionamento de guarnições em horário próximo do fim do turno, cujo atendimento se prolonga, fazendo com que os militares cheguem depois do horário previsto para sua liberação.

Além destas situações, existem ainda as “chamadas extras” que são convocações diversas em horário de folga, provindas de diferentes níveis do escalão superior (do comando da unidade ao comando do CBMMG). Elas têm finalidades

¹⁵ Conforme descrito na página. 19.

variadas, tais como: participar de solenidades, instruções e reforços emergenciais. As chamadas extras podem acontecer sem aviso prévio, situação em que os bombeiros são convocados durante suas folgas, ou então, eles podem ser informados no momento da “passagem do serviço” que não serão liberados, quando são instruídos sobre a atividade que será realizada. Eventualmente, essas atividades são planejadas e as alas comunicadas com relativa antecedência (no plantão anterior, por exemplo).

Algumas destas situações são bem aceitas pelos bombeiros, como é o caso do empenho emergencial para atendimento das ocorrências de alta complexidade, dos desastres e catástrofes. Por se tratar de situações extraordinárias que têm grande magnitude, esgotando a capacidade rotineira de resposta das unidades, requerem o empenho extraordinário dos militares de folga. Estes casos são interpretados pelos bombeiros como parte de sua “missão”, fazendo com que se sintam honrados e orgulhosos em poder ajudar. Em contrapartida, outras convocações são consideradas desnecessárias, como a participação em solenidades, participação em instruções imprevistas e outras demandas de ordem administrativas, que geram insatisfação e, quando se tornam frequentes, dão origem a comentários alusivos ao comprometimento das condições de descanso e recuperação das energias para os plantões seguintes.

A duração regulamentar da jornada de trabalho (plantão de 24 horas) é considerada excessiva pelos bombeiros, em especial pelos motoristas, que julgam ser inviável “bater volante” por tantas horas seguidas, principalmente ao se considerar que há uma etapa noturna de trabalho iniciada após o cumprimento de dez horas de atividades diurnas. Há o reconhecimento por parte dos bombeiros de que é possível, em situações de caráter extraordinário, dirigir por longas horas sem descanso. Contudo, fazem uma ressalva apontando que, se isso se repete mais de duas ou três vezes seguidas, no quarto serviço, eles já iniciam o turno de trabalho, sentindo-se exauridos. Diante dessa jornada

com duração extensa, para permitir o descanso e a recuperação das equipes, é realizado informalmente um revezamento.

2.3.2 O revezamento informal e os problemas com o efetivo

O revezamento se dá a partir da subdivisão dos militares escalados nas guarnições em dois grupos para cada veículo, que se alternam no atendimento das ocorrências. Isto acontece conforme o número de militares de serviço, priorizando-se o tipo de veículo mais empenhado.

Este revezamento pode acontecer de diversas maneiras. Na primeira, divide-se o plantão em dois períodos de 12 horas, ficando um grupo responsável pelos acionamentos nas primeiras 12 horas, enquanto o segundo grupo assume nas 12 horas finais do plantão. No plantão seguinte, invertem-se os grupos.

Outra maneira de realizar o revezamento implica na divisão do turno em quatro períodos de 6 horas. Neste caso, os dois grupos revezam, fazendo com que ambas as equipes cumpram, em cada plantão, dois empenhos: um período diurno e outro noturno, intercalados por um período de descanso.

Uma terceira maneira consiste em revezar os grupos por ocorrência. Um grupo assume o primeiro acionamento e quando volta ao quartel, troca com o outro grupo, que atende a ocorrência seguinte. Esta alternância se repete até o final do plantão.

Há ainda um quarto tipo de revezamento, que acontece principalmente nos postos avançados, onde, em muitos plantões, não há efetivo suficiente para tripular todas as viaturas disponíveis. Nestes casos, os militares de serviço são divididos em grupos sem destinação para um veículo particular. Estes grupos são dispostos numa sequência e tripulam os veículos conforme o tipo de ocorrência, seguindo a ordem definida

anteriormente. No caso dos motoristas, significa que eles nunca sabem exatamente qual o tipo veículo que irão dirigir a seguir.

A escolha do tipo de revezamento realizado varia de unidade para unidade e entre as diferentes alas, pelotões e guarnições. Em alguns batalhões é feito um tipo de revezamento na sede, enquanto nos pelotões é feito outro.

Os critérios de escolha são variados e dizem respeito às condições do serviço e dos próprios profissionais. Em geral, busca-se o que é considerado pelos trabalhadores uma divisão equitativa, levando em conta as peculiaridades de cada plantão. Por exemplo, em algumas frações, as viaturas existentes são poucas e/ou os acionamentos são espaçados (eventos de longa duração), facilitando uma troca a cada ocorrência. Em outras, a demanda de empenho é tão intensa que os atendimentos são ininterruptos, dificultando as rendições.

É importante frisar que, independentemente dos critérios utilizados, eles são negociados entre os integrantes das próprias equipes. Apesar de tratar-se de uma corporação militar, observamos que, em geral, os critérios de negociação não são sobredeterminados pela hierarquia, prevalecendo um clima de cooperação. Ao serem inquiridos sobre isto, os bombeiros relataram que, diferente de outras atividades militares, só realizam seu trabalho em equipes de no mínimo 3 pessoas, estando sua segurança, bem estar, assim como o bom andamento do serviço, na dependência desses companheiros e de sua interação harmoniosa. Desta forma, precisam construir (ao menos no âmbito das pequenas equipes operacionais) vínculos sólidos de cooperação e confiança que seriam inviabilizados por atravessamentos hierárquicos intensos. Eles exemplificam que, aqueles profissionais que são transferidos para o setor operacional e que tentam usar de sua

posição hierárquica para interferir na execução das rotinas de trabalho, não são tolerados, sendo discretamente isolados e boicotados até solicitarem sua transferência¹⁶.

Ao tratar do revezamento e de sua negociação, justamente por ser um procedimento informal, torna-se importante lembrar que a sobredeterminação hierárquica fica mais facilmente neutralizada, pois não estando oficialmente previsto, escapa à regulação formal contida nas normas e regulamentos.

No entanto, este revezamento sofre na prática, outros tipos de interferências que podem comprometer seu efeito reparador. A mais importante resulta da redução progressiva do número de militares de serviço, decorrente da dificuldade para contratação de pessoal, associada à abertura de novas frações. Essa configuração é resultante de uma complexa combinação de fatores políticos e econômicos, que merece esclarecimento.

Após a desvinculação da Polícia Militar em 1999, o Corpo de Bombeiros teve definido seu efetivo total, através da Lei nº 13.400 (MINAS GERAIS, 1999), englobando uma previsão de ampliação para o período de 1999 até 2002. Essa evolução foi calculada a partir de indicadores específicos, que estabeleciam uma quantidade de bombeiros necessários, conforme as características sócio-econômicas dos municípios. Em 2003, foi criada a Taxa de Incêndio¹⁷, cobrada nos municípios que tivessem unidades operacionais

¹⁶ Um exemplo de boicote relatado é o trato com as refeições. Acontece frequentemente o acionamento da guarnição durante a realização das mesmas. Ao serem acionados pela cigarra, os militares abandonam suas marmitas e lanches sobre a mesa do refeitório. Nestes casos, outros colegas se encarregam de armazenar estes alimentos, para evitar que estraguem ou que sejam utilizados por outros militares. Quando o militar é malquisto, os companheiros “esquecem” de tomar este cuidado.

¹⁷ A Taxa de Incêndio, ou Taxa pela Utilização Potencial do Serviço de Extinção de Incêndio é um tributo pago há vários anos em diversas regiões do Brasil. No Estado de Minas Gerais, esse tributo começou a ser cobrado em 2004 e é devido somente por contribuintes de classe não residencial (edificações utilizadas para prestação de serviços, comércio e indústria). Os recursos arrecadados são destinados ao Corpo de Bombeiros, com o objetivo de manter à disposição dos cidadãos uma corporação bem estruturada, treinada e dotada de equipamentos adequados para extinguir incêndios. E o valor a ser pago varia de acordo com o grau de risco de incêndio na edificação, em razão da forma de ocupação e da área construída.

Disponível em: http://www.fazenda.mg.gov.br/empresas/taxas/taxa_incendio/apresenta.htm

Acesso em: 15/06/2009

instaladas. Essa legislação resultou na criação e implantação de várias novas frações de bombeiros.

Contudo, ainda que os veículos e equipamentos estivessem garantidos a partir do resultado da arrecadação desse imposto, a contratação de homens não estava assegurada, pois esse recurso orçamentário (da taxa de incêndio) não pode ser utilizado para pagamento de pessoal, que fica condicionado às limitações impostas pela Lei de Responsabilidade Fiscal¹⁸.

Na prática, aconteceu que as novas frações foram criadas, mas a restrição legal para contratação não permitiu uma ampliação proporcional, exigindo um remanejamento do efetivo existente para viabilizar seu funcionamento. Assim, ainda que o efetivo total da corporação tenha crescido ao longo dos últimos anos, as frações, separadamente, passaram a ter menos bombeiros para serem empenhados em cada plantão. Ao mesmo tempo, não tiveram nenhuma redução em sua demanda de trabalho. No que diz respeito aos motoristas, isto ainda foi agravado pelo aumento do número de veículos adquiridos com os recursos provenientes da Taxa de Incêndio.

Outro fator que decorreu da desvinculação foi a extinção do Quadro de Condutores e Operadores de Viaturas (COV). Este era um dos quadros de especialistas existentes na corporação, enquanto ela pertencia à PMMG. Ele reunia todos os motoristas numa categoria bem definida e os todos os motoristas prestavam concursos especificamente para ingressar no COV, devendo comprovar sua habilitação e experiência.

¹⁸ A Lei de Responsabilidade Fiscal, como é mais conhecida a Lei Complementar nº 101 de 04 de maio de 2000, estabelece várias regras para a administração orçamentária e financeira da área pública, nas três esferas de governo: federal, estadual e municipal. Impõe aos governantes normas e limites para a boa administração das finanças públicas.

Disponível em: > http://www.tesouro.fazenda.gov.br/hp/lei_responsabilidade_fiscal.asp<
Acesso em 15/06/2009.

O motivo da extinção do quadro está relacionado ao reduzido número de vagas que eram destinadas para a categoria, o que fazia com que seus integrantes fossem promovidos mais lentamente que os combatentes, uma vez que a promoção depende do número de vagas disponíveis. Esta lentidão na promoção fazia com que os motoristas integrantes do COV reivindicassem a unificação de seu quadro com o quadro geral de combatentes, de forma que pudessem competir em condições de igualdade com os demais combatentes para obterem suas promoções.

Atualmente, os motoristas percebem que esta extinção, apesar de tê-los beneficiado na obtenção das promoções, teve um efeito “parasita”, pois o COV era um importante recurso para definir a atividade dos motoristas enquanto uma função específica; um ofício. Sua extinção resultou num processo que comprometeu essa identidade, em que ser motorista deixou de ser uma função, passando a ser um encargo e privou esses profissionais de um importante instrumento de regulação e legitimação.

Esta extinção facilita a compreensão de mais um último aspecto que compromete a eficiência do revezamento para proporcionar condições de recuperação e descanso para os bombeiros, principalmente no caso dos motoristas, que é o atravessamento de demandas administrativas. Ocorre quando surgem situações que requerem o deslocamento de militares entre unidades, para resolverem problemas específicos da administração, sem que haja veículos ou condutores administrativos disponíveis. Nestes casos, por determinação da administração, busca-se entre os integrantes da Prontidão de Incêndios, motoristas que estejam “disponíveis” para “cumprir uma missão”. Vale destacar que esta prática decorre de um entendimento predominante por parte da administração, de que os condutores que ficam no quartel estão ociosos, devendo ser ocupados, sempre que possível, para não configurar subutilização de recursos. Trata-se de prática que desagrade aos motoristas, pois compromete o

descanso planejado por eles, que pouparia energia para que assumissem, em melhores condições, os acionamentos noturnos, quando renderão seus companheiros que “rodam” durante o dia.

Comprometido o revezamento estruturado informalmente, a solução que os motoristas encontram para lidar com os momentos em que o cansaço atinge limites insuportáveis, é apelar para os companheiros que estejam dirigindo veículos que tenham sido menos acionados no plantão. Através de uma negociação direta e individual, solicitam àqueles que julgam estar em melhores condições que os substituam, “segurando o veículo” durante um intervalo que possibilite ao condutor substituído realizar uma pausa, numa tentativa de recompor suas forças ou seu estado de vigília. Os condutores que “securam” relatam que esse procedimento é sacrificado, porque também sofrem com as exigências do trabalho, mas como se identificam com o colega, sabendo que num próximo plantão, também poderão precisar deste tipo de ajuda, se dispõem a ajudar. Porém, esta aceitação depende da avaliação e comparação das condições do colega com as próprias condições de cansaço, bem como do vínculo de cooperação estabelecido entre os companheiros de trabalho.

Quando não conseguem um colega que “segure” a viatura, os condutores lançam mão das outras estratégias de regulação: uma, consiste em apelar para o chefe do serviço, informando-o da falta de condições para continuar dirigindo, e requerendo que o veículo que conduzem seja colocado na condição de indisponibilidade no sistema de acionamento. Assim, o CBU ou seu auxiliar comunicam ao Centro de Operações que aquele veículo não deverá ser acionado, temporária ou permanentemente naquele plantão. Caso isto não seja possível, tentam manter-se despertos consumindo substâncias estimulantes como café, coca-cola e guaraná, lavando o rosto com água fria nos intervalos entre os deslocamentos, mas, principalmente, apelando para os companheiros de

guarnição que os auxiliem a manter o estado desperto, conversando durante os deslocamentos.

Um exemplo dado por um combatente durante as reuniões de devoluções foi que nos casos em que percebe o motorista demasiadamente sonolento, começa a contar uma notícia que esteja sendo veiculada nos noticiários e seja alvo de polêmica. Ele “provoca” o motorista, contando detalhes da notícia com informações trocadas, de maneira acintosa, para que o companheiro se sinta obrigado a corrigi-lo, relatando corretamente a notícia para os demais colegas. Desta maneira, ao confrontá-lo, o motorista acaba ficando mais desperto. Em outro relato, o chefe de uma guarnição contou que, sempre que sai de madrugada para atender a um chamado, “brinca”, gritando despropósitos em todos os cruzamentos. Com isso, todos os integrantes da tripulação, acham graça e se mantêm vigilantes.

2.3.3 As folgas

As folgas compõem também fator que gera controvérsia e conflito entre motoristas e administração. Como o número de militares de serviço vem diminuindo progressiva e constantemente, fica cada vez mais difícil conseguir uma folga ou dispensa para tratar de assuntos particulares. Os motoristas conseguiam até 2004, uma folga especial chamada “grande folga”. Consistia numa dispensa concedida informalmente pelos comandantes, somada aos dois dias de descanso anterior ao serviço dispensado e aos dois dias de descanso posteriores, resultando num período de cinco dias de descanso. Para fazer jus a esta dispensa, o militar deveria se enquadrar em alguns critérios: não ter punições, não cumprir escala especial para estudar, nem ter gozado de licença de saúde.

Esta grande folga era agendada com antecedência com o chefe do serviço de tal maneira, que os militares podiam se organizar, planejando atividades de lazer e

descanso com a família, ou utilizando esse tempo para tratar de assuntos particulares. Esta folga deixou de ser concedida, segundo os comandantes, na medida em que a redução do efetivo começou a ficar mais acentuada. Os motoristas nem sempre concordam com o argumento apresentado. Alegam que mesmo com o efetivo reduzido, normalmente precisam se adaptar aos afastamentos imprevistos, decorrentes de demandas administrativas e de licenças de saúde; assim, poderiam fazer o mesmo, desde que fosse negociado antecipadamente com o chefe do serviço. Ainda informam que, considerando-se que cada ala “tira” dez plantões por mês, as ausências seriam mínimas e facilmente gerenciadas. Pensando assim, manifestam seu desagrado em todas as ocasiões que lhes é permitido protestar.

Quando chegam a um estado de cansaço acumulado por muitos serviços, caracterizando uma situação em que se sentem demasiadamente sobrecarregados, os motoristas podem ainda recorrer aos afastamentos por recomendação médica ou psicológica. Contudo, em geral, evitam ao máximo recorrer a esta estratégia, pois sentem que ao fazê-lo passam a ser alvo de comentários desabonadores e de retaliações veladas, que consideram tão danosos quanto o estado de sobrecarga.

Ao se falar das condições do efetivo, há que se ressaltar as situações de remanejamento de pessoal, mais especificamente, o remanejamento de motoristas. Nos casos em que uma fração tenha veículos disponíveis, mas não condutores em número suficiente para dirigir estas viaturas, o CBU pode remanejar, provisoriamente, motoristas de outras frações para que o veículo não fique indisponível, comprometendo as condições de prestação de serviços para a comunidade.

De maneira geral, os bombeiros não gostam de ser deslocados de seus locais habituais de trabalho, porque nestes casos, passam a integrar guarnições compostas por

colegas com quem não têm costume de trabalhar, dificultando as pequenas negociações tão importantes para o bom desempenho de suas tarefas.

São muitas as negociações que acontecem no cotidiano destes profissionais. A maioria visa lidar com situações reais com que se deparam, decorrentes das variabilidades de sua atividade ou das necessidades destes profissionais, e que não foram previstas nos procedimentos operacionais. Um exemplo destas negociações diz respeito à realização das pausas para descanso, alimentação e uso do banheiro. Os integrantes de cada guarnição negociam diferentes rotinas. Alguns combinam de realizar as refeições em horários sabidamente de pouco movimento (entre 10 e 11 horas da manhã, por exemplo), ficando alimentados nos horários são considerados de pico; enquanto outros preferem deixar para fazer as refeições mais tarde, nos intervalos entre as ocorrências, mesmo correndo o risco de ficar longos períodos sem comer. As pausas para descanso e uso do banheiro, podem ser abertamente solicitadas ao COBOM ou obtidas através de subterfúgios, como no caso em que estendem o tempo da limpeza dos veículos nos hospitais, ou o tempo destinado ao abastecimento das viaturas.

A redistribuição de tarefas que acontece entre os componentes de uma guarnição também é resultado de uma negociação complexa, que depende da confiança que se estabelece entre eles, pois, mesmo quando se repassa atribuições para os colegas, a responsabilidade pelos resultados permanece com quem a delegou. Ou seja, quando um motorista que acumula a função de comandante de guarnição repassa a redação da ocorrência para outro integrante da guarnição, se houver qualquer problema, quem irá responder é o motorista que permanece sendo o responsável. O mesmo se dá, caso o motorista deixe o veículo aos cuidados de algum companheiro e saia para ajudar no atendimento.

Além destas particularidades que são facilitadas pela familiaridade construída entre os integrantes de uma guarnição, outra razão para evitar o remanejamento se deve ao período extenso de tempo que os bombeiros permanecem de serviço, necessitando ter consigo vários itens pessoais, como: roupas de cama, uniformes de reserva, material de higiene pessoal e alimentos. Quando são remanejados precisam levar todos estes apetrechos para o local onde ficarão e, no final do plantão, terão que levar tudo de volta, atrasando sua ida para casa, pois, no plantão seguinte retornarão ao local regular de trabalho.

2.3.4 As condições materiais e do ambiente de trabalho.

Observando as condições de trabalho dos motoristas, o primeiro aspecto a ser considerado diz respeito aos veículos que esses profissionais conduzem e operam¹⁹.

Atualmente a frota de carros da instituição é relativamente nova, pois está sendo renovada e ampliada progressivamente, em virtude do aporte de recursos provenientes da arrecadação obtida com a taxa de incêndio. A frota é composta por grande diversidade de modelos, em parte devido à necessidade de fazer face a diferentes tipos de chamadas; ou seja, as condições de acesso que serão enfrentadas, o equipamento e a guarnição necessários para atender a uma ocorrência de acidente automobilístico são diferentes daqueles requeridos para atender a um incêndio. Então, é preciso haver uma variedade de veículos que atenda às diferentes exigências da atividade. Mas não é só isto; existe também uma diversidade de modelos dentro das diferentes categorias, consequência do modo particular de aquisição desses veículos. Por se tratar de empresa pública, todo seu equipamento é adquirido através de processos licitatórios (obedecendo à

¹⁹ Os motoristas operacionais, além de conduzirem os veículos para os atendimentos das ocorrências e posteriormente, de volta para os quartéis, também operam dispositivos específicos de alguns desses veículos que realizam a propulsão de água para o combate aos incêndios.

Lei de Licitações²⁰), onde as características requeridas para cada item comprado devem ser detalhadamente descritas.

A comissão de licitação (cujos integrantes podem variar e são designados por um ato administrativo do Diretor de Apoio Logístico) determina os requisitos necessários para os veículos que serão comprados, tornando-os públicos através de um edital. Em seguida, os diversos fornecedores apresentam propostas, vencendo aquele cujo produto atender a todos os requisitos especificados e for ofertado pelo preço mais baixo. Desta forma, ainda que o veículo fornecido pelo vencedor da concorrência possua todos os requisitos especificados, ele pode apresentar também algumas características que não sejam tão adequadas para a atividade de bombeiro e que passam despercebidas.

Ainda que esta dificuldade seja incontestável, uma forma de minimizá-la seria envolver diretamente os motoristas nestas comissões, o que nem sempre acontece. Fica claro o cuidado das comissões responsáveis pela aquisição. Seus integrantes pesquisam normas técnicas, buscam assessoria de especialistas, mas nem sempre reconhecem a dimensão da contribuição que pode ser dada pelo conhecimento prático desenvolvido pelos condutores operacionais. Estes profissionais, a partir de seu contato permanente com os veículos nas condições reais de exercício de sua atividade, desenvolvem conhecimentos, que na maioria das vezes escapa ao crivo dos especialistas.

Um exemplo diz respeito aos veículos usados no atendimento das ocorrências de resgate. Um motorista comentou que, atualmente, a maioria das viaturas de resgate é do modelo “Daily” da Iveco, que tem uma caixa de marchas muito “justa”. Isto significa que uma marcha é bem perto da outra. Se o motorista precisar fazer uma redução rápida de marchas, precisa ter bastante cuidado e perícia para não se equivocar, engatando a

²⁰ A Lei de Licitações, como é designada a Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993, regulamenta o art. 37, inciso XXI da Constituição Federal, instituindo normas para licitações e contratos da Administração Pública, além de outras providências. Está disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8666cons.htm Acesso em 15jun09

marcha errada, o que poderia resultar numa freada brusca, ou mesmo, na não redução de velocidade. Segundo este motorista, com muitos anos de experiência, se o condutor estiver cansado e o veículo estiver em velocidade mais alta, a chance de errar é considerada por ele como sendo “enorme”.

Os problemas relativos às condições de compra de equipamentos não se resumem à aquisição dos veículos. Durante as reuniões, foram dados exemplos de demora na aquisição de itens específicos, que atrasam a manutenção requerida, assim como exemplos de compras equivocadas, onde foram adquiridos pneus mais finos que os originais para um tipo de viatura, resultando em comprometimento das suas condições de dirigibilidade, uma vez que sua estabilidade ficava afetada nas curvas.

Ainda relacionada com a diversidade de tipos e modelos de veículos, está a capacitação para sua condução. Muitos motoristas queixam-se da falta de treinamento para operar as viaturas novas. Eles relatam que na maioria das vezes prevalece a crença: “quem dirige um, dirige todos”. Reconhecem, contudo, que algumas vezes é oferecido um treinamento, mas ponderam que o treinamento oferecido é muito limitado, não capacitando os condutores para as reais condições enfrentadas em sua realidade de trabalho.

Percebemos também que as viaturas rodam muito, chegando a percorrer 439 quilômetros num único serviço. Este dado integra um levantamento realizado pelo 2º Batalhão de Bombeiros no mês de setembro de 2007. As condições rotineiras de emprego das viaturas resultam então, em grande desgaste dos veículos, porque, além de rodarem uma quilometragem elevada, o fazem em condições bastante especiais: precisam deslocar-se rapidamente, usando da prioridade de passagem, o que muitas vezes requer manobras bruscas, mudanças de faixas, avanço de semáforos e outras manobras evasivas ou ofensivas, para que possam chegar rapidamente ao local do sinistro. Assim, as

condições de manutenção do veículo são extremamente importantes para garantir a agilidade das ações de socorro, bem como as condições de segurança de seus tripulantes, das vítimas e da população em geral.

Conforme dissemos anteriormente, quando um motorista julga que um veículo encontra-se sem condições mecânicas de ser empenhado, ele deve relatar o fato ao chefe dos motoristas, solicitando a “baixa” da viatura, para que ela seja declarada indisponível até serem sanadas as condições que impedem seu uso. Contudo, a autoridade para formalizar esta baixa é do chefe do serviço, o CBU.

Os motoristas contam que para “baixar” um veículo precisam enfrentar alguns preconceitos, pois, nem sempre os superiores compartilham de sua avaliação, entendendo o pedido de indisponibilizar o veículo como um subterfúgio para não trabalhar. Outro aspecto que faz com que estes condutores trabalhem com veículos que nem sempre estão em boas condições de funcionamento, é a possibilidade de remanejamento, descrita anteriormente. Assim, muitos preferem rodar com o veículo, até que suas condições sejam francamente incompatíveis, para não ter o transtorno de mudar de local de trabalho e de equipe.

Outros aspectos relativos às condições de trabalho foram observados e dizem respeito aos alojamentos, à alimentação e ao uso do GPS.

Os alojamentos das unidades são alvo de muitas reclamações, não só dos motoristas, mas de todos os bombeiros. As instalações são acanhadas e insuficientes para acomodar todos os profissionais. Verificamos condições precárias de ventilação, muito barulho, número insuficiente de camas e de chuveiros, resultando numa condição extrema de desconforto que compromete o descanso dos militares entre seus acionamentos.

Na maioria dos casos, o alojamento dos bombeiros operacionais é o mesmo dos administrativos, que durante o dia entram e saem, assistem TV no horário do almoço, enquanto os colegas de serviço procuram descansar. Nestes alojamentos existe um painel com luzes coloridas que são acesas e cigarras que soam para acionar as respectivas guarnições. Como os alojamentos são divididos por postos e graduações e não por guarnições, durante a noite, quando a luz acende e a cigarra soa, todos acordam, e não somente os militares que irão sair. Os bombeiros contam que, com o passar do tempo, a qualidade do sono fica comprometida, fazendo com que durmam preocupados, acordem sobressaltados, ou então fiquem com a capacidade de despertar comprometida, demorando muito para transpor o estado de obnubilamento característico da transição entre o sono e a vigília. Muitos relatam que chegam a sair do quartel ainda em estado semi-adormecido, só conseguindo despertar completamente quando estão a alguns quarteirões de distância do quartel. Esses relatos são sempre carregados de preocupação, pois dizem que não se lembram do que fizeram até despertarem completamente.

Os horários para alimentação são afetados pelas características do trabalho em regime de prontidão, o que significa que se um bombeiro, após atender uma série de chamadas, retornar ao quartel e começar a almoçar, e neste exato momento sua guarnição for acionada novamente, ele terá que interromper sua refeição e correr para responder ao acionamento, deixando para alimentar-se quando for possível realizar um intervalo.

Há uma dificuldade adicional relacionada à alimentação que é o número insuficiente de cantinas. Em algumas unidades não há cantinas, e quando elas existem, seu horário de funcionamento não se adequa à jornada operacional, fazendo com que estes trabalhadores desenvolvam estratégias diversas para se alimentar. Alguns levam marmitas de casa, outros encomendam suas refeições por telefone, enquanto uns aproveitam os intervalos entre ocorrências para alimentarem-se nas imediações dos

hospitais. Nos postos avançados, dependendo das condições do efetivo, por serem frações menores, os próprios militares de serviço preparam refeições simplificadas, mas nas sedes isto é inviável. Fica claro que depende exclusivamente dos bombeiros criarem condições para garantir sua alimentação.

Por fim, um fator que surgiu nas observações e requer atenção é a instalação de dispositivos de posicionamento global, o GPS (acrônimo do inglês *Global Positioning System*) nos veículos operacionais. Ele auxilia qualquer pessoa que queira saber a sua posição, encontrar o caminho para determinado local (ou de volta ao ponto de partida), conhecer a velocidade ou direção do seu deslocamento. Atualmente, o sistema é muito difundido em automóveis com sistema de navegação de mapas, que possibilita uma visão geral da área percorrida.

No caso do CBMMG, ele poderá servir para diversos fins, desde o fornecimento de informações para descobrir a localização de ocorrências em regiões pouco conhecidas, até tornar-se um instrumento de controle do trabalho dos bombeiros. Ainda não ficou claro como isso se desdobrará, mas os motoristas estão bastante preocupados, pois, dependendo da maneira como for utilizado, o GPS poderá contribuir para uma intensificação do ritmo do trabalho, comprometendo algumas estratégias informais de regulação, tais como breves paradas após as ocorrências para realização de lanches.

Quando a demanda de atendimentos está particularmente intensa, comprometendo os intervalos, os bombeiros usam de algumas estratégias informais a fim de garantir a realização de paradas, para se alimentarem, para uso do banheiro, ou para efetuarem o revezamento. Nestes casos, deixam de comunicar imediatamente um deslocamento para o Centro de Operações. Atualmente este mecanismo passa despercebido, ou mesmo que haja uma suspeita, ela não pode ser confirmada, garantindo

aos integrantes das guarnições a realização de uma pausa necessária. Com o uso do GPS, o monitoramento impedirá que essas formas de regulação sejam realizadas com sucesso, podendo comprometer as condições de alimentação e de uso do banheiro, que poderão resultar em problemas nos aparelhos gastrointestinal e geniturinário.

2.3.5 O conteúdo do trabalho e suas atribuições

Compete aos bombeiros operacionais responder às chamadas da comunidade, realizando ações de combate a incêndios, salvamentos terrestres, aquáticos e em altura, além do atendimento pré-hospitalar (resgate). Isto, na prática, significa que sua demanda de trabalho não é programada, variando em função de aspectos que estão fora do seu controle. Campanhas de prevenção e fiscalização do cumprimento de leis que garantam melhores condições de segurança em edificações e no trânsito são ações preventivas do CBMMG, visando a diminuição na demanda de solicitações. Contudo, o número crescente da demanda, principalmente dos atendimentos pré-hospitalares, não tem permitido que a realização das ações de prevenção e fiscalização (que têm resultado a longo prazo) sejam efetivadas pela corporação, considerando a prioridade necessária do emprego do efetivo nas Prontidões de Incêndio.

Os bombeiros definem sua atividade como sendo a realização de ações em situações de urgência e emergência, com objetivo de “salvar vidas”. O motorista operacional, além dessa missão genérica, precisa garantir que as equipes sejam conduzidas para o local da ocorrência com agilidade, em segurança, podendo assim, realizar sua missão de salvamento. Ainda lhe compete assegurar que as vítimas sejam transportadas para receber atendimento e, por fim, garantir que sua equipe seja conduzida, em segurança, de volta para o quartel.

Para realização destas tarefas, uma série de elementos que dizem respeito à organização do trabalho se interpõem. Primeiro, espera-se que as guarnições cheguem ao local das ocorrências no menor tempo possível. Para tanto, a única referência estabelecida formalmente é o procedimento “a postos”, que estabelece o tempo máximo aceito para início do deslocamento em 60 segundos (CBMMG, 2002). A partir desta determinação, não existe nenhuma prescrição que delimite o tempo total de resposta. Entretanto, no caso do atendimento pré-hospitalar (resgate), há critérios informais, derivados dos princípios básicos de atendimento de emergências decorrentes de trauma, onde se encontram menções a um “tempo de resposta ideal” (4 a 6 minutos) para o tempo de chegada até a vítima; “tempo máximo de permanência no local da ocorrência” (10 minutos) e “tempo máximo tolerável” (25 a 30 minutos), calculado a partir do momento estimado do trauma até a entrada do paciente no hospital de referência (NAEMT, 2004).

Ainda que estes parâmetros tenham sido estabelecidos a partir de características específicas das emergências cardiovasculares e traumáticas, eles se difundiram no Corpo de Bombeiros através dos anos e passaram a ser usados como referência tácita no atendimento das ocorrências em geral.

Independentemente de qualquer norma formal a este respeito, observa-se uma especial urgência de ação na saída para a ocorrência, normalmente relacionada à natureza dos eventos que enfrentam diariamente (pessoas feridas com vidas em perigo), variando conforme o grau de risco à vida da vítima, avaliado pelos bombeiros. Além deste julgamento, contribui para a configuração desta urgência, um entendimento implícito e compartilhado pela maioria da corporação de que sua função é atender imediatamente às solicitações da população e salvar a vítima. Esta identificação é de tal forma estruturada que reflete em diversas manifestações oficiais da instituição como, por exemplo, na letra da “Canção do Bombeiro”: “[...] É sua missão ser sempre forte/ É seu labor tudo salvar /E

ao temor que faz trazer a morte / É dever não se levar” (Anexo 1). Nos panfletos de propaganda institucional, a idéia central não é diferente, sendo o bombeiro retratado como: “[...] O único super-herói que tem o telefone na lista” (Anexo 2), ou ainda, no slogan da corporação: “Bombeiro: o amigo certo nas horas incertas” (CBMMG, 2007).

Contudo, esta urgência que é transposta para o deslocamento rumo às ocorrências é atravessada e regulada pelas imposições referentes à segurança, que se traduzem em recomendações para obedecer à velocidade máxima permitida nas vias, não avançar os semáforos, estar atento para os radares. Diante dessas exigências, os motoristas alegam que as normas e regras sobre segurança, desconsideram a pressão inerente à situação de socorrimento, e que se tratam de normas impossíveis de serem cumpridas à risca nesse contexto. Relatam que não é possível efetuar um deslocamento respeitando o limite de 60 km/h, “[...] sabendo que tem alguém lá, perdendo sangue”. Saber que “tem alguém” com a vida em perigo é o principal fator apontado como decisivo na definição da urgência para chegar ao local das ocorrências, e esta percepção de urgência constituirá o critério mais importante para definir a velocidade que será desenvolvida no deslocamento.

Embora possa parecer simples, a definição de como se dará o deslocamento resulta de uma negociação complexa, na qual pesam as características da ocorrência e da vítima, o grau de risco à vida avaliado pela guarnição e toda a história profissional e particular dos integrantes da equipe. Em última instância prevalecerá a decisão do motorista, que conduzirá o veículo da maneira que julgar mais apropriada, acatando ou não, normas, regras e recomendações.

Vale ressaltar que, as consequências desta escolha podem implicar em uma série de transtornos para estes profissionais, pois é a partir da delimitação legal proveniente do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que decorrem todos os

desdobramentos em normas, regulações e recomendações referentes aos deslocamentos em vigor na instituição.

O CTB determina, ao tratar das normais gerais de circulação e conduta, critérios de regulação para os veículos de emergência. Está previsto no inciso VII do Art. 29 – Cap 9, que

[...] os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente. (BRASIL, 1997).

Encontra-se desta forma, no Código de Trânsito, a justificativa de livre circulação, contudo, ao avançarem o sinal vermelho, ou quando ultrapassam o limite de velocidade em local que possua dispositivos de registro de avanço, os veículos de emergência são passíveis de notificação, cabendo a seus condutores formalizarem um recurso que, apesar de ser imediatamente acatado pelas Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI), implica em um dispêndio de tempo da sua folga, além do constrangimento de receberem as notificações em suas residências. Esta situação é percebida por eles como desmotivante, pois se sentem desamparados pela própria corporação. No entender desses trabalhadores, o CBMMG deveria ser responsável por este processo, uma vez que essas infrações foram cometidas como resultado direto de sua função, do comprometimento com o bom resultado do trabalho.

Outro aspecto que tem afetado diretamente o conteúdo do trabalho desses profissionais advém da modificação de suas atribuições. Compete tradicionalmente ao motorista, além de conduzir e operar os veículos, outras responsabilidades relacionadas

no Manual de Gerenciamento de Frota do Corpo de Bombeiros que variam desde o zelo pelo veículo nos locais das ocorrências, a limpeza e abastecimento do carro, passando pela verificação constante de instrumentos, dos níveis de óleo e água, calibragem de pneus, até a realização de apertos gerais que não impliquem em regulagens. Além dessas atribuições, sempre que possível, os motoristas auxiliam os companheiros em suas ações de socorrimento, desde que a ajuda oferecida não comprometa suas outras responsabilidades. Esse auxílio sempre foi negociado e regulado diretamente pelos componentes da guarnição, até que, no início de 2007, em virtude de redução do efetivo, reduziu-se também a composição das guarnições de resgate, passando de quatro para três bombeiros integrantes. Com isso, os motoristas passaram a acumular, de maneira oficial, a atribuição de ser socorrista, ficando obrigados a ajudar os demais integrantes da guarnição. Isto resulta em mais uma imposição inconciliável, uma vez que, para auxiliar no socorro das vítimas, muitas vezes eles têm que se afastar dos veículos, ficando impedidos de zelar pela segurança do mesmo.

À primeira vista pode parecer simples resolver esse impasse, bastando negociar com os integrantes da guarnição a permanência junto das viaturas, nos casos em que a vítima esteja em local mais afastado. Todavia, para que os combatentes possam realizar o atendimento, é necessário que pelo menos três pessoas estejam trabalhando ao mesmo tempo, principalmente no momento inicial do atendimento, que requer um socorrista só para cuidar da cabeça da vítima, enquanto os demais se encarregam do tronco e membros. Além disto, existem casos em que as vítimas são muito pesadas, ou encontram-se em local de difícil acesso. Assim, aquilo que poderia ser apenas um acréscimo de atribuições contornável, caso pudesse ser negociado com os companheiros, passa a constituir-se um verdadeiro impasse, e seja qual for a escolha, o resultado redonda sempre em perda para o motorista. Por exemplo, se ele ajuda os companheiros e

desaparece algum material do veículo, será imediatamente considerado responsável, ainda que seja requerido um procedimento formal para apurar o fato. Em contrapartida, se permanece junto ao veículo, e o salvamento da vítima é comprometido, o motorista também será responsabilizado pelo fracasso da equipe. Em geral, eles escolhem auxiliar no socorrimento da vítima, assumindo os riscos de responder a um processo administrativo, no caso de extravio de material ou de dano ao veículo. Este acréscimo de atribuições, agora formal, gera uma sobrecarga para o motorista, podendo ter impactos importantes na qualidade do seu trabalho.

Ao se falar de acúmulo de funções, existe ainda outra situação que representa um aumento de atribuições para os motoristas, quando estes, por sua posição hierárquica mais graduada dentre os integrantes da equipe, precisam assumir a função de chefe de guarnição. Então, além de conduzir e operar a viatura, zelar pela sua segurança e auxiliar no atendimento, o motorista deve comandar as operações e, retornando ao quartel, é o responsável pela redação do BO e pelo preenchimento do REDS. Assim, enquanto os demais integrantes vão descansar quando chegam ao quartel, o motorista, que também for chefe de guarnição, terá que cumprir com as obrigações burocráticas, antes de poder descansar. Muitas vezes, antes de terminar estas obrigações, o motorista é novamente acionado, tendo que sair novamente sem ter desfrutado qualquer momento de repouso.

Para enfrentar estas condições que impõem uma carga de atribuições aumentada ao motorista, ele novamente depende da cooperação dos companheiros, redistribuindo estas tarefas de redação e preenchimento. Ainda que as atribuições possam ser compartilhadas, a responsabilidade permanece sendo do militar de maior posição hierárquica. Ele não pode se eximir dessa responsabilidade, já que uma das informações registradas no BO e no REDS é o nome e graduação de todos os integrantes da guarnição.

A escolha de compartilhar atribuições também depende da confiança construída no cotidiano do trabalho desses profissionais.

Além de todos os aspectos já relatados que se referem à organização do trabalho destes profissionais, vale destacar o impacto de uma nova modalidade de empenho de viaturas, designada “Primeira Resposta”, implantada no início do ano de 2007. Trata-se de um conceito já existente na instituição, mas que era executado conforme o julgamento do coordenador do serviço de acionamento e que a partir do Memorando nº 3.025 passou a ser utilizado de maneira compulsória (CBMMG, 2006).

A “Primeira Resposta” consiste no deslocamento para a cena, de qualquer viatura disponível que esteja mais próxima do local, “[...] indiferente da classe a que pertença, prestando a primeira resposta e repassando ao Centro de Operações a real situação do local” (CBMMG, 2006).

A justificativa apresentada pelos idealizadores desta mudança engloba os seguintes argumentos: a necessidade de uma maior efetividade de resposta, o número reduzido de Unidades de Resgate (UR), a deficiência na articulação das frações operacionais, a existência de um “tempo de resposta” ainda inadequado para um atendimento eficaz na RMBH e a necessidade de atendimento aos anseios da população com a manutenção da credibilidade do CBMMG junto a sua clientela (CBMMG, 2006).

Não obstante, este novo modelo resulta em um inusitado aumento da ocupação de certas guarnições (principalmente as de socorro) que passaram a ser empenhadas em ocorrências nas quais anteriormente não seriam mobilizadas. Ao mesmo tempo não diminui o número de atendimentos das guarnições específicas, pois muitas vezes as viaturas destinadas inicialmente para a “Primeira Resposta”, em virtude de suas

características básicas, não têm recursos para oferecer o atendimento completo requerendo que as guarnições específicas, tão logo estejam disponíveis, assumam o atendimento.

Com isto, aqueles motoristas que saíam menos, ficavam mais descansados e podiam “segurar” as viaturas para os colegas em caso de necessidade, passaram a ser exigidos na mesma proporção, ficando nas mesmas condições de cansaço, dificultando a negociação de revezamento entre os próprios companheiros.

Em setembro de 2008 foi revogada a norma que determinava o emprego imediato de quaisquer veículos operacionais disponíveis, independente do seu tipo, chamado de “Primeira Resposta”. As viaturas operacionais voltaram a ser empregadas, prioritariamente, dentro de suas características básicas, observando-se sua capacidade de resposta eficiente para o tipo de ocorrência em que forem empenhadas. A “Primeira Resposta” passou a ser atendida pelas motocicletas operacionais, ativadas a partir de julho do mesmo ano, em serviço denominado de “Moto-Resgate”²¹ (CBMMG, 2008).

Considerando ser um serviço cuja implantação é ainda recente, uma análise mais aprofundada, contemplando sua efetividade e seus impactos, requer mais observações; porém, alguns aspectos preliminares podem ser apontados. Primeiro, verificamos que, no atual momento, das seis motocicletas inicialmente empenhadas, somente duas, encontram-se em uso. As demais estão indisponíveis requerendo manutenção e só há, em toda corporação, um mecânico de motocicletas capacitado para efetuar esse serviço. Os bombeiros operacionais reconhecem que a idéia do emprego das motocicletas é interessante, mas pontuam a necessidade de adequar seu modo de funcionamento à realidade do trabalho operacional. Sugerem que os defeitos apresentados

²¹ O serviço de “Moto-Resgate” foi implantado para viabilizar uma pronta resposta no serviço operacional. A justificativa apresentada menciona que o aumento da frota de veículos nas cidades tem resultado numa lentidão do trânsito, prejudicando o tempo de resposta.

podem ser decorrentes da falta de habilidade dos condutores, uma vez que esta é uma modalidade de trabalho inédita para estes profissionais. Ressaltamos que estes aspectos precisam ser mais esclarecidos, requerendo nova investigação para acompanhar seu desdobramento. Então, uma vez que somente duas motocicletas estão disponíveis para absorver a demanda da “Primeira Resposta”, ainda que esta determinação tenha sido revogada, continua sendo realizada, mas com maior flexibilidade na sua regulação.

Finalmente, um aspecto que foi alvo constante de comentários, aparecendo claramente na rotina destes profissionais, refere-se à delimitação do que constitui uma atribuição de bombeiro. Algumas ações são reconhecidas imediatamente como sendo típicas da competência desta categoria, enquanto outras atividades em que os bombeiros são empenhados, geram estranhamento e crítica. Normalmente envolvem atividades para as quais não se sentem capacitados ou porque julgam carecer de equipamento e veículos apropriados.

2.3.6 Os atores do trabalho em emergências

Durante as observações ficou claro que a atividade dos motoristas sofre interferências diretas ou indiretas de diversos outros atores, que descreveremos a seguir.

A vítima é o personagem principal da ocorrência e, conforme apontado anteriormente, as informações sobre suas condições influenciarão diretamente o nível de tensão e a definição da urgência que será impressa no deslocamento e em todas as ações de socorrimento. Os condutores contam que ao serem acionados, saber que a ocorrência envolve uma criança, ou mesmo um adulto que esteja em condições francamente críticas, resultará numa disposição para imprimir uma maior velocidade e para a realização de manobras ofensivas, a fim de garantir uma chegada rápida ao local do evento. Em contrapartida, quando as informações sobre a vítima permitem concluir que se trata de um

quadro em que o risco é controlado, o motorista terá mais tranquilidade e se sentirá mais confortável para dispendir um pouco mais de tempo no deslocamento.

O Centro de Operações de Bombeiro exerce um papel determinante para a atividade dos motoristas, por diversos motivos. Em primeiro lugar, porque é a partir do atendimento realizado pelos integrantes do COBOM que serão obtidas as informações sobre a ocorrência e sobre as condições das vítimas. Em segundo, por ser esse órgão responsável pelo despacho das viaturas, ou seja, são os despachantes que determinarão o veículo que atenderá cada chamada. Por último, é também o COBOM que controla todos os deslocamentos e faz a intermediação com as solicitações dos bombeiros que estão nas ruas: dispensando-os quando não há mais necessidade de seus serviços; contatando hospitais para verificar a existência de recursos particulares para o atendimento das vítimas; acionando outros órgãos quando é necessária uma atuação inter-agências ou mesmo enviando mais viaturas em reforço, quando a situação assim o requer. Isso significa que as ações de atendimento e despacho podem ter consequências variadas, facilitando ou dificultando a realização do trabalho operacional e, portanto, do motorista.

Os bombeiros em geral, e os motoristas em particular, têm muitas queixas em relação às dificuldades decorrentes das intermediações do COBOM. A primeira diz respeito à capacidade dos teleatendentes para obter informações confiáveis e discernir quais solicitações são da responsabilidade do CBMMG. Alegam que os atendentes, por não terem experiência operacional (que um bombeiro teria), são facilmente ludibriados pelos solicitantes, que muitas vezes precisam apenas de transporte para atendimentos na

rede pública de saúde, não constituindo uma urgência/emergência. Vários exemplos foram testemunhados pelos pesquisadores, que ao chegarem no local determinado, encontravam aguardando, pessoas que tinham consultas marcadas em postos de saúde ou hospitais. Nesses casos, ainda que muito contrariados, os bombeiros fazem a condução da pessoa e registram no BO as particularidades do atendimento. Outra situação frequente envolve pessoas que desejam atendimento médico e não querem enfrentar a espera no pronto atendimento dos hospitais, sabendo que, trazidas pelo “Resgate” terão prioridade.

Um aspecto que envolve a intervenção do COBOM e que também é alvo de muito desagrado, diz respeito às informações sobre a localização das ocorrências. Muitas vezes as informações recolhidas são inexatas ou incompletas, dificultando a chegada ao local correto, ou carecendo de referências que favoreçam uma agilidade no deslocamento. Esta dificuldade para localizar o endereço gera grande desconforto e muita ansiedade entre os motoristas, sobretudo quando a ocorrência é considerada grave. Nas situações em que os motoristas desconhecem a região, ou necessitam de mais informações, dependem de uma ação eficiente dos despachantes para retomar contato com o solicitante, buscando obter mais referências sobre a localização do sinistro. Se as referências obtidas ainda não forem suficientes para auxiliá-los a encontrar o local da ocorrência, os motoristas precisam apelar para o auxílio de populares, parando durante o deslocamento para pedir informações sobre o itinerário. Eles chamam este recurso de “perguntatina”. Nestes casos, os bombeiros preferem abordar taxistas, frentistas em postos de gasolina ou pessoas que trabalhem em estabelecimentos comerciais, contando com a possibilidade de que tenham maior familiaridade com as imediações.

Em geral, o relacionamento dos bombeiros operacionais com os despachantes é mais próximo do que com as atendentes. Primeiro, porque os despachantes são bombeiros, e tendo recebido o mesmo treinamento, compartilham de referências

semelhantes, estão submetidos às mesmas normas e regras, e principalmente, por se tratar de uma corporação pequena, a maioria dos integrantes se conhece. Segundo, porque estes despachantes trabalham em postos fixos, atendendo a uma mesma unidade, favorecendo a construção de um vínculo de cooperação entre os bombeiros e os motoristas que trabalham na unidade que atendem. Os despachantes, desta forma, podem se tornar verdadeiros facilitadores do trabalho operacional ou causar transtornos de grandes proporções para as guarnições. Por exemplo, nos casos em que uma guarnição tenha atendido a várias ocorrências e precise retornar ao quartel para efetuar o revezamento, o despachante, mesmo que tenha uma chamada na espera para atendimento, pode, ao efetuar uma avaliação de seu grau de urgência, mantê-la na espera enquanto a guarnição faz seu revezamento. Caso não haja esta cooperação do despachante, ainda que se trate de uma situação de risco controlado, pode se configurar uma situação de sobrecarga para o motorista, cujas consequências podem ser bastante negativas²².

A população interfere sobremaneira nas condições de trabalho dos bombeiros, cobrando sempre um atendimento ágil e eficiente. No entanto, na maioria das vezes, os solicitantes, na tentativa de solucionarem sozinhos as situações de emergência, demoram em acionar o socorro, contribuindo para seu agravamento, o que dificulta a ação dos bombeiros e exige ainda mais rapidez na sua chegada. Um agravante recente nesta cobrança decorre da Primeira Resposta. Em virtude desta modalidade de acionamento, chega ao local da emergência um veículo que não possui equipamento adequado para atender à demanda, na dependência de que outra viatura seja liberada para assumir o atendimento. Encerrados os procedimentos iniciais que podem ser feitos por essa guarnição de Primeira Resposta, muitas vezes, há demora até que o outro veículo seja

²² A pesquisa que está sendo realizada no COBOM e foi mencionada anteriormente, está investigando esta interface entre atendimento, triagem e despacho, e poderá trazer novos elementos que esclareçam essas questões, contribuindo para a melhoria do relacionamento entre teleatendentes, despachantes e bombeiros operacionais.

liberado, ficando a vítima imobilizada, os bombeiros e a população aguardando no local, sem ter o que fazer. Isso gera grande constrangimento para os bombeiros e desagrada os populares que anseiam pelo completo socorrimento da vítima. Estes populares nem sempre compreendem as limitações que algumas guarnições apresentam para realizar o atendimento completo, por não contarem com equipamento e/ou veículo especificamente adaptado/equipado para o tipo de atendimento em que foi empenhado. Dependendo da situação, estas pessoas chegam a se exaltar com os bombeiros presentes no local. Nestes casos, resta aos bombeiros, empreender uma tentativa de explicar as razões que os impedem de remover a vítima, esclarecendo que precisam aguardar a chegada de outro veículo. Nesse momento, comunicam-se novamente com o COBOM, informando o que está acontecendo, alertando sobre as reações dos presentes no local da ocorrência.

O Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU/192)²³ foi criado no final de 2003 e, mais especificamente, a partir de 2004, estes atores passaram a dividir as cenas das urgências com os bombeiros, nem sempre de maneira harmônica.

Uma das dificuldades diz respeito à falta de delimitação pela legislação de referência, das diferentes competências, resultando em sobreposição de ações. Outra dificuldade decorre da falta de integração das centrais de acionamento, permitindo o acionamento simultâneo dos dois serviços, caracterizando uma duplicidade de comparecimento que gera grandes constrangimentos, quando não resulta em lamentáveis eventos, francamente noticiados pela imprensa, resultando em prejuízos para a imagem de ambas as instituições.

²³ O Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU/192) é um programa do governo federal, regulado pelo Ministério da Saúde, que tem como finalidade prestar socorro à população em casos de urgência/emergência. Ele é o principal componente da Política Nacional de Atenção às Urgências, e foi criado pela Portaria nº 1864 de 29 de setembro de 2003. Mais informações e a legislação reguladora estão disponíveis em : <http://portal.saude.gov.br/saude/area.cfm?id_area=456.> Acesso em 15jun09

O relacionamento com o SAMU é bastante complexo e varia de cidade para cidade e de guarnição para guarnição. Esta relação pode ser benéfica nos casos em que o volume de solicitações é muito grande e as chamadas são dispensadas porque o SAMU chega antes ao local. Quando a guarnição como um todo, se sente desobrigada de dar continuidade, pode aproveitar para retornar mais rápido ao quartel e descansar. Por outro lado, se a guarnição e em particular, o motorista, interpreta aquela solicitação como sua responsabilidade, só o fato de imaginar que o SAMU pode chegar “na frente” é motivo suficiente para que ele imprima maior velocidade no seu deslocamento. Isto geralmente acontece com ocorrências envolvendo traumas, que são reconhecidas pelos bombeiros como situações de atuação típica de sua categoria.

Outro atravessamento digno de nota é proveniente dos superiores hierárquicos, cuja presença na cena das ocorrências pode ser interpretada de duas maneiras: positivamente, quando o comparecimento é percebido como apoio ou negativamente, quando é entendido como controle e fiscalização. Um exemplo observado aconteceu durante um acionamento para uma ocorrência de acidente com vítima presa nas ferragens. Ao ouvir através do rádio que um superior estava se deslocando para o local da ocorrência, um motorista aumentou a velocidade de seu deslocamento, dizendo que precisaria chegar antes dele. Ao ser questionado sobre os riscos de aumentar muito a velocidade, disse que fazia aquilo porque não queria ser alvo de críticas deste superior ou do motorista dele.

2.3.7 O trânsito

A atuação do Corpo de Bombeiros é ampla e qualquer local pode ser palco da sua ação; seja na cidade ou no campo, nas montanhas ou nas pradarias, nas matas, nos rios e lagos. O que há de comum em todos os locais de ação, é que os bombeiros deverão necessariamente deslocar-se, partindo de seu aquartelamento, enfrentando neste

deslocamento condições adversas, tais como: topografia acidentada, congestionamentos, más condições de manutenção das vias, sinalização insuficiente, falta de recursos para o deslocamento de emergência, etc.

No que concerne ao trânsito, os motoristas relatam perceber uma intensificação progressiva do fluxo que pode ser confirmada nas estatísticas oficiais, registrando um aumento da frota total de veículos. Em Belo Horizonte, onde se concentra a maioria das ocorrências, a frota total de veículos que era de 861.520 veículos em 2005, chegou a 1.112.004 em 2008, numa taxa de crescimento anual de 10% nos últimos 2 anos, confirmando a percepção dos condutores operacionais (Tabela 4).

Tabela 4: Evolução da frota de veículos em Belo Horizonte – 2005/2008

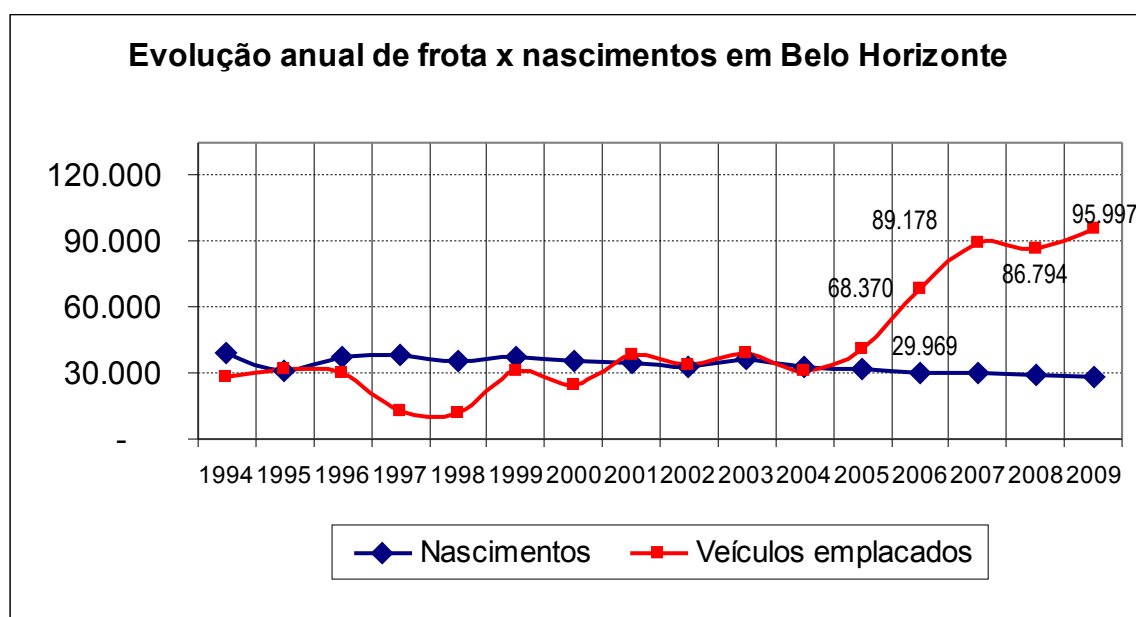
Evolução da frota de veículos em Belo Horizonte – 2005/2008				
Categoria	2005	2006	2007	2008
Automóvel	627.812	666.778	724.419	789.683
Caminhoneta e caminhonete	92.779	99.132	106.506	115.702
Caminhão	24.027	25.011	26.441	27.362
Ônibus	6.151	6.602	6.787	7.060
Moto	82.087	94.205	112.695	131.744
Outros	28.664	31.516	35.466	40.453
Frota total	861.520	923.244	1.012.314	1.112.004
Taxa de crescimento (%)		7,00%	10,00%	10,00%

Fonte: BHTRANS – Relatório de Gestão 2005/2008

Os especialistas na área de transportes, para contextualizar o crescimento da frota, costumam compará-lo com a evolução do número de nascimentos, que ilustra o crescimento populacional. Observando-se no Gráfico 2, apresentado a seguir, os registros referentes ao período de 1994 a 2008, percebe-se que, a partir de 2004, houve uma grande intensificação no crescimento da frota rompendo com uma proporcionalidade tradicionalmente observada. Há entre os especialistas um consenso sobre as causas dessa situação, acreditando se tratar de um fenômeno de ordem econômica, envolvendo a queda

da taxa real de juros praticada no mercado, o aumento de renda real observado nas 6 das principais regiões metropolitanas, o alargamento dos prazos de financiamento de veículos e a maior disponibilidade de crédito (FENABRAVE, 2007)

Gráfico 2: Evolução anual da frota comparada com o número de nascimentos em Belo Horizonte



Fonte: BHTRANS – Relatório de Gestão 2005/2008

Este aumento do número de veículos é um dos aspectos que os motoristas operacionais julgam decisivos para dificultar seu deslocamento, associado a uma mudança de comportamento percebida nos motoristas civis. Segundo os bombeiros, antigamente, ao ouvir o barulho da sirene, avistando as luzes vermelhas intermitentes, os motoristas civis rapidamente iniciavam manobras evasivas, dando passagem aos veículos

de emergência. Hoje, isto já não acontece desta maneira, e muitas vezes, os veículos de emergência, além destes dispositivos regulamentares, precisam usar de outras estratégias para conseguir passagem.

A estratégia mais comum envolve o uso da buzina associado ao piscar de faróis. Quando não é suficiente, alguns motoristas aproximam lentamente seu veículo daquele que se encontra à sua frente, numa tentativa de “empurrá-lo” e obter passagem para prosseguir. Nem todos os motoristas usam deste último subterfúgio, pois avaliam que ele pode comprometer as condições de segurança. Em último caso, os companheiros de guarnição auxiliam sinalizando para os motoristas e passageiros dos veículos ao redor, pedindo passagem e batendo com as mãos na lataria dos veículos, como meio de chamar a atenção daqueles motoristas civis que estejam distraídos em seus carros, ou que, em virtude do isolamento proporcionado pelos vidros fechados de seus veículos, não tenham percebido a aproximação das viaturas. Se nenhuma destas estratégias obtiver sucesso, resta aos motoristas dos bombeiros aguardarem o deslocamento natural dos veículos, até que seja possível ultrapassá-los. Quando isso acontece, relatam seu desagrado, interpretando essa mudança de atitude como uma banalização de sua “missão”.

Outro aspecto relacionado com o trânsito, também relatado pelos bombeiros, trata da difusão dos períodos de pico, ou seja, os períodos de maior demanda de atendimento, que se concentravam nos finais de semana e feriados, têm se dispersado, sendo observados em dias e horários em que não aconteciam em anos anteriores. Isso se dá não só quantitativamente, como qualitativamente, ou seja, tipos de ocorrências que eram característicos de determinados períodos, passaram a ser comuns em qualquer dia, a qualquer hora.

Finalmente, é importante ressaltar que foi percebido pelos pesquisadores que o momento mais crítico dos deslocamentos diz respeito à passagens em cruzamentos, pois

nem sempre os motoristas civis que estão transitando em sentido contrário conseguem visualizar a aproximação da viatura, demandando dos condutores operacionais a realização de manobras evasivas. Ao serem questionados sobre estas situações, os bombeiros revelam sentir necessidade de cursos específicos de “direção ofensiva”, que lhes permitam desenvolver habilidades específicas para manobras evasivas e ofensivas em situações de emergência.

2.3.8 A compreensão dos acidentes

Antes de abordarmos os acidentes específicos, é preciso esclarecer alguns aspectos que foram bastante discutidos durante as observações e reuniões realizadas com os bombeiros, e referem-se principalmente à maneira como os acidentes são interpretados na corporação, e as condutas decorrentes deste entendimento, que se materializam principalmente nos processos de apuração e análise dos sinistros.

Em geral, os motoristas compartilham da crença que acidentes são eventos fortuitos, resultando de uma série de fatores que nem sempre ficam muito claros para todos os envolvidos. Eles percebem que a corporação, na maioria das vezes, atribui de maneira imediata a responsabilidade ao condutor, sem considerar os demais aspectos que podem contribuir na sua causação e que não estão aparentes. Compete ao motorista, durante o curso do procedimento de apuração, provar que não foi negligente, imperito ou imprudente.

Esta crença vem acompanhada de julgamentos preconceituosos relativos às condutas dos motoristas, traduzindo a idéia de que esses profissionais seriam naturalmente negligentes ou imprudentes, interpretando de maneira simplista suas ações e

desconsiderando todos os determinantes que os levam a se conduzir da maneira como o fazem.

Lembramos que em todo acidente o CBU deve comparecer e conduzir os procedimentos decorrentes, acionamento/dispensa da perícia, comunicação do acidente e outras providências de ordem prática. O que se percebe nestes casos, é uma grande preocupação com os veículos (que são normalmente muito valiosos), que nem sempre se estende ao bem-estar do condutor envolvido.

Na maioria das vezes, não havendo lesões físicas com sinais aparentes de impedimento, os motoristas, após se envolverem em um acidente, retomam suas atividades como se nada tivesse acontecido. Também esta conduta gera muita insatisfação e muitas críticas, porém, alguns condutores relatam perceber mudanças, principalmente depois do ingresso dos oficiais de saúde, especialmente os psicólogos, que vêm orientando os militares em posição de comando sobre a necessidade de dispensar os bombeiros após eventos perturbadores, visando preservar as condições de segurança da guarnição, bem como garantir aos motoristas acolhimento e atendimento, uma vez que os mesmos podem ter consequências danosas para sua saúde e seu desempenho profissional futuro.

Capítulo 3 – Estudo de Caso: análise de acidente e quase-acidentes

3.1 O acidente de Rodrigo²⁴

3.1.1 A trajetória pessoal

Rodrigo é natural de Belo Horizonte onde viveu praticamente toda sua vida. Foi criado pelos pais junto com seus nove irmãos, sendo cinco homens e quatro mulheres. Ele é o oitavo filho e o mais novo dos homens, tendo depois de si, duas irmãs mais novas.

Descreve sua família como “muito pobre”. O pai trabalhava como faxineiro e a mãe era dona de casa. “Meus pais ganhavam muito pouco e tinha muita gente em casa. [Passávamos] necessidade de ter o que comer mesmo. A gente nunca teve televisão e geladeira, não”. Contudo, apesar das dificuldades financeiras, o relacionamento com os pais e os irmãos é considerado harmônico e afetuoso: “[...] sofria muito só financeiramente. Dou graças a Deus pela família que tenho”. Como ficará claro no relato de sua história, os irmãos de Rodrigo sempre estiveram presentes, ajudando-o e incentivando-o em diversos momentos de sua vida.

Quando estava com 10 anos, os irmãos mais velhos (alguns trabalhavam como caminhoneiros e outros com limpeza e manutenção de piscinas) compraram uma fazenda em Goiás, para onde Rodrigo mudou-se junto com seus pais. A terra verde e fértil comprada na época das chuvas, revelou-se péssima para o cultivo, quando começou a seca: “[...] o pai plantava e nada nascia. Na hora que a gente puxava estava tudo cheio de cupins comendo as plantas”. Assim, depois de três ou quatro meses, a família retornou a Belo Horizonte e Rodrigo, ciente das dificuldades financeiras, sentiu “necessidade de começar a trabalhar”.

3.1.2 A trajetória profissional

²⁴ Trata-se de um nome fictício, assim como todos os outros que aparecem durante os casos.

Ainda aos 10 anos, Rodrigo começou a trabalhar como servente de pedreiro. Por causa de sua mudança para Goiás, “perdeu um ano na escola”, mas voltou a estudar no ano seguinte e a partir daí, sem deixar de freqüentar a escola, trabalhava, ajudando em obras perto de sua casa. Ao mesmo tempo auxiliava um colega a arrancar e plantar grama, apartava vacas para ordenha e tirava cascalho de rio. Conta com orgulho que o trabalho era pesado e que sofria para conseguir fazer o mesmo que trabalhadores adultos faziam.

[...] Eu chorava fazendo isso [retirada de cascalho], porque era muito pequeno e não agüentava o peso. Tinha homens adultos que faziam isso. A gente enchia as latas, punha no carrinho de mão e tinha que subir uma ladeira para colocar o cascalho no lugar aonde o caminhão vinha pegar. Eu chorava, mas tinha que acompanhar os caras, senão, eu não recebia.

Por volta dos 12 anos, foi trabalhar num depósito de material de construção onde alguns de seus irmãos trabalhavam. Enquanto eles dirigiam, Rodrigo os ajudava a carregar os caminhões. Foi nesse depósito que ele aprendeu a dirigir, aos 14 anos.

Nesse depósito tinha uma área muito grande e, às vezes, precisava carregar um pouco de areia [num local] e um pouco de brita [em outro local]. Aí, ficava eu e um outro rapaz carregando o caminhão. Meu irmão [dizia]: ‘na hora que você terminar de carregar o caminhão, encosta ali para carregar o resto’. Aí, ele saía pra lá. Como a área era muito grande, eu pegava o caminhão e ia aprendendo. Ia treinando naquela área. De vez em quando, eu saía. Naquela época, a fiscalização era mais tranqüila. [Ficava] no bairro mesmo. Ele [o irmão] do meu lado. Eu ia dirigindo e a gente ia fazendo as entregas. E assim, eu fui aprendendo.

Entre os 14 e 15 anos, alguns de seus irmãos montaram uma oficina de lanternagem e pintura, chamando-o para tomar conta. “Tinham os profissionais

qualificados, mas tinha que ter alguém de confiança para tomar conta da oficina”. Ele diz que ficava “..tomando conta, gerenciando e aprendendo também. Aprendi muita coisa de oficina de lanternagem e pintura... Solda. Aprendi muita coisa.”

Antes de completar 16 anos, teve seu primeiro trabalho com carteira assinada, como *office-boy* na Secretaria de Estado de Planejamento, onde ficou até os 17 anos. Rodrigo revela que seus chefes na Secretaria gostavam muito dele e conseguiram um artifício para mantê-lo trabalhando lá depois que completasse 18 anos, mas ele precisava sair: a namorada engravidou. “Estavam gostando de mim, mas eu precisava sair. A namorada estava grávida e eu tinha que sair para receber meu acerto, para comprar berço, fogão e a cama. Aí, eu saí da Secretaria de Planejamento e parei de estudar”.

Ele então se casou e começou, a partir deste momento, a trabalhar em tempo integral, só retomando os estudos dez anos mais tarde, quando conseguiu concluir o 2º grau. Voltou a trabalhar na oficina do irmão durante algum tempo (não sabe precisar quanto). Nessa época, chegou a ter 3 trabalhos simultâneos, porque, como nos conta, “[...] ganhava muito pouco em cada um deles, tinha que ter vários para sobreviver. Trabalhava dia e noite!” Durante o dia, começou a trabalhar com limpeza e manutenção de piscinas, como o restante de seus irmãos. “Minha família quase toda mexe com isso. Meus irmãos. Mexem com limpeza e tratamento de piscinas. São bem estáveis nessa área.”. Nas noites, de segunda à sexta, gerenciava uma lanchonete que vendia sanduíches. Nos sábados e domingos à noite, vendia cachorro-quente com um carrinho emprestado.

Ele reconhece que não tinha profissão fixa, mudando quando aparecia uma oportunidade melhor, mas conta com orgulho que se adaptava facilmente, “... tudo que eu pego para fazer, eu aprendo rápido”.

Rodrigo revela sua crença de que todas as pessoas são capazes de aprender tudo, e se dá como exemplo, contando que participou da construção da própria casa. Gastou muito durante a construção e, no final, ficou com pouco dinheiro para o acabamento, resolvendo fazer ele mesmo o reboco. Nunca havia feito isto antes, então, tirou férias, procurou uns colegas que o ensinaram o básico e decidiu fazer uma experiência...

[...] eu aprendi a rebocar e reboquei um pedaço pequeno da parede. Aí, chamei minha mulher e disse para ela que tinha chamado um pedreiro e que ele havia feito aquela amostra. Perguntei o que ela achava. Ela disse que estava muito bom e que eu podia contratá-lo. Aí, contei para ela que era eu mesmo que tinha feito. Reboquei a casa toda.

Depois desta fase, ainda teve uma rápida passagem por um hotel, onde trabalhou como mensageiro e por uma loja de roupas femininas, trabalhando como vendedor.

Ele esclarece que somente em 1993 tirou sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH), pois, “[...] não tinha necessidade de carteira, até então. Eu não me preocupei em tirar com 18 anos. Eu trabalhava na lanchonete e não dirigia.”.

Em 1994, quando completou 21 anos, um de seus irmãos mais velhos comprou um táxi, e como era aposentado, colocou o veículo e a licença em nome de Rodrigo. Ele diz: “[...] meu irmão, de novo! Um dos mais velhos. Ele colocou o táxi no meu nome porque era aposentado e não ia mexer. Eu fiquei nesse táxi um bom tempo.” Revelou ainda que naquela época, faltavam táxis em Belo Horizonte e ele trabalhava

muitas horas seguidas, “[...] rodava dia e noite. Minhas pernas desciam até ‘doces’ do carro”.

Desde então, Rodrigo trabalhou dirigindo o taxi, fazendo entregas de caminhão e como motorista executivo em uma multinacional.

Ao ser novamente confrontado com sua frequente mudança de trabalho, desabafa: “[...] minha vida foi muito sofrida desde cedo. Eu casei muito cedo, tive uma filha, depois um filho. Tinha que sustentá-los”.

Esclarece que, apesar deste sofrimento ligado às dificuldades materiais durante a infância, ele, os pais e os irmãos, encontraram através do trabalho a superação destas dificuldades.

Hoje eu fico feliz de ver os meus pais como estão, sabe? Minha mãe e meu pai conseguiram uma boa aposentadoria. Os irmãos estão todos bem. Todo mundo pobre, mas todo mundo bem. Todo mundo tem casa, não mora de aluguel. Todo mundo, sabe? Acho que a felicidade não está nas posses, sabe? Está muito além disso.

3.1.3 O trabalho no Corpo de Bombeiros

A entrada no Corpo de Bombeiros em 2002 foi um marco na vida de Rodrigo, representando uma estabilidade profissional que nunca tinha conseguido e que almejava.

Tinha necessidade de um emprego estável. (...) Quando eu entrei no Bombeiro, foi tão bom para mim. Eu dei tanto valor aqui e dou até hoje. Eu sou sargento. Eu não acreditava que ia ser sargento. Entrei no

Bombeiro com 29 anos e fiz a escolinha com 30²⁵. Não imaginava que ia conseguir entrar aqui.

Concluído o Curso de Formação de Soldados (CFSd), foi trabalhar na Prontidão de Incêndio de um dos batalhões da RMBH, onde logo descobriram sua experiência como motorista.

[...] eles ficaram sabendo. Conversando na Ala, eles ficam sabendo o que a gente faz, o que não faz. Aí, um dia deram uma voltinha de caminhão comigo e disseram que eu dirigia bem ‘pra caramba’. Tinham uns motoristas tão ‘roda dura’ na época. Nossa, me dava um medo de andar com os caras...

Foi então, convencido a se credenciar²⁶.

O pessoal implorou para eu credenciar. Implorou... Quase me obrigaram a credenciar. Falaram que estavam precisando de motoristas na ala, que eu tinha experiência, e que era bom motorista. Gostaram de mim de um jeito incrível, sabe?

Desta maneira, Rodrigo, um soldado recém-formado, passou a trabalhar como motorista, sendo designado para dirigir, principalmente, os caminhões pesados. Ele diz que os chefes e colegas da ala confiavam tanto na sua capacidade para dirigir que, durante um determinado plantão, depois de um empenho prolongado, no qual haviam atendido uma ocorrência de incêndio, todos dormiam no carro durante a volta. Ele brinca dizendo que “era um ‘recrutão’ dirigindo caminhão”. Conta que quando começou a dirigir, em algumas ocorrências, era ele quem ia e voltava dirigindo, e, em outras, o sargento ia

²⁵ A idade máxima para ingresso nas Instituições Militares Estaduais é de 30 anos completados até a data de início do curso de formação. Quando Rodrigo fez o concurso, o primeiro após a desvinculação da PMMG, o CBMMG não contratava desde 1999 e a prova em 2002 era a última oportunidade para Rodrigo ingressar na corporação, pois depois deste ano, estaria acima da idade máxima permitida. A escolinha a que se refere é o Curso de Formação de Soldados (CFSd).

²⁶ Como foi dito anteriormente, para dirigir veículos oficiais de bombeiro, o militar, além de possuir habilitação, precisa se submeter ao processo de credenciamento.

dirigindo e ele voltava. Até que, em pouco tempo, conquistou completamente a confiança dos chefes e colegas, como revela no exemplo abaixo:

Eu estava dirigindo um AB, um ‘trambolhão’ grandão. De madrugada, voltando de uma ocorrência numa cidade a uns 70 km de distância. Na hora que eu olhei, o sargento estava dormindo, e todo mundo estava dormindo lá atrás. Aí, eu virei para trás e falei:

- Ô cambada! Vocês estão dormindo! Vocês estão confiando muito em mim! Vocês nem me conhecem direito!

Aí, os ‘caras’ acordaram rindo, dizendo que não estavam dormindo, que só estavam de olhos fechados.

O sargento falou:

- É porque você dirige muito macio, não dá arranco com o carro. Aí, você começa a dirigir muito ‘maciinho’, ‘maciinho’, o pessoal vai ‘bambeando’, ‘bambeando’...

Rodrigo se considera um motorista habilidoso, admite que dirige sem “dar arrancos” no carro. Atribui isso à experiência de muito tempo dirigindo táxi e ao aprendizado em caminhão. “Tudo é costume. Se o cara acostumar a dirigir assim, vai achar normal, dirigir macio. Ninguém vê se eu estou passando marcha”. Reconhece que é muito ruim se vangloriar, mas avalia que muitos motoristas da corporação não têm a mesma habilidade que ele para dirigir.

É esta habilidade que ele considera ter sido responsável pela sua indicação para ser motorista do comandante de sua unidade. Ele foi cobrir as férias do motorista do comandante que já tinha dispensado três outros substitutos. Logo nos primeiros dias, foi viajar com o comandante, que gostou de sua condução e ficou com ele até o retorno do motorista efetivo. Durante esta viagem, o comandante ofereceu a Rodrigo a possibilidade de permanecer definitivamente como motorista do comando, mas ele recusou. Foi neste

relato que nos revelou mais uma de suas facetas: a capacidade de expor suas opiniões e desejos de maneira clara e direta...

Aí, eu disse pra ele:

- Ô chefe, já que estamos só nós dois sozinhos dentro do carro, o senhor não importa que eu fale, não é?

Ele disse que eu podia falar o que eu quisesse. Aí, eu disse que não tinha interesse nenhum em ser motorista de comandante. Eu falei que não acostumava a ser administrativo e trabalhar com oficial. Eu não gostava de ser chamado atenção à toa. Falei um tanto de coisa para ele.

Diante desse exemplo, perguntamos a Rodrigo se não sentia medo de se posicionar tão abertamente e ele disse que não; que em outras situações, havia se conduzido da mesma maneira e aprendeu que esta era a melhor maneira de se portar. Como exemplo, nos contou sobre sua experiência como motorista executivo de um alto funcionário de uma empresa multinacional.

[...] eu dirigia para um italiano que falava umas nove línguas. Ele era inteligente demais. O pessoal puxa-saco falava tudo que achavam que ele queria ouvir. Eu não. Quando eu ia buscar ele em casa, ele conversava muito comigo. A gente não concordava em nada. Eu não concordava e pronto. Meus pensamentos não são iguais ao da senhora [entrevistadora], ninguém tem que concordar com ninguém. Ele me perguntava o que eu achava. Se ele não perguntasse, eu não ia dizer nada. A partir do momento que ele perguntava, eu falava...

Confessa que gosta de dirigir, mas ao ser questionado, diz que não considera que dirigir seja uma profissão. “Ser psicólogo é uma profissão, ser dentista, médico, pedreiro”. Alega como justificativa que “... dirigir todo mundo sabe, é uma coisa normal, (...) é uma necessidade do dia-a-dia”. Somente quando confrontado, reconhece que ser motorista de viaturas de bombeiros é diferente de dirigir o próprio carro.

Não, com certeza a responsabilidade é maior e a pessoa tem que ter um conhecimento melhor... Não é bem conhecimento, é ter maior habilidade. É, nesse sentido, pode ser considerada uma profissão... A gente vê tanta 'roda dura' dirigindo....

A despeito do que alguns bombeiros dizem, Rodrigo não considera que dirigir carro de bombeiros seja “coisa para bobo”, ainda que reconheça ser uma atividade não valorizada, não recebendo qualquer tipo de incentivo. Não obstante, para ele, dirigir significa “ [...] o que eu mais sei fazer na vida, sabe?” Considera que seria “[...]um desperdício eu ficar sem dirigir no bombeiro e andar do lado de outro cara dirigindo. Eu acho que é uma contribuição que eu dou para a corporação. Eu penso assim. Na época, eu via a necessidade de fazer assim”.

Confrontado com a situação atual, em que faltam motoristas na ala operacional, confia que alguns colegas abandonaram a ala operacional, conseguindo transferência para outros setores porque dirigiam muito. “[...] Tinha dia que eles entravam na UR e faziam 400 [km]. Tinha vez que dirigiam até 600 km num dia [de serviço]. Então, é muita coisa, é muito cansativo, é até perigoso”. Inquirido sobre esse perigo, aponta a extensa jornada, que exige do motorista sair de madrugada, após ter trabalhado o dia inteiro.

Aqui é 24 horas. E acordar de noite para sair de caminhão... Tem gente que sai dirigindo [e ainda está] dormindo. (...) Tem colega que já falou para mim que saiu para ocorrência e foi ver que estava dirigindo quando já estava chegando no local. O cara nem viu. Desceu [do alojamento], estava dentro do carro e nem viu. Isso é muito perigoso.

Ele revela que tal situação nunca aconteceu consigo e atribui isto ao seu tipo de sono que é leve, facilitando seu despertar mesmo quando está muito cansado: “... eu posso estar dormindo aqui, se tiver uma pessoa conversando baixinho, eu não consigo dormir. Se tiver TV ligada eu não consigo dormir. Para mim, dormir tem que estar escuro e [em] silêncio total”.

Rodrigo comenta que o revezamento tem sido comprometido pela redução do efetivo, principalmente nos Postos Avançados. Quanto a isto, o que tem sido possível fazer é alternar o tipo de veículo que o motorista dirigirá durante os serviços subsequentes, como ele explica: “[...] hoje eu estou na UR, no próximo serviço estarei no AB”. Desta maneira, pelo menos os condutores ficam em carros cuja demanda de saída é variada.

Contudo, essa alternância resulta em outro desafio: dirigir veículos diferentes. A este respeito, comenta “[...] esse negócio de polivalente é para poucos. Pode acontecer, mas são poucos. Não é para todo motorista”. Ele exemplifica:

Eu conheci motorista [de caminhão], amigo do meu irmão que só dirigia carro pesado. Quando ele pegava carro pequeno, ele dava ‘navalhada’, ele dava ‘barbeiragem’ no carro pequeno, de tão acostumado que ele era dirigir carro grande. Ele não sabia dirigir carro pequeno. E com certeza, existe motorista que não dá conta de dirigir carro grande, só dirige carro pequeno.

3.1.4 O acidente

Desde que seus superiores e colegas da ala descobriram sua experiência como motorista e comprovaram sua perícia, Rodrigo passou a ser empenhado na condução de viaturas, dirigindo principalmente os caminhões, veículos que revelou serem seus favoritos. “Eu gosto de dirigir carro grande. Não tenho dificuldade para dirigir carro

pequeno, [mas] carro pequeno para mim é brincadeira... para mim é!” Neste período não ocorreu nenhum acidente ou incidente com ele enquanto conduzia os carros de bombeiros ou seu veículo particular.

O acidente de Rodrigo aconteceu enquanto ainda era soldado, mas para preservar o sigilo, não será especificada a data e serão omitidos todos os detalhes que não comprometam sua análise.

Era um dia durante a semana, por volta das 14 horas e chovia muito. Ele estava escalado como motorista da guarnição de socorro e ainda não tinha saído para atender nenhuma ocorrência “[...] eu estava [escalado] no AB nesse dia e estava chovendo. Em época de chuva, o AB quase não sai”.

Rodrigo havia saído do alojamento para dar uma volta pelo pátio da PI. “Eu lembro que tocou essa ocorrência e eu estava ‘descendo o cano’²⁷. Aí o pessoal falou: ‘Ô Rodrigo, vai nessa aí, vai nessa aí’.” Mesmo escalado em outra guarnição, isto é comum acontecer por causa do revezamento. Outro fator que influencia é o tipo de ocorrência, pois sempre que se trata de uma situação grave, a rapidez é fundamental. “Era uma ‘verdinha’²⁸. Quando é ‘verdinha’ assim, a gente fica quente. Aí, eu entrei na viatura, a liguei e fiquei esperando a guarnição. E a guarnição veio e nós saímos”. Assim, ele assumiu um veículo que não era aquele para o qual estava escalado e que tinha “recebido” (e conferido) durante a passagem do serviço naquela manhã. “Era uma Ranger²⁹. Um carro muito potente de 6 cilindros, muito bom o carro. E eu capotei esse carro...”.

²⁷ Nos quartéis de bombeiro, normalmente os veículos ficam estacionados ao nível da rua e os alojamentos são construídos sobre o estacionamento, com acesso através de escadas, rampas e de canos, pelos quais os bombeiros deslizam diretamente para o estacionamento, agilizando sua saída.

²⁸ Verdinha é a maneira informal de se referir a uma ocorrência de salvamento. Os bombeiros usam esta referência porque o acionamento se dá com toques de cigarra e luzes: azul para ocorrências de incêndio, verde para ocorrências de salvamento (acidentes com vítimas em ferragens, dentre outros) e vermelho para ocorrências de resgate. Quando a ocorrência é mais grave, implica no acionamento de mais veículos e as luzes são acesas juntas.

²⁹ Era uma Ford Ranger 6 cilindros.

A guarnição era composta por um sargento, que a chefiava, três combatentes e ele. Todos colocaram o cinto de segurança e por se tratar de uma ocorrência considerada grave (acidente automobilístico com vítimas presas nas ferragens), logo ao entrar no veículo, equiparam-se com capacetes e outros apetrechos. “Graças a Deus, nesse dia, todo mundo colocou o cinto. É de praxe todos colocarem o cinto, mas pode acontecer de alguém não colocar, não é?”

Rodrigo conta que pouco depois de sair do quartel, ao pegar um acesso onde há uma curva mais fechada, mesmo estando em velocidade moderada, o carro “deu uma saidinha” e o sargento comandante da guarnição recomendou que tomasse cuidado, pois os pneus não estavam muito bons. Diante disto,

[...]eu fui tranqüilo, sem correr com o carro, mas na hora que chegou lá na frente, na rodovia, tem uma curva complicada...

Eu reduzi, estava a menos de 60 km/h. Estava escorrendo uma água e a viatura ‘aquaplanou’. Aí, ela [a viatura] começou a sair, a traseira e o pessoal [da guarnição] falou assim:

- Ô Rodrigo, não pisa no freio não. Calma!

Aí, eu falei:

- Eu estou calmo. Eu estou tentando voltar ela.

Eu estava conversando dentro do carro com o pessoal:

- Ô gente, eu estou tentando voltar, mas não está dando.

O veículo continuou deslizando sem que ele conseguisse controlar, até que a roda direita bateu no meio fio e o carro capotou. “Na hora que ela bateu com a roda direita no meio fio, ela tombou. Capotou umas três vezes. Capotou e foi um terror”.

Apesar da gravidade do acidente, nenhum dos integrantes se feriu gravemente, tendo somente escoriações e pequenos ferimentos. Isto se deveu, em parte, ao fato dos integrantes estarem totalmente equipados para o salvamento, portando capacetes, luvas e vestimentas grossas.

Rodrigo atribuiu o acidente ao estado dos pneus e às condições climáticas que tornaram o local mais propício para derrapagens. “Eu fiquei bobo como esse carro saiu, com a maneira que ele saiu. Eu não tive controle do carro. Com certeza foram os pneus. Se ele tivesse com os pneus um pouco melhores, eu acredito que ele [o carro] tinha firmado”. Para reforçar sua hipótese, conta que logo atrás dele, vinha outra viatura, um caminhão, que também saiu na curva.

O AB estava vindo atrás. Você acredita que o AB deu uma escorregada? Eu não vi porque nessa hora, o motorista é quem sai mais ‘doido’, mas o pessoal que desceu, viu o AB vindo atrás, logo atrás, logo depois que a gente acabou... O AB deu uma saída de traseira, fez assim, fez assim [faz gestos de deslizar de um lado para o outro] e voltou. Para você ver que o local estava crítico, sabe? Além dos pneus estarem carecas, o local estava dando causa. E com o AB só não aconteceu coisa pior porque seus pneus estavam novos.... Mas quase! Foi muito ruim. Esparramou coisa para todos os lados, foi muito feio.

A seguir, foi chamada uma guarnição da Polícia Militar para fazer a ocorrência e uma equipe da Polícia Civil para realizar a perícia. Quando retornou, Rodrigo continuou a trabalhar e ainda naquele mesmo serviço voltou a dirigir, voluntariamente. Ele saiu com um sargento para buscar um equipamento, “[...] ele levou o carro e eu o trouxe de volta. Eu disse: deixa eu dirigir esse carro, aí! O pessoal confia tanto em mim que eu não fiquei um dia sem dirigir! De tanto que eles confiavam. Quando eles vêem que é culpa do motorista, não deixam ele dirigir...”

A investigação do acidente aguardava o resultado da perícia, mas antes do resultado, começaram os comentários:

Todo acidente, todo acidente fazem comentários (...)

Tem pessoas... Tem pessoas que são mais que peritos, sabe? Tem pessoas que, só de ver [o carro batido] assim, já sabem tudo o que

aconteceu, parece que tem uma bola de cristal. Sabe tudo, mas não sabe nada. Só dão palpite errado. (...)

Tem cidadão que viu a viatura no pátio e já colocou logo a culpa no motorista, sabe? Aí, complica...

Algumas semanas depois, o relatório da perícia foi divulgado, atribuindo a causa do acidente às condições dos pneus e a responsabilidade ao motorista. Rodrigo comenta o fato em tom indignado:

a perícia]Deu causa do acidente aos pneus e a culpa ao motorista, porque a manutenção de 1º escalão, que no caso [inclui] a troca de pneus, é de responsabilidade do motorista. [...] Mas isso no âmbito geral, [porque] numa instituição pública não se pode atribuir isso somente ao motorista, porque, para começar, tem uma oficina aqui que é responsável por esse setor e já haviam sido confeccionados documentos pedindo a troca dos pneus. Eu nem sabia.

A condução da apuração foi considerada “imparcial” por Rodrigo que começou a receber ajuda dos colegas bombeiros (motoristas e combatentes), pois como não conhecia o carro, não sabia de seu histórico.

Eu quase não saía nesse carro. Então, eu não sabia como estava esse carro, eu não o conhecia. Aí, o pessoal que sempre gostou muito de mim aqui no quartel, começou a me ajudar, falando:

-Tem documento ali...

Foram juntando documentos para eu poder fazer a minha defesa

Apesar desta imparcialidade, Rodrigo percebeu que mesmo com um histórico que implicava outras pessoas, a apuração começou se restringir à investigação de sua participação. Então, constituiu um advogado e com a ajuda dos colegas, apontou outros possíveis responsáveis, como integrantes da oficina e da Diretoria de Apoio Logístico.

Aí, as pessoas que iam sendo citadas, eram chamadas para depor e essas pessoas iam dando provas que elas não eram culpadas. Através dessas provas, iam trazendo outras pessoas que poderiam ser culpadas

também. Aí, foi virando uma bola de neve. Aí, eu acho que arquivaram por causa disso: era muita gente.

Ele revela que durante a apuração verificou-se que haviam documentos feitos pelos motoristas do veículo, indisponibilizando-o por causa das condições dos pneus. Também foram encontrados documentos da oficina para o setor de compras da DAL, solicitando a aquisição de pneus.

O arquivamento do processo gerou polêmica na unidade, mas seus desdobramentos são analisados como favoráveis por Rodrigo. No âmbito institucional, nunca mais faltou pneu. “Eu acho que eles não deixam faltar pneu hoje em dia por causa de verba, que hoje tem, e por causa desse negócio [o acidente] que eu acho que teve alguma coisa a ver”. No âmbito individual, diz que buscou conhecer todos os veículos disponíveis em sua unidade, para não ser pego de surpresa.

Inquirido sobre sua avaliação a respeito daquele episódio, comenta que, mesmo se tratando de uma ocorrência grave, uma “verdinha”, ele deveria ter inspecionado rapidamente o carro, mas reconhece: “[...] ia ser muito difícil para mim, um soldado recém formado, [ao ser acionada para] uma verdinha, olhar o pneu ‘careca’ e falar que não ia... complicado!” Ao mesmo tempo, apesar de ser um “recrutão”, já era um motorista experiente, e esclarece que, por conhecer o local, manteve uma velocidade reduzida, não pisou no freio e tentou através de manobras evasivas (esterçamento de volante), recuperar o controle do carro. “Se tivesse uns pneus [em condições] um pouquinho melhores, eu acredito que ele [o carro] tinha firmado”.

Perguntado sobre o que faria na mesma situação, caso acontecesse hoje, Rodrigo começa respondendo que não sairia naquele carro. Diz que chamaria outro motorista que tivesse condições de dirigi-lo ou “baixaria” o carro, mas confrontado com

os mesmos detalhes que se impuseram para ele no dia de seu acidente, o motorista se cala, reflete e responde:

É complicado não é? É muito complicado porque isso [indisponibilizar a viatura] deveria ter sido feito antes. Antes da ocorrência entrar... Muito complicado...

Seria uma coisa para ser decidida no momento. É igual a reação que gente tem repentina... Às vezes, a gente fala que não tem coragem de fazer um tipo de coisa, no entanto, no momento, a gente faz... nem eu sei o que faria.

Mais isso é uma coisa que tem que pensar demais... Porque é uma vida em jogo.

Porque uma 'verdinha', geralmente tem vítima presa nas ferragens... É uma situação muito complicada. Talvez eu saísse com o carro, sim.

Porque é um carro que deveria ter sido baixado, colocado indisponível, antes. Se ele está disponível, eu acho que ele tem que sair. Eu acho que sairia com ele, sim.

3.1.5 Análise do acidente

O primeiro aspecto a ser discutido diz respeito à relutância inicial de Rodrigo em conceder entrevistas e autorizar a análise de seu acidente³⁰, devido a um desconforto

³⁰ Dois motoristas haviam sido abordados anteriormente, concedido entrevistas e autorizaram a realização da análise dos acidentes acontecidos com eles. Entretanto, após um período de muitas transferências na corporação (maio de 2009), desistiram de participar e pediram para que seus acidentes não fossem utilizados no estudo, o que requereu nova ida a campo para conseguir motoristas que autorizassem a análise de seus acidentes no presente estudo. Cinco motoristas foram indicados pelos próprios bombeiros operacionais. Destes, somente Rodrigo aceitou participar.

também observado em outros integrantes da corporação. Ao serem abordados sobre sua recusa ou desistência, relataram que temiam uma possível retaliação. Este retraimento não é incomum em instituições militares e pode ser atribuído à rigidez do regime (onde comportamentos considerados transgressores são punidos com rigor), que se intensifica em alguns períodos. Neste caso, trata-se do período de transição posterior à troca do Comandante Geral do CBMMG, que aconteceu em 2008, e favoreceu o surgimento de muitos rumores e incertezas.

A recusa dos motoristas pode ser interpretada como uma situação análoga ao silêncio que envolve a discussão dos acidentes nas organizações. Llorry (1999) expõe as dificuldades que cercam o estudo destes eventos e revela que as organizações, temendo a exposição “a críticas profundas de suas posições” que a deixariam vulnerável, evitam discutir e divulgar os detalhes referentes aos seus acidentes. Verificamos que este silêncio é percebido pelos trabalhadores, interpretado de maneira particular por cada um, o que pode intensificá-lo ainda mais, devido ao temor que gera. Quando conjugados, estes fatores impedem o debate técnico e científico, cujos resultados poderiam proporcionar, ao contrário daquilo que temem, benefícios na prevenção de novos sinistros.

A reação inicial de Rodrigo ao convite para participar da pesquisa, não foi diferente. Ele foi indicado pelos próprios colegas de ala, quando buscávamos um acidente para analisar, após duas desistências, já na etapa final da pesquisa. O processo que investigou seu acidente foi arquivado, mas ele teme uma Ação de Regresso, através da qual seria possível o desarquivamento de seu processo durante um período de 20 anos. Por este motivo, no primeiro contato, ele manifestou seu desejo de não participar, mas diferente de seus colegas desistentes, quis saber mais detalhes sobre a pesquisa, continuou

conversando sobre os procedimentos que já realizados, perguntando sobre a condução dos trabalhos e o manejo das informações. Finalmente, após algumas ponderações apresentadas durante a conversa (sobre as supostas consequências de retomar o relato e a discussão sobre seu acidente), começou a vislumbrar uma possibilidade de que o próprio estudo pudesse servir como instrumento para legitimar sua conduta, esclarecendo através de seus achados, os diversos determinantes do caso. Neste momento concordou em participar e autorizou o início da entrevista.

A atitude de Rodrigo é um exemplo claro do exercício de sua capacidade normativa (CANGUILHEM, 2007) e de seu “poder de agir” (CLOT, 2008), identificada em outras situações. No momento em que conseguiu vencer os temores (naturais diante da situação de insegurança vivenciada pela transição do comando), ao identificar na sua participação uma possibilidade para validar suas ações durante o evento estudado, e ousando relatar sua história a partir de sua perspectiva, ele “re-criou” a realidade e deixou de se sujeitar passivamente à suposta ameaça de ser submetido a uma nova alegação de culpa.

Clot (2008) descreve o poder de agir como sendo a capacidade do sujeito de ir além das regras, de atuar criativamente em seu meio. É ainda, a possibilidade de transformar os seus modos particulares de ação diante das imprevisibilidades impostas pela realidade. Então, enquanto o sujeito se limita a agir exclusivamente de acordo com as regras que lhe são impostas, desenvolvendo estratégias defensivas para acomodar a realidade ao enquadramento requerido pelas prescrições, ele apenas sobrevive e algumas vezes, até adoece. Somente através desta capacidade plena, que permite ao sujeito tornar-se autor de sua atividade, transformando as regras, criando meios, recriando assim a realidade, é que ele vive plenamente, expressando e preservando sua saúde.

Ao decidir enfrentar seu temor, contar sua história, acreditando que desta maneira obterá mais instrumentos para enfrentar as possíveis vicissitudes que porventura deverá enfrentar, não foi a primeira vez que Rodrigo ousou expor sua posição. Como havia feito quando era motorista do executivo italiano e ao recusar a proposta para dirigir para seu comandante, ele exercitou mais uma vez, seu poder de agir. Desta vez, sinalizando a possibilidade de recriação da realidade, mesmo num ambiente tão sobredeterminado por normas, regras e regulamentos, ou seja, pela prescrição, como o é no ambiente militar, onde ela tem o peso de lei³¹.

O acidente de Rodrigo revelou-se um excelente exemplo da complexidade que caracteriza esse tipo de evento, ao contrário do que é geralmente proposto por uma compreensão dos acidentes que permanece hegemônica em nosso país, influenciando agentes públicos, grande parte do aparelho formador de pessoal em segurança do trabalho, o discurso oficial e as normas vigentes (ALMEIDA, JACKSON FILHO, 2007; JACKSON FILHO GARCIA E ALMEIDA, 2007).

Esse entendimento é comumente chamado de Abordagem ou Paradigma Tradicional, Abordagem Clássica ou Abordagem-Padrão (LLORY, 1999; FREITAS, 2001; ALMEIDA, 2003; LIMA, 2006; JACKSON FILHO, 2007; CÂMARA, ASSUNÇÃO, LIMA, 2007), concebe os acidentes como fenômenos simples, resultantes da contraposição de fatores como: falhas humanas x falhas técnicas, atos inseguros x condições inseguras, traduzindo um raciocínio dicotômico, simplista e reducionista.

Tal concepção privilegia a idéia que os acidentes resultam de falhas causadas pelas ações ou omissões dos operadores ou de intervenções que desrespeitam normas ou

³¹ Nas organizações militares as normas e regras são dispostas sob a forma de legislação: instruções, resoluções e até mesmo leis. As transgressões conforme sua gravidade podem chegar a configurar um crime, como no caso dos crimes tipicamente militares, previstos no Código penal Militar.

prescrições de segurança (VILELA, IGUTI ALMEIDA, 2004). O resultado da perícia do acidente de Rodrigo é uma amostra deste raciocínio, que apontou como causa, o estado dos pneus (que estavam “carecas”) e responsabilizou o condutor por não trocá-los, desconsiderando elementos muito mais relevantes e que poderiam esclarecer melhor esses determinantes.

São esses elementos que tentaremos explicitar para justificar nossa discordância com a perícia, que se limitou a considerar apenas as supostas ações equivocadas daqueles que estavam diretamente envolvidos, desconsiderando as ações e decisões tomadas por pessoas que ocupam cargos distantes dos motoristas, mas que afetam suas decisões, suas ações, ou seja, seu trabalho.

Vale a pena lembrar que a trajetória pessoal de Rodrigo é marcada por uma vida de dificuldades financeiras, enfrentadas e superadas por ele, seus pais e seus irmãos, através do trabalho. Ainda que não lhes tenha propiciado a aquisição de muitas posses, ele é importante fonte de realização e tem garantido o sustento de suas famílias, bem como condições dignas de sobrevivência, que ficam claras na fala do nosso motorista, já citada, mas que vale a pena repetir:

Minha mãe e meu pai conseguiram uma boa aposentadoria. Os irmãos estão todos bem. Todo mundo pobre, mas todo mundo bem. **Todo mundo tem casa, não mora de aluguel. Todo mundo, sabe? Acho que a felicidade não está nas posses, sabe? Está muito além disso.**
(grifos nossos)

O trabalho no Corpo de Bombeiros então é altamente significativo para ele, pois além de representar a estabilidade perseguida durante muito tempo, em que se

desdobrou acumulando diversos trabalhos mal remunerados, reveste-se de um sentido heróico de salvar vidas, altamente valorizado pessoal e socialmente. Neste sentido cabe ressaltar que a desvalorização e falta de incentivo da atividade do motorista na corporação percebida por Rodrigo, não é suficiente para comprometer o caráter positivo com o qual reveste sua atividade. Isto se reflete de maneira clara nas suas falas, quando avalia que ao dirigir, faz aquilo que ele sabe fazer melhor, ou seja, dirigir; além de oferecer sua contribuição para a instituição “Então, é o que eu mais sei fazer. Eu acho que seria um desperdício eu ficar sem dirigir no bombeiro, andar no carro do lado de outro [motorista] dirigindo. Eu acho que é uma contribuição que eu dou para a corporação”.

Os irmãos representam uma parte importante de sua história, participando ativamente de sua iniciação profissional, não somente propiciando oportunidades de trabalho, como ensinando seus ofícios (dirigir caminhão, limpeza e manutenção de piscinas). As condições em que isso é feito são também muito importantes porque não se dão através de ensinamentos formais, mas ao contrário, acontecem no próprio contexto de trabalho, favorecendo a aquisição de um saber prático que permitirá o desenvolvimento de habilidades que lhe serão valiosas futuramente, como quando os colegas de ala descobriram que ele dirigia bem e “macio” e “imploraram” para que ele credenciasse, porque ele “tinha experiência e era muito bom motorista”. Assim, este cenário exemplifica a formação de uma competência individual, através do apoio de uma cultura profissional coletiva, franqueada a Rodrigo desde cedo, por meio dos irmãos.

Isto nada mais é do que aquilo que Clot (2006) chama de gênero de atividade, ou seja, um repertório de possibilidades conhecido somente por aqueles que participam da mesma situação, que está disponível e pré-organiza a atividade. Ele é constituído por técnicas e formas de fazer que são estabelecidas, constituindo uma reorganização do ofício pelo coletivo, podendo ser compreendido como a parte subentendida da atividade,

um estoque de conhecimento. Trata-se, portanto, de um instrumento coletivo da atividade individual.

Vale a pena lembrar que Rodrigo, apesar de ser um motorista experiente, era apenas “um recrutado dirigindo caminhão”, um novato, ainda que percebesse que os colegas o aceitavam, gostavam e confiavam nele.

Outro aspecto a ser considerado diz respeito às condições ambientais: era um dia de chuva, e o veículo para o qual estava escalado, um AB (que atende ocorrências de combate a incêndios), ainda não havia saído do quartel, o que significava que Rodrigo possivelmente estaria descansado. Em contrapartida, nestes períodos de muita chuva, aumenta a incidência de ocorrências de salvamento, em virtude do maior número de acidentes automobilísticos e de deslizamentos de encostas. Desta maneira, num dia chuvoso, a expectativa dos bombeiros é a de que as guarnições de salvamento sejam acionadas muitas vezes, tanto durante o dia, quanto à noite. Como foi dito pelos combatentes num dos plantões: “... quando chove, é só esperar... Primeiro, são os acidentes de carro e, depois, quando a chuva vai encharcando a terra, começam os deslizamentos de encostas”. Nestas condições, o motorista escalado para a viatura de salvamento provavelmente ainda seria acionado muitas vezes naquele plantão, podendo se beneficiar com qualquer oportunidade de descanso ao longo do dia que lhe permitiria chegar mais descansado no período noturno de sua jornada de trabalho.

Quando tocou a cigarra acionando a guarnição de salvamento, Rodrigo estava “descendo o cano” e foi interceptado pela convocação dos colegas: “[...] vai nessa aí, vai nessa aí”. Não é incomum que motoristas escalados para um tipo de veículo sejam convocados pelos colegas para assumirem temporariamente outra viatura. Isto é o que se chama “segurar uma viatura” e favorece uma redistribuição da carga de trabalho. Lembramos que este “segurar” é um improviso, pois o mecanismo regular de divisão é o

revezamento, que vem sendo comprometido pela significativa redução do efetivo, principalmente, entre os motoristas.

Este revezamento improvisado resulta na imposição de uma negociação complexa que acontece muitas vezes num intervalo reduzido de tempo. Afinal, ao soar a cigarra, a guarnição deve cumprir o “a postos”, iniciando deslocamento em não mais que 60 segundos. A isto soma-se a imposição de dirigir veículos com diferentes características, em condições com as quais não estão familiarizados, o que pode comprometer a qualidade de seus desempenho.

Rodrigo, apesar de ser um motorista experiente, era apenas um novato. Fica bastante evidente que, naquele momento, ele se sentiu impossibilitado de recusar o apelo dos colegas, como ficou claro em sua fala: “Ia ser muito difícil para mim, um soldado recém-formado, [ao ser acionado para] uma ‘verdinha’, olhar o pneu ‘careca’ e falar que não ia... Ia ser complicado”.

Além disso, ele não era o motorista escalado para aquele veículo, portanto, não havia determinado sua condição para rodar, mas foi surpreendido, não só pelo clamor dos colegas, mas também pela própria constatação da urgência do acionamento de uma ocorrência grave, “uma verdinha”.

Tal situação revela uma complexa interação que caracteriza o que Clot (2006) chama de ‘atividade dirigida’, significando que toda atividade é dirigida a um outro, à atividade desse outro e ao próprio sujeito que a realiza. Assim, a definição de entrar no veículo, atendendo às solicitações dos colegas, significa muito mais que o resultado de uma escolha livre e consciente, pesando diversos fatores como o significado do trabalho para o próprio motorista, para seus colegas, a responsabilidade atribuída pelo salvamento

da vítima, sua reconhecida habilidade para dirigir, a possibilidade de ajudar um colega dividindo a carga de trabalho.

Retomemos então o resultado da perícia: o acidente ocorreu por causa da condição dos pneus, mas a responsabilidade pela sua não substituição é atribuída ao motorista. De fato, a troca de pneus é uma ação que compõe a manutenção de 1º escalão, da responsabilidade do condutor; entretanto, ela não se dá de maneira imediata, pois não é ele que autoriza, determina e executa esta troca; apenas a requisita através do encaminhamento de solicitação por escrito.

No caso em questão, foram feitos vários documentos pelos motoristas regulares do veículo e encaminhados para a oficina. Esta, por sua vez, era quem deveria providenciar os pneus, através de requisição para o setor de compras da Diretoria de Apoio Logístico, que também depende do recebimento de recurso financeiro/orçamentário para realizar a aquisição. Configura-se, assim, um encadeamento de ações, decisões e limitações que remetem ao conceito de erro latente descrito por Reason (1990) e retomado por Llory (1999), que consiste nos “efeitos indiretos, secundários e parasitas” (p.102) e surge a partir das decisões e ações de pessoas distantes dos operadores. São estes que fizeram com que um veículo em condições de segurança comprometidas estivesse rodando num dia chuvoso, tendo que passar num local que favorece derrapagens para atender a uma solicitação de socorro.

Felizmente, neste caso, a ação de um coletivo fortemente consolidado contribuiu para que o motorista obtivesse elementos comprobatórios da interferência dos diversos determinantes, de maneira que não foi possível manter uma responsabilização centrada nele, e seu processo foi arquivado. Contudo, o simples arquivamento não explicitou a múltipla causação do acidente; apenas contribuiu para manter o silêncio que envolve estes sinistros.

Esperamos que, com esta análise, fique explicitado cada um destes fatores, esclarecendo a maneira peculiar como se articularam nesta situação, resultando em evento tão desagradável, que felizmente não teve consequências mais graves, tanto imediatamente entre as vítimas presentes no veículo, como posteriormente, penalizando novamente uma dessas vítimas: o motorista.

3.2 Os quase-acidentes de Rafael e Rui

Llory (1999) nos alerta, que para ir além de uma concepção clássica dos acidentes, é preciso considerar as situações habituais de trabalho que são suscetíveis de transformar-se em pré-acidentes e depois em acidentes. Desta forma, ao invés de nos restringirmos à apresentação e análise de acidentes, decidimos analisar algumas situações de quase-acidentes. Afinal, pretendemos questionar a “antinomia entre a suposta confiabilidade do fator técnico e a não confiabilidade consubstancial ao fator humano quando se julga que ele está na origem de todas as disfunções” (MENDEL, 1999).

Durante as observações realizadas nas Prontidões de Incêndio das unidades estudadas, ouvimos inúmeros relatos de situações que se configuraram como quase-acidentes e só não evoluíram para acidentes devido a pequenos detalhes (o motorista antecipou que o outro carro não ia parar, não havia ninguém na rua quando o motorista cochilou, a guarnição conseguiu acordar o motorista ou orientá-lo para que chegassem com segurança ao destino, etc).

Dentre os inúmeros relatos, escolhemos apresentar um quase acidente testemunhado pelos pesquisadores, e também, um incidente relatado por um motorista que trabalhou no “Resgate” desde sua implantação, e que contribuiu para que ele deixasse de dirigir viaturas deste tipo de guarnição.

3.2.1 Rafael e seu quase-acidente

Uma dupla de pesquisadores acompanhava uma guarnição de resgate conduzida por Rafael, um soldado motorista. Era um dia durante a semana, por volta das 18 horas e a guarnição estava atendendo à quarta ocorrência seguida.

Na primeira ocorrência, a vítima, que apresentava um quadro clínico que não caracterizava claramente uma urgência, havia sido recusada pelo hospital, e os integrantes da guarnição tiveram que convencer o médico plantonista, apelando para o relacionamento anterior estabelecido entre os membros da guarnição e o médico em oportunidades de encontro em plantões anteriores.

Nas duas ocorrências seguintes, ao serem acionados, o deslocamento demorou tanto que ambas as vítimas já haviam sido socorridas por populares e pelo SAMU.

Desde o momento em que saíram do quartel para atender à primeira chamada, já haviam se passado três horas em que o motorista dirigia quase ininterruptamente, pois ao serem acionados, iniciavam o deslocamento para o endereço fornecido pelo COBOM e tão logo eram dispensados, eram imediatamente empenhados em outra ocorrência.

O veículo trafegava por uma grande avenida, que geralmente apresenta trânsito intenso, e que naquele horário estava ainda mais sobrecarregado. Haviam deixado o local de um acidente e estavam transportando a vítima para atendimento no hospital. Encontrava-se com a sirene e luzes ligadas. A vítima estava imobilizada e não configurava caso de extrema gravidade, mas apresentava lesões que precisavam ser melhor avaliadas por um médico, no hospital.

O motorista, que não conseguia obter passagem nas pistas, a despeito do uso das luzes e da sirene, tentou virar à esquerda para entrar numa via secundária que poderia favorecer um trajeto alternativo mais rápido. Para isto, reduziu a velocidade, ligou a luz

indicadora, aproximou-se do canteiro central e parou, aguardando que o fluxo de veículos no sentido contrário da avenida cessasse, para que pudesse atravessá-la. Não havia semáforo no local, pois ali a conversão à esquerda era proibida. Os carros que vinham no sentido contrário reduziram a velocidade, parando aos poucos para dar passagem à viatura. Um desses veículos “piscou o farol”, um comportamento que entre os motoristas experientes significa que está visualizando o outro e cedendo a passagem.

Verificando que o motorista do carro havia piscado o farol, Rafael iniciou o cruzamento. Contudo, o carro que havia piscado o farol, aumentou a velocidade e passou a poucos metros da viatura, quase colidindo com a mesma.

Rafael freou bruscamente, conseguindo evitar a colisão e disse: “o pessoal lá do batalhão ia falar que era ‘manota’³² minha e vocês viram o que aconteceu. O cara deu sinal e eu fui”.

Neste quase acidente, mais uma vez ficou claro que atribuição imediata de causa dos acidentes de trânsito recai sobre o motorista que, posteriormente, é quem terá que comprovar sua inocência.

Infelizmente, não há informações que esclareçam as razões que levaram o outro motorista a acelerar, depois de sinalizar para Rafael, indicando que cedia passagem. Este sinal, ainda que não esteja previsto nas normas de trânsito, é amplamente conhecido entre os motoristas, mesmo entre aqueles que não são profissionais. Qualquer suposição para explicar as ações do outro motoristas seriam mera especulação, mas o fato é que graças à conduta cautelosa de Rafael, este incidente não evoluiu para um acidente propriamente dito.

Confrontado em relação ao acontecido, Rafael respondeu que, em virtude de sua experiência, vem percebendo que o comportamento no trânsito mudou: o aumento do

³² Manota é uma gíria que significa um ato inadequado, uma gafe.

número de veículos resulta em movimento intenso em diferentes horas do dia e em vários locais da cidade. A tecnologia dos carros faz com que muitas vezes o motorista não escute a sirene dos veículos de emergência, pois o isolamento acústico de alguns modelos é bastante eficiente e seus ocupantes trafegam ouvindo música em alto volume.

Assim, nos revela, já não é mais possível confiar totalmente no motorista civil, é preciso certificar-se de que eles realmente visualizaram a viatura e procurar por outros sinais de que é seguro prosseguir.

Rafael mostra então que, de fato, foi sua ação o maior fator de confiabilidade e prevenção do acidente naquela ocasião, pois foi sua atuação desconfiada e cautelosa, que constituiu uma expressão de um *savoir-faire*, que garantiu que este acidente latente não se transformasse em acidente ativo (Llory, 1999, p.21).

3.2.2 O incidente de Rui³³

Terminado o período de observações da atividade dos motoristas em sua rotina de trabalho, foram realizadas entrevistas de devolução parcial para os bombeiros operacionais das unidades da RMBH. Durante estas reuniões, enquanto eram apresentados os resultados obtidos, mais especificamente, as questões referentes à jornada de trabalho, à demanda crescente de ocorrências e às dificuldades de revezamento, muitos motoristas associaram esta combinação de fatores a um resultado bastante comum entre eles, que seria uma condição de cansaço intenso e sonolência, comprometendo seu despertar quando são acionados para atender às ocorrências no período noturno. Dentre os vários exemplos apresentados, um relato chamou nossa atenção, pois culminou na desistência do motorista em dirigir um tipo específico de viatura, episódio descrito a seguir.

³³ Lembramos que todos os nomes usados são fictícios.

O sargento Rui é bombeiro há 20 anos e, desde que o serviço “Resgate” foi implementado em 1994³⁴, trabalhava dirigindo exclusivamente veículos que atendem a esse tipo de ocorrências.

Ele conta que naquela época, para implantação do Sistema Resgate da maneira como ele passou a ser estruturado, foram treinados vários bombeiros, mas não foram capacitados motoristas especificamente para este fim. Quando esta lacuna foi percebida, os responsáveis pela implantação do sistema escolheram entre os militares treinados, aqueles “habilitados” para assumirem a condução dos veículos.

Eles fizeram o curso [Técnico em Emergências Médicas] para 80 bombeiros, mas esqueceram dos motoristas. Aí, chegaram as viaturas, tudo pomposo e.... Quem vai dirigir? Aí, me pegaram ‘no laço’. Me perguntaram: ‘Você tem carteira?’ Respondi: ‘Tenho carteira B’. Falaram comigo: ‘Vem cá, dá uma volta nesse caminhão’. Eu dei uma volta no caminhão. Me levaram até o bairro vizinho e disseram: ‘Não,

³⁴ Até 1994 o Atendimento Pré-Hospitalar, denominado Resgate, era apenas mais uma modalidade de salvamento terrestre, que envolvia o salvamento de vítimas de acidentes automobilísticos e era realizado exclusivamente pelos bombeiros. Com o aumento do número de ocorrências desta natureza e a estruturação do serviço de atendimento pré-hospitalar em outros países e em outras cidades brasileiras, foi estruturado um sistema específico para este tipo de atendimento, envolvendo os Corpos de Bombeiros de diversas cidades brasileiras e suas prefeituras. As regras de cooperação eram definidas caso a caso, através da assinatura de convênios, mas em linhas gerais, as prefeituras forneciam médicos para realizar a regulação médica junto aos Centros de Operações de cada cidade, material de consumo (luvas, campos cirúrgicos, ataduras, álcool, etc.), veículos, bem como equipes compostas por médico, enfermeiros e motorista para tripular as Unidades de Suporte Avançado (USA). O Corpo de Bombeiros fornecia os socorristas militares para integrar as equipes de Resgate Básico. O número de equipes de Resgate Básico e de Suporte Avançado era definido no convênio e dependia de características do município relacionadas com a incidência deste tipo de ocorrências e dos recursos disponíveis para serem empregados para este fim. O empenho de uma Unidade de Resgate Básico ou de uma Unidade de Suporte Avançado é definido pela regulação médica, que consiste numa atividade de triagem e despacho que envolve critérios técnicos específicos da competência exclusiva dos médicos e regulado por norma própria definida pelo Conselho Federal de Medicina.

você dirige caminhão. Então, a partir de agora, você tem carteira D³⁵, você está credenciado e você vai dirigir [veículos de] resgate’.

Assim, Rui, que nunca havia dirigido caminhão, obteve sua nova habilitação para a categoria D, na qual estão enquadrados os veículos que são utilizados para atendimento de ocorrências de resgate.

Durante 12 anos trabalhou sempre na mesma unidade e na mesma função, dirigindo carros do “Resgate”, o que ele descreve da seguinte maneira:

Doze anos trabalhando com o “Resgate”. Dirigindo, chefiando, fazendo BO, limpando carro. Indo pra lá e pra cá. Aquele negócio todo, aquele “rebento” todo, de sirene ligada, sempre correndo... Doze anos³⁶.

Ao longo destes anos, teve dois acidentes, ambos acontecidos “há muito tempo, bem antes desse aumento dos últimos anos”. Rui relatou seus acidentes, mas não autorizou sua utilização na pesquisa. Alegou que se fossem descritos, ele seria facilmente identificado, pois as características do acidente (local, tipo de acidente, pessoas e veículos envolvidos, etc.) são bastante peculiares. Em contrapartida, manifestou grande interesse em contar sobre o último de uma série de eventos que ele considerava “esquisitos” e que

³⁵ O Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) possui uma seção que trata especificamente da habilitação (art. 140 a 160) e prevê cinco categorias de habilitação: A, B, C, D e E. A categoria A permite ao sujeito conduzir veículos motorizados de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral. A categoria B abrange os veículos motorizados não abrangidos 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 motorista. A categoria C permite a condução de veículos motorizados utilizados em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas. A categoria D abrange os veículos motorizados utilizados no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista. Finalmente, a categoria E habilita os condutores a dirigirem veículos combinados cuja unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, que seja enquadrada na categoria “trailers”.

³⁶ Rui deixou de dirigir este tipo de veículo em 2006.

julgava enquadrar-se perfeitamente naquilo que os pesquisadores chamavam de quase-acidentes³⁷.

Ele não se lembra do dia da semana, mas recorda-se que estava dirigindo “o dia inteiro, sozinho no “Resgate”, rodando, rodando, rodando... Uma atrás da outra. Dez, onze, doze ocorrências”. Isto significa que não havia outro motorista para revezar com ele e para descansar, dependia de um intervalo entre as ocorrências, o que só aconteceu bem tarde da noite.

Eu atendi um monte de ocorrências e quando chegou de noite eu não estava agüentando mais. (...) eu fui dormir, mas não deu nem 40 minutos que eu estava deitado e deu essa outra ocorrência, já de madrugada (...). Já era de madrugada, quando eu não estava agüentando mais e não tinha outro jeito, era eu mesmo.

Era por volta de 2:30 h quando sua guarnição foi acionada para atender a uma ocorrência de atropelamento.

Deu a ocorrência, eu levantei... Não lembro de ter levantado. Não lembro de ter entrado na viatura e de ter saído dirigindo. O pessoal falou que era como se fosse dirigir ‘por osmose’. E eu fui dirigindo. (...) Quando eu cheguei no local, que eu desci do carro, é que eu lembrei, que eu acordei e falei assim: ‘ô gente, como é que eu vim parar aqui?’ Responderam: ‘deu ocorrência’. Eu falei: ‘mas eu não lembro de ter acordado, muito menos de ter entrado no carro e

³⁷ Durante as entrevistas de devolução, a equipe de pesquisadores informou aos participantes que a etapa de observações estava encerrada e que as atividades ficariam centradas, a partir daquele momento, na realização de entrevistas em profundidade com os motoristas que tivessem interesse em relatar algum acidente, incidente ou quase-acidente. Não foi estabelecido nenhum parâmetro para classificação destes eventos, com o objetivo de deixar que os próprios motoristas definissem o que seriam essas situações “habituais de trabalho, suscetíveis de transformarem-se em situações pré-acidentais depois acidentais” (LLORY, 1999, p. 33)

dirigido até aqui’. Daí me perguntaram: ‘como você conseguiu fazer isso?’ Eu respondi: ‘ah, eu não sei, eu estou acordando aqui agora e me deparando com essa situação’.

Naquele momento, Rui não fez outros comentários e começou a tomar as providências necessárias para o atendimento da vítima. Disse que logo a seguir, dirigiu para o hospital e depois para o quartel, mas já estava desperto e não houve outro incidente naquela madrugada.

Questionado sobre o que significaria “dirigir por osmose” ele esclarece: “É uma coisa inexplicável. Você pega o carro e vai dirigindo, vai dirigindo e, geralmente, tem alguém que diz: ‘Vamos entrar aqui, vamos entrar ali’ e você acaba vendo e fazendo as coisas... Tudo sem consciência, mas faz tudo certinho”.

Ele revela que estes episódios não são incomuns entre os colegas motoristas. “Acontece muito lá [na PI]. Vários motoristas... Eu já ouvi relatos de acontecer isso aí com eles. E é geralmente quando você trabalha o dia ‘inteirinho’ e quando chega de madrugada, você...”

Durante a entrevista foram mencionados vários episódios envolvendo outros motoristas de sua ala e de outras alas. Estes episódios são comentados entre os condutores, bem como entre os demais integrantes das guarnições, mas não são relatados para o comando, exceto quando começam a se repetir, tornando-se constante com algum motorista, pois temem que isto possa sinalizar a instalação de alguma doença particular, envolvendo comprometimento neurológico ou psiquiátrico. Geralmente, a conduta dos bombeiros diante destes incidentes eventuais consiste em criar oportunidades de descanso para o motorista após o evento, através de algum tipo de revezamento ou negociar a indisponibilização da viatura com o chefe do serviço. Para obter essa indisponibilização,

nem sempre o incidente acontecido é revelado, mas pode ser explicitado, conforme o nível de confiança estabelecido entre os integrantes da ala e o chefe do serviço.

Algumas vezes os colegas da guarnição percebem que há alguma coisa errada e despertam o motorista deste estado “estuporado”, mas nem sempre isso acontece.

[...] Ninguém percebeu. Com o Sgt Carlos, também ninguém percebeu. Teve outro episódio com esse mesmo sargento, que o pessoal da guarnição percebeu porque eles estavam falando com ele e ele só respondia ‘hã, hã’. Como ele é ‘super’ atencioso com essas coisas [conversar com os colegas], eles perceberam que ele não estava normal

Nos casos em que os colegas percebem que há algo errado, eles procuram despertar o motorista. Em casos extremos, sugerem que pare o veículo ou, se forem habilitados, podem se oferecer para dirigir no seu lugar, como aconteceu em outro episódio, também descrito por Rui:

Eu tive um episódio ao lado do Marcos. Ele não está aqui agora [de plantão] para confirmar, mas pode perguntar pra ele. Ele queria pegar para dirigir porque, enquanto eu dirigia, ele falou que eu tive um ‘apagamento’, que eu fiquei assim, de ‘bobeira’ [faz mímica de quem está estuporado]. Eu disse assim: ‘E agora, o que eu faço?’ Ele respondeu: ‘Nós vamos para o bairro X’. E eu disse: ‘Hã?’ E fiquei fazendo aquela cara de bobo pra ele. Ele perguntou: ‘Você quer que eu dirija?’ Eu respondi: ‘Não, espera aí’. Eu dei uma ‘paradinha’ [com o carro], respirei, consertei o corpo e fui’. Depois de atender a ocorrência, eu voltei normal. Foi um episódio momentâneo.

Nestes eventos, a intervenção dos colegas de guarnição é fundamental para que esta condução “por osmose” não evolua para um acidente, pois nas situações em que percebem que há algo estranho no comportamento do motorista, eles o despertam e mesmo quando não percebem, ajudam de maneira “espontânea” na condução. Rui exemplifica: “Eu trabalhava na época com o Sgt Salvador, que conhece Belo Horizonte igual a palma da mão. Trabalhava também com o Sgt Édson que conhece Belo Horizonte melhor que carteiro, eu nunca vi. Então, nesse ponto para mim foi mais fácil”. Desta maneira, foram os colegas, que conheciam muito a cidade, que auxiliavam a definir o melhor itinerário para os deslocamentos. Isto era particularmente benéfico quando acontecia algum episódio em que Rui não estava completamente desperto, pois os colegas ficavam especialmente atentos ao trajeto e ao que o motorista fazia na direção do veículo, podendo intervir mais prontamente, sempre que necessário.

Rui revela que depois deste episódio, passou a lavar o rosto com água gelada sempre que é acionado durante a noite.

Por isso, para evitar esse tipo de coisa enquanto eu estava lá [trabalhando na PI como motorista], qualquer ocorrência que dava, que eu via que estava meio sonolento, ou quando eu levantava, eu passava naquele bebedouro lá, de água gelada, e lavava o rosto com água gelada.... Com água gelada.(...) Depois disso, toda vez que dava ocorrência, eu lavava a cara

Ao perceber que esses incidentes se repetindo com muita frequência, Rui decidiu parar de dirigir veículos do “Resgate”.

Desse dia pra cá, eu falei: ‘ Dentro do resgate eu não vou mais’. Aí eu comecei a mexer com bomba (AB), de vez em quando com salvamento. Ah, com a bomba, com o salvamento nunca [aconteceu nada], nunca... E olha que a bomba, nesta época de estiagem roda igual um castigo, aquele trem. É um motorista só, você não tem tempo pra tomar banho, pra comer, pra nada. É o dia inteiro combatendo incêndio, vai de um lado para o outro, mas é uma coisa mais “light”. A gente não precisa ir de sirene ligada “a milhão”, vai tranquilo com o caminhão... Para. Joga água [no fogo]. Quando acaba a água [no reservatório], vai lá, abastece. Coisa bem tranquila. Então, o serviço no socorro, nesse ponto, me ajudou bastante, porque daí pra cá, eu não tive mais nada.

Ele esclareceu que os caminhões de combate a incêndio atendem a muitas chamadas durante o período de estiagem, mas a maioria delas consiste em incêndio em lotes vagos, denominados “fogo no mato”, que resultam em longos empenhos, muitas vezes sem intervalos. Contudo, estes empenhos são diferentes do resgate “[...] porque é em mata, lote vago. Quando é incêndio em residência, aí a gente já corre. Mas é que... Incêndio em residência aqui, é uma média de um por mês. Então, não chega a te estressar”.

Rui esclarece que a diferença se dá principalmente pela natureza da ocorrência.

[no AB você dirige] de forma tranquila, ‘light’ de acordo com o trânsito. E o resgate não é. O resgate depende de vida, é para salvar vida, é para salvar os outros, então, é sempre ir ‘a mil por hora’ para atender. Pega a vítima, põe [na viatura] e vai ‘a mil por hora’ pro João XXIII. Chega no João XXII, o que acontece? O COBOM empenha de novo. Aí, é ‘ mil por hora’ de novo. E vai desse jeito.

Então como diz o Pedro, é “frenético”. Porque você não tem tempo para pensar... O tempo passa assim... Quando você assusta, você já está largando o plantão. Com a bomba, você pensa mais, você vai mais tranqüilo.

Ao ser questionado sobre como se deu sua saída do resgate, Rui revela que preferiu sair “de mansinho” participando de vários cursos de reciclagem oferecidos pela corporação:

Aí, depois que eu vi que estava tendo muito problema comigo com o Resgate, eu fui saindo ‘de mansinho’. Eu passei quase um mês fazendo instrução, com o caminhão pra cá, com o caminhão pra lá. O instrutor me ensinou muita coisa. O Sgt Henrique também me ensinou muita coisa.(...)

Percebia que, para dirigir veículos maiores, com especificações diferentes, como caminhões, seria necessário desenvolver habilidades específicas:

Porque caminhão [AB, ABT], não é só dirigir, tem que aprender a mexer com o corpo de bomba [dispositivo responsável pela bombeamento de água do tanque para as mangueiras], os macetes de dirigir caminhão sem trazer problema para ninguém, não é? Aí, eu fiquei uma, duas semanas aprendendo com o instrutor. Fazia um cursinho de direção, um curso daquilo ali, um curso daquele outro lá. Uma instrução aqui... Aí, quando eu assustei, o Joaquim [motorista de AB] estava de férias. E era só eu e ele para dirigir caminhão. Eu disse pra ele: ‘E aí, Joaquim? Ele saiu para dar uma volta [de caminhão]

comigo e disse: ‘Não, você está em condições’. Aí, a partir desse dia, eu fiquei por conta de caminhão e acabou. Nunca mais deu problema não. Graças a Deus, nunca mais eu tive problema.

É preciso esclarecer que Rui procurou espontaneamente os pesquisadores para relatar seu incidente e diante da gravidade das informações apresentadas, foi alertado da necessidade de informar o setor de saúde da sua unidade sobre seu estado. Os sinais que apresentava poderiam indicar a instalação de algum quadro clínico específico, requerendo assim uma avaliação mais cuidadosa, mesmo diante de sua alegação de que desde 2006 ele não estava dirigindo mais veículos de resgate, e que não tinha apresentado neste intervalo outros incidentes com carros de combate a incêndio e de salvamento. Desta forma, com seu consentimento, foi encaminhado para atendimento médico e psicológico. Após os atendimentos preliminares com um psicólogo e com um clínico geral, foi solicitada uma avaliação neurológica, mas Rui não retornou ao setor de saúde com o resultado. Procurado pelo psicólogo, ele disse que “sentia-se bem” e não queria ficar “mexendo com isso”. Foi então informado que não poderia continuar dirigindo até que o neurologista o avaliasse e o liberasse. Por isto foi afastado da atividade de motorista e encontra-se no setor administrativo até que apresente liberação médica.

3.2.3 Análise dos quase acidentes

O contato direto dos pesquisadores com os motoristas se estendeu por um ano e meio, oferecendo muitas oportunidades para que fossem testemunhados alguns incidentes e obtidos relatos de vários outros. Escolhemos apresentar o incidente de Rafael porque além de nos oferecer uma possibilidade para descrever como sua ação habilidosa se tornou o fator de confiabilidade naquela situação, contribuindo para que o incidente não se tornasse um acidente, nos revelou um endereçamento de sua atividade ao se referir

ao julgamento de seus colegas, caso ele tivesse sido abalroado numa conversão proibida. Este incidente também ilustrou um resultado da observação psicológica do trabalho que é o seu efeito de produzir uma atividade no observado, aquilo que Clot (2007) descreve como *diálogo interior*. Esse diálogo se dá quando o trabalhador, ao ser observado, começa também a se observar, perguntando-se o que está sendo percebido e concluído a partir de suas ações. Quando Rafael se dirigiu aos pesquisadores afirmando que eles tinham testemunhado que ele não havia cometido nenhuma “manota”, estava externalizando uma reflexão sobre a própria ação. Ele deixou de ser apenas objeto da observação dos pesquisadores e se transformou em mais um observador..

Já no caso do incidente de Rui, o motivo da escolha se deu em virtude do grande número de relatos de incidentes de motoristas dormindo ao volante que nos foram descritos. Cada um desses incidentes tem características bastante particulares que só poderiam ser desvendadas, analisando-os caso a caso. Em contrapartida, eles possuem alguns elementos que se repetem, o que pode ser confirmado no relato de Rui, ao apontar que outros colegas da Prontidão também tiveram incidentes semelhantes ao dele, bem como o fato de acontecerem sempre depois dos motoristas terem atendido muitas ocorrências seguidas durante o dia, quando não há possibilidade de revezamento. Portanto, expor a recorrência destas situações, ressaltando sua importância para se estabelecer as condições para o surgimento do incidente, pode contribuir para fomentar ações que busquem prevenir sua reincidência.

Por um lado, Rui aponta que os incidentes chamados de “dirigir por osmose” (sem que o motorista esteja com clareza de consciência) acontecem após um período prolongado de empenho sem que seja possível descansar, configurando uma situação de intensificação da carga de trabalho, ao mesmo tempo em que as estratégias habituais para lidar com esta carga de trabalho, ou seja, os revezamentos, estão afetados

pela significativa redução do efetivo, comprometendo as possibilidades de descanso. Por outro lado, conforme vai relatando sua experiência de 12 anos no “Resgate”, vemos que não é somente o volume de trabalho que está relacionado com o seu desconforto particular e com o sofrimento que expressa como “cansaço e estresse”. Dirigir viatura de resgate é diferente, pois nestas ocorrências em particular, o risco percebido para a vida da vítima é maior, ou como diz Rui: “é para salvar os outros”.

Quando passa a dirigir carros de combate a incêndio, Rui continua vivenciando uma situação de demanda intensa, pois em períodos de seca, também as bombas respondem a um grande número de chamadas. Contudo, para ele, nem todas as ocorrências de incêndio se revestem do sentido de urgência que é característico da maioria das ocorrências de resgate. Somente quando se trata de incêndio em residência, ele volta a sentir essa mesma urgência, mas estes casos são mais esporádicos.

Parece-nos bastante significativo quando Rui diz que o Resgate é “[...] ‘frenético’ porque você não tem tempo de pensar”, pois podemos entender que este pensar a que ele se refere representa a apropriação que realiza da realidade que lhe é imposta, ou seja, o processo interior de transformação da realidade dada, em realidade vivenciada. No caso de seu trabalho no Resgate, diante das condições dadas (volume de trabalho, sem revezamento) e da significação que a ação de resgate assume para ele (salvar vidas), Rui não consegue garantir o desenvolvimento pleno de sua atividade e passa “a dirigir por osmose”. Ora, o próprio termo osmose, que denota um processo passivo, representa sua incapacidade de agir normativamente diante desta realidade. Ainda que não existam elementos para apontar uma doença particular, podemos dizer que sua saúde encontra-se afetada nesta situação, pois mesmo tentando usar de um recurso para garantir suas condições efetivas de dirigir (lavar o rosto com água gelada), percebe que não é suficiente, e passa a depender passivamente do amparo de colegas, sendo que a

condução de seu veículo acontece à despeito dele (CANGUILHEM, 2007). Em contrapartida, quando dirige a bomba, algumas condições são semelhantes (o revezamento permanece inviável), o significado daquela atividade contribui para que ele pense, aja, dirija e consiga lidar de maneira mais adequada com as ocorrências esporádicas em que o risco à vida é considerado mais grave.

É preciso ressaltar nestes casos de “dirigir por osmose” o papel decisivo dos colegas de guarnição, que são recurso valioso para evitar que essa condição altamente perigosa resulte em acidente. Através da ação dos colegas que o comportamento “estranho” do motorista pode ser identificado, seja porque este comportamento é diferente de sua maneira particular de dirigir (estilo), seja porque o comportamento do motorista não está de acordo com o esperado genérico em situações de deslocamento para ocorrências (CLOT, 2006).

Para concluir, retomamos novamente o conceito de gênero da atividade, incluindo agora o conceito de estilo, que neste caso, permitem que este pequeno coletivo, a guarnição, ampare este sujeito no momento em que o desenvolvimento de sua atividade fica comprometido (LIMA, 2007).

O gênero define “as fronteiras móveis do aceitável e do inaceitável no trabalho”, resultando na interposição de limites, requerendo assim, o surgimento do “estilo pessoal”. Este seria, então, “[...] a transformação dos gêneros, por um sujeito, em recursos para agir em suas atividades reais. Em outros termos, é o movimento mediante o qual este sujeito se liberta do curso das atividades esperadas, não as negando”, mas desenvolvendo-as (CLOT, 2006, p. 49/50).

Após tudo que foi dito sobre o incidente de Rui, acreditamos ter trazido uma ilustração da forma pela qual o trabalho é definido por Clot (2006) como “[...] atividade

dirigida pelo sujeito, para o objeto e para as atividades dos outros, com a mediação do gênero”. (p. 97).

Capítulo 4 – Análise Geral dos Resultados

Assim que recebemos a demanda deste estudo, realizamos entrevistas individuais e coletivas, com o comando e os bombeiros operacionais (motoristas e combatentes em geral) das unidades da RMBH, buscando detalhar a solicitação inicial, reformulando-a partir da comparação entre as informações obtidas do comando e aquelas provenientes dos bombeiros operacionais.

O representante do comando entrevistado relacionava os acidentes com uma suposta desvalorização do motorista operacional dentro da instituição, que resultaria em desmotivação e descuido. Ele mencionou como exemplo de acidentes, eventos acontecidos nos dias anteriores à entrevista, em que, “por culpa exclusiva” dos motoristas, dois veículos do Resgate haviam sido “destruídos”.

A demanda de um estudo endereçada especificamente aos psicólogos nos fez suspeitar que o entendimento existente na alta hierarquia da instituição fundamentava-se numa abordagem tradicional que predomina em nosso país (ALMEIDA, 2003; ALMEIDA, JACKSON FILHO, 2007), segundo a qual os acidentes são normalmente associados ao comportamento dos operadores, neste caso, dos condutores. Tal premissa ficou claramente retratada quando o comandante, ao comentar um dos acidentes recentes, disse que ele ocorreu: “[...] por culpa exclusiva do motorista” e atribuiu as causas à falta de motivação do condutor. Transparece neste raciocínio, um entendimento de que um

acidente seja um evento simples, cuja explicação se restrinja a um único fator, sendo este essencialmente de ordem psicológica.

Esta visão psicologizante dos problemas não é incomum entre aqueles que buscam os psicólogos do trabalho, também foi observada por outros pesquisadores (FERREIRA, 2004; DORIGO, 2009) que perceberam, no início de suas investigações, que era esperado deles uma intervenção direta sobre os indivíduos, visando mudanças na personalidade, nas atitudes, e na motivação, independente do contexto trabalho.

Por trás deste entendimento tradicional dos acidentes existe também um conceito “moderno” de erro, cujas raízes encontram-se nos primórdios da sociedade industrial e são ricas e detalhadamente apresentadas por Dwyer (2006), esclarecendo como se chegou à contraposição descrita por Mendel (1999) como a “[...] antinomia entre a suposta confiabilidade do fator técnico e a não confiabilidade consubstancial ao fator humano” (p.14).

Dwyer (2006) descreve como se deu o processo de “dessocialização dos acidentes”, em que o saber prático dos trabalhadores, construído nos ambientes de trabalho e usado para enfrentar os desafios de suas tarefas, reconhecer e avaliar perigos, foi substituído por um novo padrão de avaliação de risco, fundamentado na mensuração, na técnica, na racionalidade e na “objetividade”. Neste processo o saber prático foi lentamente conduzido para o pólo oposto, da subjetividade e da irracionalidade, perdendo sua legitimidade.

O mesmo autor demonstra ainda, a evolução dos referenciais de segurança na direção da construção de padrões legislativos, onde subjazem critérios políticos/administrativos, e que, através de uma “secularização crescente”, prevaleceu cada vez mais uma tendência de valorização da vida, surgindo várias instituições para

tratar da prevenção e da indenização, isto é, para organizar de forma especializada a relação entre empregador e empregado no campo da segurança no trabalho.

Retomemos então, a reformulação de nossa demanda, pois, ao mesmo tempo em que constatamos a prevalência de idéias fundamentadas numa abordagem tradicional, observamos uma menção aos aspectos organizacionais ligados às condições e relações sociais de trabalho. Isto sugeriria a co-existência de uma percepção mais ampliada, presente na fala do comandante ao ser confrontado com a limitação de sua explicação inicial para os acidentes, apontando outros fatores intervenientes, tais como “[...] políticas internas que não valorizam o homem que trabalha na ponta da linha, insuficiência de treinamento e formação, falta de um quadro próprio de motoristas que garanta a profissionalização dessa categoria”.

Interpretamos esta co-existência como indício de que os argumentos provenientes da abordagem tradicional não eram suficientes para explicar e acomodar todos os elementos dispostos no contexto institucional, sinalizando um momento bastante oportuno para uma intervenção que auxiliasse na construção de um modelo explicativo mais abrangente.

Os motoristas, por sua vez, durante as entrevistas preliminares, reconheciam que estavam acontecendo muitos acidentes, explicando-os pelo o aumento do número de ocorrências somado ao acúmulo generalizado de serviço, o que pode ser observado na fala de um deles:

[...] o que realmente pesa na balança é [...] o número de ocorrências que ele [motorista] atende. Atende uma ocorrência atrás da outra [...] E o trânsito hoje é muito pesado. [...] O que faz acontecer o acidente, na verdade, vai ser o somatório de todas essas coisas: o acúmulo de serviço.

Percebemos então, que a preocupação com o número de acidentes era compartilhada por integrantes de diversas funções e em diferentes níveis hierárquicos da corporação, sendo amplamente expressa no seu cotidiano. Neste contexto eram construídas várias explicações, que divergiam na interpretação das possíveis causas. Vale a pena ressaltar que os condutores percebiam melhor a complexidade do fenômeno, ao identificá-lo como decorrente de um conjunto de fatores e não como proveniente de uma única causa.

Ainda durante este momento preliminar, foi exposta ao comando nossa proposta de investigação, esclarecendo que incluiria ações para conhecer, o mais detalhadamente possível, as condições materiais e organizacionais de trabalho, bem como o tipo de relação que os indivíduos estabelecem com essas condições, o sentido que atribuem às atividades que realizam, as pressões psicológicas que sofrem e como lidam com elas (LIMA, 2002a).

Nossa abordagem vem ao encontro do que é proposto por Llory (1999), que sinaliza que a análise dos acidentes não é suficiente por si só. Ele sugere que o olhar seja direcionado “[...] para a análise do cotidiano, do excepcional dos acidentes para o comum das situações de trabalho, onde se constrói, hora por hora, dia após dia, o controle dos riscos” (p.32). Desta forma, foi esclarecido ao comando do CBMMG que a investigação envolveria não somente a realização de entrevistas preliminares e a análise de acidentes, mas também observações *in loco* do trabalho dos motoristas operacionais. Ao mesmo tempo seriam levantados os registros disponíveis sobre os acidentes que pudessem auxiliar na sua compreensão. Cabe ressaltar que não foi colocado nenhum obstáculo pelo comando da corporação para a realização de qualquer ação e as solicitações apresentadas receberam completo apoio em todos os momentos, o que constituiu uma grata surpresa para a equipe.

Desta forma, durante um ano foram realizadas observações da atividade de trabalho dos motoristas operacionais nas três unidades da RMBH (Sede e Postos Avançados) em dias e horários variados. Estas observações permitiram reunir dados sobre as condições e organização do trabalho, ou seja, fatores relacionados com as condições habituais de sua atividade que julgamos importantes para compreender o desencadeamento dos acidentes analisados. Contudo, estes fatores não são habitualmente considerados pelo comando do CBMMG.

Os registros sobre os acidentes obtidos nas diversas unidades careciam de homogeneidade para sustentar comparações mais detalhadas, mas permitiram compreender algumas características do cotidiano de trabalho desses motoristas, que contribuem para o desencadeamento dos acidentes. Através dessas informações, descortinou-se um cenário de intensificação do trabalho, claramente observável pelo aumento do número de ocorrências atendidas ao longo dos últimos anos (Tabela 3), ao mesmo tempo em revelou um considerável redução no efetivo, em virtude da abertura de novas frações sem uma contratação proporcional de bombeiros. Assim, ainda que o efetivo total da corporação estivesse aumentando ao longo desses anos, o número de militares de serviço nas equipes estava diminuindo significativamente (Gráfico 1), caracterizando uma forma de precarização do trabalho dessa categoria.

É importante esclarecer que este contexto caracterizado pelo aumento do número de frações, resultando em uma diminuição do efetivo nas equipes de serviço, é consequência das condições políticas e sócio-econômicas a que está submetido o CBMMG, pois precisa atender tanto à legislação que define a ampliação de sua atuação (Decreto e Resoluções estabelecendo a cobrança da Taxa de Incêndio e delimitando a obrigatoriedade de instalação de frações nos municípios onde esse tributo é arrecadado),

quanto àquela que restringe as possibilidades de contratação (Lei de Responsabilidade Fiscal).

É preciso também explicitar que, aliada a esta intensificação, foram identificados, através da observação das atividades dos motoristas, outros fatores, resultando numa condição penosa de exercício da atividade. Entendemos que um trabalho é penoso quando os limites impostos pela organização do trabalho restringem a atuação dos trabalhadores, privando-os de possibilidades de ação e de reação que comprometem sua capacidade para enfrentar os riscos de sua atividade, reduzindo suas possibilidades de construção da saúde (ASSUNÇÃO e LIMA, 2003). Destacamos a longa jornada de trabalho, as precárias condições materiais que comprometem o descanso, a extinção do quadro de motoristas e a rigidez das regras e da organização de suas atividades que tem comprometido suas estratégias de regulação e de enfrentamento dos desafios impostos pela sua atividade.

O primeiro aspecto que gostaríamos de abordar diz respeito à combinação da jornada tradicionalmente longa de trabalho dos bombeiros operacionais com os problemas de efetivo. Retomamos Assunção e Lima (2003) que nos apontam a relação entre a nocividade envolvida no conceito de penosidade e o comprometimento das condições de conforto na realização da atividade, a partir da perspectiva do trabalhador. Neste sentido, verificamos que, para lidar com uma jornada de trabalho excepcionalmente longa (24 horas), os motoristas bombeiros realizam diversos tipos de revezamentos informais que constituem sua principal estratégia coletiva de enfrentamento, pois criaram condições de descanso, de tal maneira que seus plantões não eram considerados tão sacrificantes.

Os revezamentos sempre sofreram alguns atravessamentos provenientes de demandas administrativas, ocupando os motoristas que deveriam estar descansando, com tarefas estranhas às suas funções operacionais (levar e buscar documentos e

equipamentos, por exemplo), comprometendo assim sua possibilidade de descanso. Interpretamos essas interferências como decorrentes de um “desconhecimento” ou do inadequado dimensionamento por parte do comando da corporação sobre a realidade de trabalho desses motoristas, revelando que suas análises e avaliações são fundamentadas apenas no trabalho prescrito desses profissionais, desconsiderando as atividades realmente desenvolvidas por eles, ou seja, o trabalho real³⁸.

Contudo, estes atravessamentos não comprometiam a eficiência do revezamento, não só porque o número de motoristas existentes era suficiente para viabilizá-lo de forma a garantir períodos mínimos de descanso, mas também porque esses profissionais não ficavam passivos diante dos novos desafios, encontrando formas de modificar suas estratégias habituais e desenvolvendo novas maneiras de se conduzir diante dessas condições de realização de sua atividade, tais como a negociação de substituições temporárias, que não chegavam a configurar um revezamento, mas que permitiam algum tipo de descanso, principalmente nos momentos em que percebiam um nível extremo de fadiga. Neste processo entendemos que o fato de pertencerem a um quadro específico de motorista era fundamental para auxiliar na escolha destas formas de se conduzir e para facilitar seu reconhecimento não só dentro das alas operacionais, como também diante das exigências do comando e da administração.

Quando a substituição também não era possível, apelavam ainda para os colegas combatentes que integravam sua guarnição, solicitando auxílio para se manterem despertos. Somente em último caso, recorriam a estratégias individuais como lavar o rosto, abrir as janelas e até parar o carro. Vale destacar que essas situações de impedimento do revezamento não eram condições rotineiras, e os motoristas conseguiam

³⁸ A diferenciação entre trabalho prescrito e real é uma contribuição da ergonomia que identifica uma divisão do trabalho em diferentes dimensões. Por um lado, o trabalho prescrito refere-se às normas e regras, elementos previstos, ou seja, como o trabalho deve ser executado, por outro lado, encontra-se as atividades realmente desenvolvidas pelos trabalhadores, que é chamado de trabalho real (DANIELLOU, LAVILLE E TEIGER, 1989)

se recuperar nos períodos de descanso e folga. Este processo de intensificação foi mais claramente identificado nos últimos cinco anos, quando começaram a notar um número cada vez menor de pessoas “entrando de serviço” para atender a um número crescente de ocorrências. Esta configuração comprometeu a subdivisão das guarnições, bem como resultou numa necessidade mais frequente dos remanejamentos.

Pudemos verificar que os revezamentos, já descritos anteriormente, são definidos através de complexas negociações entre as equipes de bombeiros no cotidiano de seu trabalho para viabilizar sua atividade, o que nos remete ao que Clot (2006) descreve como *gênero da atividade*, ou seja, “[...] um sistema flexível de variantes normativas e de descrições que comportam os vários cenários de um jogo de indeterminação que nos diz de que modo agem aqueles com quem trabalhamos, como agir ou deixar de agir em situações precisas; como bem realizar as transações entre colegas de trabalho requeridas pela vida em comum, organizada em torno dos objetivos da ação”. (p. 50)

Assim, o gênero configura um estoque de possibilidades conhecido somente por aqueles que participam da mesma situação, servindo para antecipar situações, permitindo evitar possíveis erros no exercício da atividade, funcionando como uma memória “prospectiva”, ou seja, não se refere apenas ao passado, mas fornece elementos para antecipar o futuro. Ele não pode ser ensinado, sendo transmitido indiretamente, na própria atividade e pelo enfrentamento das dificuldades (CLOT, 2006).

Diante disso não é difícil entender o desagrado e O desconforto dos motoristas quando são remanejados para outras equipes em virtude da falta de motoristas para conduzirem os veículos que são em maior número do que os condutores. Quando isso acontece, tudo que já foi estabelecido nas equipes de origem precisa ser negociado novamente, ou seja, o motorista e a nova equipe já não sabem o que esperar e têm de

passar por um processo de adequação que pode dificultar as condições de realização da atividade e de segurança.

Essas estratégias são, na maioria das vezes, desconsideradas pelos responsáveis pelo planejamento (LLORY, 1999; DWYER, 2006) que conduzem suas ações baseando-se apenas naquilo que a técnica os permite prever, obtendo como consequência resultados que nem sempre são eficientes no gerenciamento de riscos e na prevenção de acidentes. Ao contrário, é comum adotarem medidas que podem contribuir para aumentar os problemas já existentes. Este é o caso da implantação da modalidade de empenho denominada “Primeira Resposta”, que intensificou ainda mais a carga de trabalho dos motoristas. Por determinação do planejamento da corporação, uma modalidade de empenho que, anteriormente era uma prerrogativa e dependia da decisão do chefe do serviço, envolvendo, na prática, uma negociação entre os integrantes das equipes, passou a ser obrigatória, ocupando motoristas que eram menos acionados e podiam, quando necessário, revezar ou substituir os colegas.

Além deste processo contínuo de intensificação, julgamos que a extinção do quadro de motoristas foi um fator decisivo para definir uma degeneração do gênero desta atividade, uma vez que o COV organizava este coletivo, funcionando como uma rede protetora, pois estabelecia critérios de segurança partilhados e legitimados pela delimitação do quadro (LIMA, 2007).

Há ainda um terceiro fator que julgamos especialmente significativo, e que também interferiu de maneira significativa nas condições de realização da atividade dos condutores: a reorganização das suas atribuições. Com a redução do número de bombeiros nas equipes, a composição das guarnições foi reduzida e os motoristas passaram a acumular funções, com atribuições impossíveis de serem conciliadas, como é o caso quando são comandantes de guarnição, precisando ao mesmo tempo coordenar as

ações dos demais integrantes da equipe e se responsabilizar pela segurança dos veículos, o que implica terem de escolher entre ficar próximos dos veículos ou deixá-los e acompanhar os colegas no atendimento da vítima.

Quando se configuram situações onde há impedimentos para a realização da atividade, Clot (2006) diz que a atividade foi contrariada ou impedida, sendo que esta engloba aquilo que o sujeito não pode fazer, o que procura fazer sem conseguir, o que gostaria de fazer. Ou seja, envolve aquelas ações que deixaram de ser levadas a termo para que o trabalho pudesse ser realizado, dados os diversos tipos de exigências (seja por pressões temporais ou mesmo por regras que proíbem). Segundo ele, tais ações não desaparecem, uma vez que a decisão foi tomada, continuando a afetar o sujeito. Há neste conceito o reconhecimento do esforço que existe em deixar de realizar a atividade como se intencionava, bem como o conflito que permanece subjacente e cujas repercussões não podem ser negligenciadas (CLOT, 2006). Desta forma, o conceito de atividade concerne não só à tarefa, à atividade realizada, mas também a tudo aquilo que faz parte de seu trabalho, mas foi deixado de lado, ampliando a concepção de trabalho real oferecida pela ergonomia.

Apresentamos até aqui, uma reflexão sobre os aspectos que julgamos mais significativos dentre os inúmeros fatores intervenientes que identificamos no cotidiano de trabalho dos motoristas operacionais e que podem auxiliar na compreensão dos acidentes. Contudo, já nos alertava Llory (1999) que é preciso retornar aos acidentes, após termos nos debruçado sobre o cotidiano do trabalho desses profissionais pois,

[...] o julgamento - ou o questionamento sobre o diagnóstico - só pode ser feito, de qualquer modo com todo o conhecimento de causa, assim que se identificar, relacionar, examinar e analisar as diferentes exigências e necessidades do real, do contexto e da situação de trabalho, do ambiente; assim que se tornar evidente tudo o que pode exercer uma influência ,

motivar uma ação ou um impacto sobre o desencadeamento dos eventos para os operadores; assim que se pesa o que pode levá-los a perceber efeitos indiretos, secundários, parasitas, que *a priori* nada têm imediatamente a ver com os dados concretos (p.97)

Realizamos então, um retorno não somente aos acidentes, mas também aos incidentes e quase acidentes, pois entendemos que nossa verdadeira demanda é no sentido de auxiliar na compreensão ampla desses eventos, auxiliando na prevenção dos acidentes e na gestão dos riscos, o que só será possível indo além das análises centradas no erro do operador (Llory, 1999).

No acidente analisado, verificamos o papel decisivo das condições do trabalho e como o entendimento dos diversos contextos que estão interligados interferem nas ações dos diferentes atores dessa cena, não somente do operador direto, ou seja, o motorista. Ao invés de permanecer na superfície acatando a explicação oferecida pela perícia, buscamos descobrir as explicações que fizeram com que uma viatura permanecesse disponível para acionamento, mesmo estando com pneus em condições precárias, descortinando com isto uma série de decisões e ações de outros atores que levaram à situação final. Na verdade, a ação dos atores que estavam longe da cena foi decisiva para configurar uma situação, que nem toda a competência de um motorista experiente conseguiu reverter.

Em contrapartida, os quase acidentes analisados descortinaram situações que só não tiveram consequências lamentáveis pela atuação do próprio motorista, ou porque outros fatores intervenientes contribuíram para evitar sua evolução. Contudo, mesmo sem a “luz dramática que recai sobre os acidentes”, estas situações “na sombra”, erros ou não, são muito importantes para auxiliarem no desenvolvimento de estratégias que sinalizem um modo de correção, de modo a evitar que em outras situações menos favoráveis, elas

evolam de condições pré-acidentais para acidentes com consequências desastrosas (KEYSER, 2005).

Capítulo 5 – Considerações Finais

Este trabalho buscou entender os acidentes envolvendo as viaturas de bombeiros do CBMMG, que aconteceram entre 2004 e 2007, período em que foi observado um aumento significativo na incidência desses eventos.

Partindo de uma demanda do comando que interpretava que os acidentes e seu aumento estavam diretamente relacionados com o comportamento dos motoristas, revelando um entendimento fundamentado numa abordagem tradicional de análise que consideramos reducionista e que não permitia uma compreensão ampla e profunda desses eventos, buscamos descortinar seus diferentes determinantes.

Para isto, ao invés de nos atermos a uma perspectiva centrada nos erros dos operadores, adotamos uma perspectiva ampliada, investigando as condições concretas de trabalho dos motoristas, de modo a apreender seu cotidiano de trabalho.

Nesta investigação deparamo-nos com uma riqueza de elementos que sinalizaram a complexidade da atuação dos motoristas operacionais e revelaram condições penosas de trabalho que precisam ser mais exploradas por uma equipe multidisciplinar, permitindo uma investigação mais aprofundada de aspectos específicos, como a interferência do trabalho dos teleatendentes e despachantes na atividade dos motoristas, as condições de fadiga e os transtorno do sono dos condutores operacionais.

Verificamos que os motoristas operacionais vêm sofrendo um processo de intensificação do trabalho, caracterizado pela jornada longa, acrescida do aumento de ocorrências associado com uma diminuição do efetivo. Além disso, as estratégias de revezamento que sempre desenvolveram para garantir um tempo mínimo de descanso

durante os plantões foram comprometidas por certas regras e determinações do comando da corporação (tais como: tempo determinado para o procedimento “a postos”, imposição da “primeira resposta”, remanejamentos, etc.), limitando ainda mais suas condições para enfrentar as exigências complexas de sua atividade de trabalho.

Não obstante as limitações de um estudo conduzido apenas por psicólogos e realizado em período limitado de tempo; ao longo das investigações, foi possível descortinar uma complexa situação de trabalho envolvendo os motoristas operacionais, os diversos contextos com que se relacionam e que interferem diretamente na qualidade de seu trabalho, assim como nas suas condições de segurança.

Cabe ressaltar também a interface observada da ação dos bombeiros operacionais com o setor de atendimento e despacho que, como dissemos, precisa ser melhor compreendida, a fim de desenvolver uma interação mais harmoniosa que favoreça a melhoria na prestação de serviço à comunidade, mas também que propicie melhores condições de trabalho para os bombeiros operacionais. Tal achado, antes mesmo da conclusão deste estudo, já resultou em outra investigação que está em andamento no Centro de Operações de Bombeiros e enfoca o trabalho dos teleatendentes.

Em linhas gerais, entendemos que o maior mérito deste estudo foi o de explorar as condições da atividade dos motoristas operacionais, descortinando informações que não somente poderão contribuir para melhorar a prevenção dos acidentes envolvendo esses profissionais, mas também poderão auxiliar na melhoria das condições gerais de trabalho dos bombeiros, já que suas atuações são interdependentes.

Assim, considerando os achados apresentados, julgamos pertinente apresentar algumas sugestões que poderão contribuir para a construção de uma política de prevenção de acidentes na corporação.

Primeiro, é preciso reconhecer é imprescindível se pensar sobre a ampliação do efetivo. Ainda que saibamos que este é um aspecto complexo, que precisa ser melhor explicitado em relação à distribuição do efetivo entre a atividade operacional e administrativa, como implicações que dizem respeito à gestão de recursos humanos da corporação e do estado, é preciso sinalizar que, se forem mantidas as tendências de aumento na demanda de serviços de bombeiros e se não for revertida a política de redução dos efetivos operacionais, serão mantidas também as condições cada vez mais precárias de trabalho, resultando numa sobrecarga desses profissionais, o que afeta diretamente a segurança do seu trabalho e da população.

Considerando-se que a ampliação do efetivo resulta de um processo demorado que fica atrelado a complexos fatores ligados à gestão de recursos humanos do estado, um cuidado pode ser tomado para minimizar os impactos dessa intensificação que resultam numa condição de precarização do trabalho: desenvolver práticas de investigação dos acidentes, a partir de modelos mais abrangentes, considerando as condições do contexto de trabalho no desencadeamento desses eventos, indo além de uma abordagem centrada nos erros do operador direto, o motorista.

Além disso, sugerimos a inclusão dos motoristas nos processos de compra dos veículos a serem adquiridos pela corporação, visando favorecer a aquisição de veículos mais compatíveis com as condições reais de exercício das atividades de bombeiro e cujo manejo contribua não só para a prevenção de acidentes, mas também para o bom desempenho de sua atividade.

Da mesma maneira, incluir representantes das diversas categorias funcionais existentes no CBMMG com objetivo de debater e analisar a implantação de novas rotinas de trabalho poderá contribuir para evitar que novas providências resultem em

configurações de trabalho que comprometam o gênero da atividade, resultando em prejuízos para a segurança e a saúde dos trabalhadores.

É preciso ainda ressaltar uma condição extremamente grave que se revelou bastante comum nas unidades pesquisadas e envolve transtornos observados no despertar dos motoristas. Sugerimos que seja realizada uma investigação minuciosa com esses profissionais, avaliando incidência de transtornos do sono e investigando mais detalhadamente esses episódios de fadiga extrema, que, quando falham as estratégias de regulação, resultam no perigoso fenômeno de dirigir “por osmose”, ou seja, dormindo.

Finalmente, gostaríamos de esclarecer que, diante do convite para investigar o aumento do número de acidentes, jamais foi nossa intenção desenvolver uma teoria geral de causação desses eventos a ser aplicada no CBMMG, uma vez que não é possível estabelecer uma lei geral de combinação dos diversos fatores que se dispõem na realidade de trabalho desses profissionais, ou de qualquer outra profissão. Afinal, compreendemos que acidentes são eventos singulares, complexos e seu entendimento requer também uma investigação que é singular, devendo ser tanto abrangente quanto minuciosa e o julgamento “ [...] só pode ser feito, de qualquer modo, com **todo conhecimento de causa**, assim que se identificar, relacionar, examinar e analisar as diferentes exigências e necessidades do real, do contexto e da situação de trabalho e do ambiente”(Llory, 1999, p.97 grifos no original).

Referências Bibliográficas

ALMEIDA, I. M. *Caminhos da análise de acidentes de trabalho*. Brasília: TEM/SIT, 2003.

ALMEIDA, I. M.; JACKSON FILHO, J.M. (2007) Acidentes e sua prevenção. *Revista brasileira de saúde ocupacional (RBSO)*., São Paulo, v.32, n.115. p. 53-67.

BHTRANS. *Relatório de Gestão 2005-2008*. Comissão do relatório de gestão 2005-2008, Gerência de Marketing e Comunicação. 75 p.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil, 1988*. Organização, remissões pesquisas e índices do texto: Hélcio Ricardo Cerqueira Cervi. 1. Ed. Campinas, SP: Mizuno, 2000. 272 p. (Série Textos Legais)

BRASIL, *Lei nº 9.503*, de 23 de setembro de 1997 – Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Distrito Federal, Brasília, 24 set.1997.

BRASIL. *Lei Complementar nº 101*, de 04 de maio de 2000 – Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Distrito Federal, Brasília, 05.mai.2000.

BRASIL Anuário Estatístico da Previdência Social – 2004. Disponível em: http://www.previdenciasocial.gov.br/aeps2004/13_01_20_01.asp. Acesso em 25 janeiro 2008.

CANGUILHEM, G. *O Normal e o patológico*. 6ªed. São Paulo: Forense Universitária, 2007. 270p. Tradução de Maria Thereza Redig de Carvalho Barrocas.título Original: *Le normal et Le pathologique*.

CHASIN, J.M. Estatuto ontológico e resolução metodológica In: TEIXEIRA, F.J.S. *Pensando com Marx: uma leitura crítico-comentada de O Capital*. São Paulo: Ensaio, 1995. p 335-537.

CLOT, Y. *A função psicológica do trabalho*. Tradução de Adail Sobral. Petrópolis: Vozes, 2006. 223p. Título original: *La fonction psychologique du travail*.

CLOT, Y. Ciclo de palestras com o Professor Yves Clot / Conferência “A clínica da Atividade e sua dupla herança: a ergonomia e a psicopatologia do trabalho” – UFMG, 21 de setembro de 2007 – Notas da palestra. (*mimeo*)

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE MINAS GERAIS. Aprova o Manual de Gerenciamento de Frota do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais. Resolução nº 008 de 18 de fevereiro de 2000. 52 p.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE MINAS GERAIS. Aprova a Diretriz Auxiliar de Operações de Bombeiro Militar (DIAO-BM). Resolução nº 054 de 13 de dezembro de 2001. 83 p.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE MINAS GERAIS. Altera o Manual de Gerenciamento de Frota do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais, aprovado pela Resolução nº 144 de 26 de outubro de 2004. 52 p.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE MINAS GERAIS. Modifica o plano de articulação do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais. Resolução nº 254 de 02 de julho de 2007. 30 p.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE MINAS GERAIS. Manual de Identidade Visual do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais. Resolução nº 271 de 28 de novembro de 2007. 69 p.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE MINAS GERAIS. Memorando nº 3025 – Adj 01 –BM-3 de 01 de dezembro de 2006. 05 p.

DANIELLOU, F.; LAVILLE, A.; TEIGER, C. Ficção e realidade do trabalho operário. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, São Paulo, v. 17, n. 68, 1989, p.7-13.

DORIGO, J. N. *Trabalho e o adoecimento mental: uma análise no setor de transporte coletivo urbano da Região Metropolitana de Belo Horizonte* (Mestrado em Psicologia), Faculdade de Filosofia e de Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009, 125 p.

DWYER, T. P. *Vida e Morte no Trabalho: acidentes do trabalho e a produção social do erro*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP; Rio de Janeiro, RJ: Multiação Editorial, 2006. 407p

FENABRAVE (FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES) *Anuário da distribuição de veículos automotores no Brasil de 2006*. Assessoria Econômica Interna da FENBRAVE. São Paulo, 2007. 64p

FERREIRA, R. B. *Diálogo de surdos: a difícil explicitação do saber entre programadores de software e operadores de fábrica*. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção), Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2004. 139 p

FREITAS, C.M. de A análise de acidentes de trabalho em indústrias tendo como referência a organização do trabalho In: BORGES, L.H.; MOULIIN, M.G.B.; ARAÚJO, M.D. (orgs) *Organização do trabalho e saúde: múltiplas relações*. Vitória, ES: EDUFES, 2001. .

GUÉRIN, F. ET AL. *Compreender o trabalho para transformá-lo: a prática da ergonomia.. 3ª reimpressão*. São Paulo: Edgard Blüncher: Fundação Venzolini, 2001. 200 p. Tradução de Gilliane M. J. Ingratta e Marcos Maffei. Título original: *Comprendre le travail pour le transformer: la pratique de l'ergonomie*.

JACKSON FILHO, J.M.; GARCIA, E.G.; ALMEIDA, I.M. A saúde do trabalhador como problema público ou a ausência do Estado como projeto. *Revista brasileira de saúde ocupacional* (RBSO), São Paulo, v.32, nº.115. p.4-6, 2007.

KEYSER, V. O erro humano In : CASTILLO, J. J., VILLENA, J. (orgs) *Ergonomia : conceitos e métodos*. Lisboa, Dinalivro (2005) p.247-245.

LE GUILLANT, L. O caso de Marie L. In: LIMA, M. E. A. *Escritos de Louis Le Guillant*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2006b. (publicado originalmente em *La Raison*, n. 18, 1957)

LIMA, M. E. A. A questão do método em psicologia do trabalho. In: GOULART, I. B. *Psicologia Organizacional e do Trabalho: teoria, pesquisa e temas correlatos*. São Paulo, SP: Casa do Psicólogo, 2002 a. p123-132.

LIMA, M. E. A. Esboço de uma crítica à especulação no campo da saúde mental e trabalho. In: JACQUES, M. G. & CODO, W. (orgs.) *Saúde Mental e Trabalho - Leituras*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002 b.p50-81

LIMA, M. E. A. Prefácio In : DWYER, T. P. *Vida e Morte no Trabalho: acidentes do trabalho e a produção social do erro*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP; Rio de Janeiro, RJ: Multiação Editorial, 2006.p. 7-10.

LIMA, M. E. A. Contribuições da Clínica da Atividade para o campo da segurança no trabalho. *Revista brasileira de saúde ocupacional* (RBSO), São Paulo, v.32, n.115. p. 99-107, 2007.

MINAS GERAIS, Constituição (1989) *Constituição do Estado de Minas Gerais*, 1989. Minas Gerais, Belo Horizonte: Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 2008. 232 p.

MINAS GERAIS, Constituição (1989) *Constituição do Estado de Minas Gerais*, 1989. Minas Gerais, Belo Horizonte: Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 2008. 232 p.

MINAS GERAIS. *Lei n° 5.301* de 16 de outubro de 1969. Minas Gerais, Belo Horizonte, 7 ago. 1969. Contém o estatuto do pessoal da Polícia Militar de Minas Gerais.

MINAS GERAIS. *Lei n° 13.400* de 13 de dezembro de 1999. Minas Gerais, Belo Horizonte, 7 ago. 1969. Fixa o efetivo do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais - e dá outras providências.(revogada pelo art 8° da Lei n° 16.307 de 07 de agosto de 2006). Diário Oficial do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte, 14dez1999.

MINAS GERAIS. *Lei n° 16.307* de 07 de agosto de 2006. Minas Gerais, Belo Horizonte, 7 ago. 1969. Fixa o efetivo do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais - e dá outras providências. Diário Oficial do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte, 08ago2006.

MINAS GERAIS. *Lei Complementar n° 54*, de 13 de dezembro de 1999. Minas Gerais, Belo Horizonte, 13 dez. 1999. Dispõem sobre a organização básica do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais – CBMMG e dá outras providências. Diário Oficial do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte, 14dez1999.

MINAS GERAIS. *Lei Delegada n° 56*, de 29 de janeiro de 2003. Minas Gerais, Belo Horizonte, 29 jan. 2003. Dispõe sobre a Secretaria de Estado de Defesa Social e dá outras providências. Diário Oficial do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte, 30jan2003.

MINAS GERAIS. *Lei Delegada n° 112*, de 25 de janeiro de 2007. Minas Gerais, Belo Horizonte, 25 jan. 2007. Dispõe sobre a organização e a estrutura da administração pública do poder executivo do estado e dá outras providências. Diário Oficial do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte, 26jan2007, retificada em 30jan2007, retificada em 31jan2007.

MINAS GERAIS. *Lei Delegada n° 117*, de 25 de janeiro de 2007. Minas Gerais, Belo Horizonte, 25 jan. 2007. Dispõe sobre a estrutura orgânica básica da organização e a estrutura da Secretaria de Estado de Defesa Social - SEDS. Diário Oficial do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte, 26jan2007, retificada em 30jan2007.

MINAS GERAIS. *Decreto n° 44.924*, de 17 de outubro de 2008. Minas Gerais, Belo Horizonte, 17 out. 2008. Aprova o quadro de organização e distribuição – QOD, do Corpo de Bombeiros de Minas Gerais, altera denominação, cria e ativa unidades na corporação. Diário Oficial do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte, 18out2008.

NAEMT (NATIONAL ASSOCIATION OF EMERGENCY MEDICAL TECHNICIANS). *Atendimento pré-hospitalar ao traumatizado*. Tradução de Diego Alfaro e Herminio de Mattos Filho. 6ª edição. Rio de Janeiro, RJ: Ed Elsevier, 2004. 596 p.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). *Introductory Report: Decent Work – Safe Work*. In *XVII World Congress on Safety and Health Country Profiles*. Geneva: International Labour Office., 2005. Disponível em: <http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/wdcongrs17/intrep.pdf>.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). *Occupational Safety and Health Country Profiles*. Geneva: International Labour Office., 2006. Disponível em: http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/worldday/products06/report06_profiles_en.pdf

POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS. *Memorando n° 3001* – CCB de 11 de janeiro de 1994. 02 p.

SALIM, C. A. Estatísticas sobre acidentes de trabalho segundo os registros administrativos no Brasil: desafios e possibilidades In: SALIM, C.A.; CARVALHO, L.F; FREITAS, M. N. de C.; Freitas, M. (orgs). *Saúde e segurança no trabalho: novos olhares*

e saberes. Belo Horizonte, Fundacentro / Universidade Federal de São João Del Rei, 2003. Pagina inicial e final

STRAUSZ, M. C.; MACHADO, J.M.H.; BRICKUS, L.S.R. Análise de um acidente por contaminação fúngica em uma biblioteca pública no município do Rio de Janeiro. *Revista brasileira de saúde ocupacional (RBSO)*, São Paulo, v.32, nº.115. p.69-78, 2007

TAKEDA, E.; ROBAZZI, M.L.C.C. Acidentes de trabalho com motoristas de ambulâncias que realizam socorro de urgência. *Rev. Latino-americana de Enfermagem*, Ribeirão Preto, v.15, n.3, p.439-445. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-11692007000300012&lng=en&nrm=ISO>. Acesso em 16 de março de 2009.

VILELA, R. A.G.; IGUTI, A. M.; ALMEIDA, I. M. Culpa da vítima: um modelo para perpetuar a impunidade nos acidentes do trabalho. *Cadernos Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 20, nº. 2, p.570-579, 2004 .

WISNER, A. *Por dentro do trabalho. Ergonomia: método e técnica*. São Paulo, FTD/Oboré, 1987. 189p.

Anexos:

Anexo 1 – Canção do Bombeiro

Música/Letra: Cel João Batista de Assis

<p>coro</p> <p>Soldado destemido A lutar contra a chama sempre ardente Que ao ouvir qualquer gemido Salva o pobre o rico independente É sua missão ser sempre forte É seu labor tudo salvar E ao temor que faz trazer a morte É dever não se levar</p> <p>I</p> <p>Pelos campos desta Pátria Que se chama Brasil O soldado do fogo Sempre varonil Só saberá levar Aos lares do sul ou do norte Felicidade e boa sorte</p> <p>coro</p> <p>Soldado destemido A lutar contra a chama sempre ardente Que ao ouvir qualquer gemido Salva o pobre o rico independente É sua missão ser sempre forte É seu labor tudo salvar E ao temor que faz trazer a morte É dever não se levar</p>	<p>II</p> <p>Salve os Soldados Bombeiros Que a Pátria Querida Se atiram prazenteiros A Salvar Guarida De quem feliz nasceu Sob o cruzeiro do Sul D'um grande Céu, tão lindo e azul</p> <p>coro</p> <p>Soldado destemido A lutar contra a chama sempre ardente Que ao ouvir qualquer gemido Salva o pobre o rico independente É sua missão ser sempre forte É seu labor tudo salvar E ao temor que faz trazer a morte É dever não se levar</p>
---	---

Disponível em: <http://www.bombeiros.mg.gov.br/cbm.htm> - Acesso em 01.jun.09

