



## 1. FINALIDADE

O presente POP tem como finalidade regular os procedimentos relativos ao controle de emergências do tipo COLISÃO DE VEÍCULOS por parte dos socorros do CBMERJ.

## 2. CONSIDERANDO

**2.1.** O alto índice de ocorrência de acidentes rodoviários que ocupam a primeira posição como causadores de lesões e mortes em nosso país e em boa parte do mundo, de modo especial no Rio de Janeiro, deixando ainda grande número de feridos e inválidos, muitas vezes por prestação de socorro inadequada;

**2.2.** Existe tendência natural para que esse tipo de evento aumente ainda mais, em decorrência do:

- Maior número de veículos circulantes nas ruas pavimentadas do nosso estado;
- Maior tensão emocional em decorrência da competitividade econômica e social de nossos dias, dando lugar a um clima de agressividade e violência no trânsito, fazendo com que os procedimentos básicos de segurança sejam deixados de lado, originando inúmeros acidentes.

## 3. PROCEDIMENTOS

### 3.1. Colisão com vítimas

Nas chamadas para colisão de veículo, apesar de não se proceder à prévia confirmação para evitar perda de tempo no atendimento, o comunicante deverá obter as seguintes informações, a fim de auxiliar o Comandante de Operações:

- Local do acidente com pontos de referência;
- Número de pessoas feridas/encarceradas;
- Número e tipo de veículos envolvidos;
- Se algum dos veículos envolvidos transporta produtos perigosos e se há vazamento dos mesmos;
- Condições adversas do acidente (fogo, incêndio, outros);
- Acionar Polícia Militar/ Polícia Civil (perícia) nos casos de óbito.

**Obs.:** Nos casos de colisão de veículos com vítimas fatais, aguardar a Polícia Judiciária, ou seja, perícia. Porém, nos casos que coloquem em risco as guarnições de salvamento e com o objetivo de evitar acidentes secundários, estas poderão, sob orientação/autorização da autoridade policial, bem como do Diretor Geral de Operações ao COCBMERJ, desfazer o local, retirando previamente o *de cujus*, se houver necessidade, mediante anotação (croqui) do posicionamento do(s) veículo(s) envolvido(s).

### 3.2. Utilização de EPI

Os equipamentos de proteção individual (EPI) deverão ser utilizados no momento do aviso de colisão de veículo; são eles:

- Capacete; capa de aproximação; luvas cirúrgicas; luvas de raspa de couro; equipamento autônomo de respiração artificial (caso o evento seja



pertinente a vazamento de produtos perigosos) e materiais próprios para trabalhos com eletricidade, quais sejam:

- Capacete de segurança; calçado de segurança; luva de segurança isolante de borracha; manga de segurança isolante de borracha; vestimenta condutiva de segurança; multímetro; croque com cabo isolante; tesourão com cabo isolado; alicate com cabo isolado; chave de fenda com cabo isolado; tapete isolante; protetor facial para arco elétrico; óculos de segurança.

**Obs.:** O Oficial de Dia/Comandante do Socorro ou o Sargento de dia poderá executar o afastamento dos cabos energizados quando estes estiverem sobre o veículo, devendo realizar avaliação prévia, estudar e planejar as atividades e ações a serem desenvolvidas de forma a atender os **princípios técnicos básicos** e as melhores técnicas de segurança em eletricidade aplicáveis ao serviço. **Tal providência só deverá ser realizada se as equipes de busca e salvamento do CBMERJ forem instruídas sobre a matéria e possuírem os equipamentos de proteção individual correspondentes; caso contrário aguardar a concessionária de energia elétrica regional.**

### 3.3. Despacho de viaturas

Despachar viatura(s) que atenda(m) as seguintes necessidades: salvamento; combate a incêndio; atendimento pré-hospitalar.


### 3.4. Estacionamento das viaturas

- Sempre que possível, a viatura de autobusca e salvamento (ABS e ABSL) deve ser posicionada junto à calçada, a uma distância mínima de 5 metros à frente do evento, de forma que fique facilitada a retirada dos equipamentos necessários à realização das atividades operacionais;
- A viatura de socorro médico (ASE) deverá também ser posicionada à frente, a uma distância máxima de 5 metros do ponto da colisão, ficando, entretanto, posicionada junto à margem interna da via de circulação, de forma que fique assegurada a sua partida rápida sem maiores impedimentos em direção à rolagem da pista;
- A viatura de combate a incêndio (ABI, ABT ou AT) deverá se posicionar, no mínimo, 5 metros à retaguarda do evento;
- No caso de incêndio, as distâncias serão de 20 metros do ponto de colisão e, caso haja risco de explosão, de, no mínimo, 200 metros.

### 3.5. Sinalização/Isolamento do local

- A sinalização do local deverá ser feita desde a distância de 1,5 x velocidade máxima da pista, ou seja, em uma pista de velocidade máxima de 100 km/h, a sinalização deverá se iniciar a  $1,5 \times 100 = 150$  metros;
- Essa sinalização deverá ser feita obrigatoriamente por meio de dispositivos (cones) fotoluminescentes (que brilhem à exposição da luz);
- Tal procedimento, de extrema importância, serve como prevenção à ocorrência de outros acidentes secundários;
- A sinalização deverá envolver toda a cena do acidente;

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SSCO

 <p>SECRETARIA DE ESTADO DE DEFESA CIVIL CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO ESTADO MAIOR GERAL</p>	POP 002/2012	Seção <b>SALVAMENTO</b>	
	Página <b>3/10</b>	Versão <b>1ª</b>	Modelo <b>ANALÍTICO</b>
Assunto: <b>COLISÃO DE VEÍCULOS</b>	<b>PROCEDIMENTO OPERACIONAL PADRÃO</b>		

e) O local deverá ser isolado de forma a limitar o acesso apenas àqueles que trabalham na ocorrência.

**Obs.:** Quanto ao isolamento, poderemos operar estipulando círculos de trabalho, com objetivo de organizar o teatro de operações, ou seja:

- **Círculo interno:** círculo *imaginário* de 5 metros, em redor do acidente a que se tem acesso: equipes de salvamento/equipes médicas/ambulância.
- **Círculo exterior:** área *delimitada* de 10 metros que se situa fora do círculo interior e onde estão demarcadas as seguintes áreas:
  - Viatura de desencarceramento/Ambulância;
  - Outras viaturas de socorro;
  - Depósito de destroços.

### 3.6. Armação da linha de prevenção

Antes de qualquer procedimento de abordagem do veículo, deverá ser armada uma linha de prevenção com esguicho de vazão regulável (EVR) ou, se for o caso, o mangotinho, em carga (pressurizada) e fechado, com o corpo de bomba funcionando em regime de baixa rotação.

**Obs.:** Caso o veículo seja movido a GNV, deverá ser realizado o fechamento do cilindro (vide POP específico).

### 3.7. Estabilização do veículo

Deverá ser antes da abordagem do(s) veículo(s) acidentado(s), feita a estabilização do veículo contra tombamento, esmagamento do teto, deslizamento ou por qualquer outro movimento que venha a pôr em risco o sucesso da operação, o que deverá ser feito pela utilização de calços, cunhas, escoras, cabos, fitas tubulares, cabos de aço ou outros dispositivos aplicáveis.

Deverá haver uma **estabilização progressiva**, ou seja, uma estabilização da área à medida que for progredindo a operação, visto que algumas partes do veículo são retiradas e sua estabilidade pode ficar comprometida. Cabe ao Comandante da Operação alertar seus comandados para observarem sempre esse detalhe.

### 3.8. Desligamento da bateria

Deverá ser feito, com a prevenção de uma linha direta, o corte da alimentação de energia elétrica do veículo, retirando primeiramente o cabo ligado ao borne negativo (-) da bateria.

Atualmente, alguns automóveis são equipados com sistemas suplementares de retenção, ou seja, airbags, possuindo várias siglas de identificação, como “SIR”, “SRS”, “SIPS”. Porém, no caso de corte de energia, estes se mantêm ativos por aproximadamente trinta minutos, em virtude de os veículos possuírem acumuladores eletrônicos, portanto assegurar que ninguém se coloque entre o volante e/ou console e a vítima.

Elaborado por: Ten Cel BM Ramon Camilo	Emissão: 10/10/2012	Revisão: / /	Aprovação:  Ch EMG
---	------------------------	-----------------	--------------------------



Figuras 01 e 02: Protetor de airbag

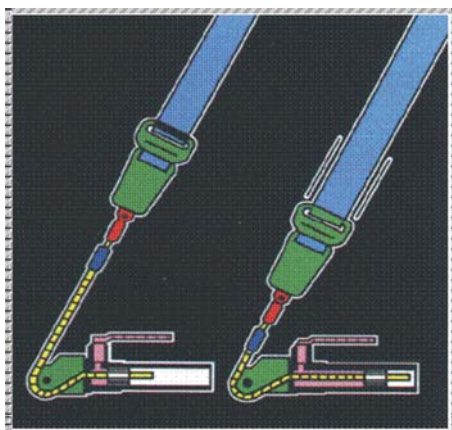
**Obs.:** Na falta dos protetores de airbag, as equipes de salvamento poderão utilizar fitas tubulares e/ou cabos solteiros, envolvendo o volante, reduzindo assim a probabilidade de ocorrer lesões devido ao seu acionamento.

### 3.8.1. Pré-tensores dos cintos de segurança

Os cintos de segurança com pré-tensores atuam de maneira semelhante à do airbag, ou seja, após o seu acionamento, eles fazem uma maior retenção, diminuindo mais ainda o deslocamento causado pela desaceleração, evitando que a pessoa seja projetada de encontro ao painel do veículo.

Há dois tipos de sistemas de acionamento para cintos pré-tensores: sistema mecânico e com explosivos. Ambos são acionados eletronicamente, assim como os airbags, pois, vejamos:

- Sistema mecânico: este sistema emprega dois conjuntos de cabos que foram tensionados e colocados atrás de um dispositivo com um gatilho. Quando o gatilho é acionado pelo Sistema de Controle após um impacto, o cinto de segurança é “puxado” mais 6 ou 12 cm, mantendo a vítima ainda mais presa no banco. A distância dependerá do tipo de roupa do ocupante ou de quanto o cinto estava apertado em seu corpo antes do impacto.



**OBS.:** O gatilho é liberado e a mola “empurra” o pistão para frente, apertando ainda mais o cinto.

Figura 03: Sistema mecânico

- Sistema pirotécnico: existem dois tipos de Sistemas pirotécnicos: um é acoplado no mecanismo do cinto no pilar “B” e o outro, no mecanismo do cinto que fica no banco. O sistema pode ser acionado com explosivo ou gás em alta pressão.



Em ambos os casos, o sistema trabalha com um cilindro com ácido de sódio ou material similar (no caso do gás, o utilizado é nitro-celulose), que é conectado, por um cabo que vai para a base tanto do mecanismo do cinto do pilar como para o do banco. Ambos são novamente acionados por um sinal eletrônico após uma colisão e o cinto será “puxado” de 6 a 18 cm.

Recomenda-se muito cuidado quando for realizar um salvamento em que o veículo apresente esse dispositivo, pois o sistema pode, por alguma falha, não ter sido acionado e o Bombeiro, desavisado, fazer o corte justamente na área do explosivo, causando um acidente.

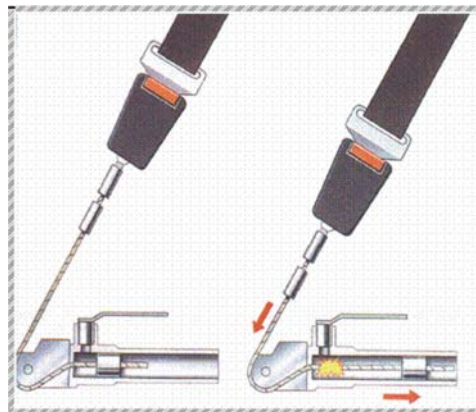


Figura 4: Sistema pirotécnico

• **Protocolo a ser seguido:**

Não é sempre possível e claro verificar qual tipo de sistema está sendo utilizado no veículo ou onde exatamente está montado. É importante desconectar o cinto assim que possível e, se o sistema instalado no banco não puder ser facilmente alcançado, o cinto deverá ser cortado duas vezes, no topo do pilar B e na base do banco.

- Sistema mecânico: este sistema é normalmente montado no banco e dificilmente causará problemas ao Bombeiro, exceto quando é necessário remover o banco para liberar as pernas do passageiro sentado no banco de trás. Novamente é necessário cortar o cinto em dois lugares e só então será possível forçar o banco para cima. Em nenhuma hipótese a base do banco deverá ser cortada.
- Sistema pirotécnico: se o sistema não foi acionado, então deve ser manuseado da mesma maneira que um airbag não liberado. Desconecte a bateria assim que possível e não corte, em hipótese alguma, o pilar B abaixo do ponto onde o cinto de segurança está instalado.

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO



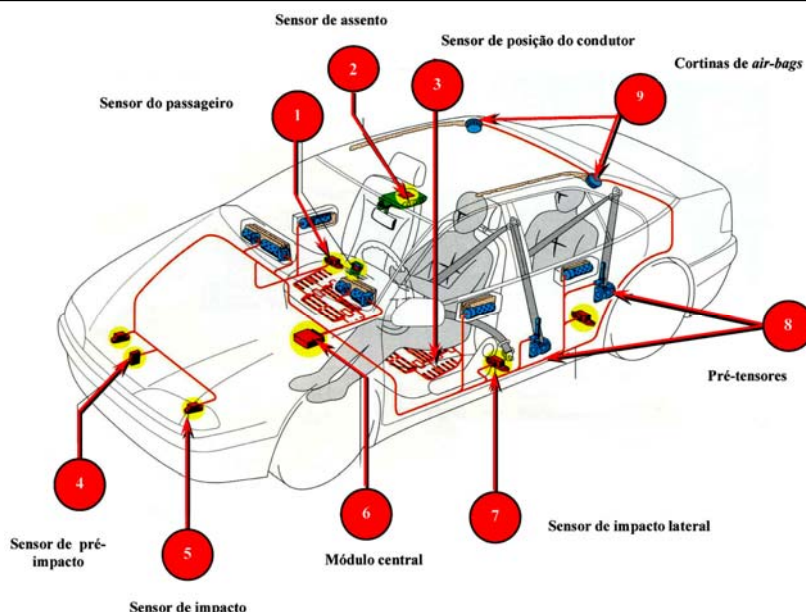


Figura 5: Estrutura veicular, com os pontos de localização dos airbags, cintos de segurança e pré-tensores.

### 3.9. Manuseio dos vidros

Os vidros podem ser: removidos, partidos ou cortados.

Dependendo da situação, não será necessária a quebra dos vidros, o que poderá dificultar ainda mais as ações de salvamento. Basta apenas retirá-los, caso a situação assim permitir, utilizando facas para a remoção de borrachas, chaves de fenda para remoção de metais e ainda borrachas tipo “ventosas” para segurar o vidro, impedindo assim a sua queda.

**Obs.:** Caso seja necessária a quebra dos vidros, estes deverão ser eliminados de fora para dentro; uma proteção transparente, segura e maleável deve ser utilizada para proteger a vítima e as equipes de salvamento.

### 3.10. Abertura de acessos

Permite que a equipe de atendimento pré-hospitalar se aproxime da vítima para prestar os cuidados necessários.

Após o veículo se encontrar estabilizado e seguro, devem ser utilizados os acessos já existentes, permitindo uma rápida abordagem, ou seja, portas, para-brisas, janelas etc.

Caso seja necessário, o Comandante de Operações ordenará que cortes estratégicos sejam feitos e acessos sejam criados para chegar à vítima. O socorrista permanecerá no interior do veículo, junto da vítima, até terminarem as operações.

A vítima deverá ser protegida com o uso de lona resistente a chama e a abrasivos.

### 3.11. Estabilização da vítima e criação de espaço

A guarnição de atendimento pré-hospitalar deverá analisar o estado geral da vítima, observando os seguintes aspectos:

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SSCO



- Nível de consciência;
- Existência de fraturas, hemorragias ou outras lesões graves que possam causar o óbito da vítima;
- Existência de partes do corpo da vítima presas às ferragens do veículo.

Após a vítima ser estabilizada, a equipe de salvamento, caso seja necessário, irá criar um espaço melhor, preparando para a retirada. Nem sempre o local por onde o socorrista entra é o mesmo de retirada da vítima, sendo, portanto necessária à criação de um novo espaço.

### 3.12. No caso de incêndio

Simultaneamente ao combate às chamas, utilizando o esguicho regulável na posição de jato neblinado, produzir uma “cortina d’água” entre o fogo e o acidentado e efetuar o salvamento. Porém, nos casos de menor potencial ígneo, poderão ser utilizados extintores correspondentes.

Caso o veículo seja movido a GNV e não havendo chamas envolvendo o cilindro, a válvula deverá ser fechada. Caso o cilindro de um veículo esteja envolvido em chamas, sua válvula **não** deverá ser fechada. (vide POP específico).

## 4. AÇÕES A SEREM DESENVOLVIDAS NO SALVAMENTO DA(S) VÍTIMA(S)

### 4.1. Desencarceramento da vítima

Este procedimento deverá obedecer às seguintes etapas, caso sejam necessárias:

Aqui deve ser aplicada a regra básica de remover as ferragens da vítima e nunca a vítima das ferragens.

- **Remoção do teto:** frontal, lateral, a retaguarda ou totalmente.
- **Remoção da porta:** pela maçaneta e pela dobradiça.
- **Afastamento do painel:**

*Protocolo a ser seguido:*

- Removem-se teto e portas;
- Corta-se o pilar “A” na parte de baixo;
- O cilindro é colocado na parte de baixo da coluna “B” e no meio da coluna “A”;
- Pode-se usar o suporte do cilindro na coluna “B” (material específico) ou o expensor como base;
- Levantar o painel verticalmente; pode-se colocar um cilindro pequeno na base do pilar “A”, no local do corte.
- **Abertura do painel lateral:** o procedimento é utilizado quando da necessidade de manusear os pés da vítima que se encontram presos nos pedais.
- **Retirada dos pedais:** poderá ser feito o afastamento do pedal com a fita tubular e/ou o corte do pedal com ferramenta específica.

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO



**Abertura em “concha”:** este procedimento é feito quando o veículo encontra-se tombado lateralmente, ou seja, formando um ângulo de 90° em relação ao solo aproximadamente.

Protocolo a ser seguido:

- Estabiliza-se a viatura em ambos os lados (utilizamos também, além dos calços e cunhas, escoras);
- Retira-se o vidro traseiro para o primeiro contato com a vítima;
- Os vidros são quebrados para que possam ser feitos cortes no pilares;
- Antes de quebrar os vidros, proteger a vítima e o socorrista (equipe médica) com a proteção maleável (cacos de vidro);
- Cortar os pilares;
- Realizar dois cortes estratégicos no teto na parte traseira e dianteira, próximo ao solo;
- Rebater o teto para o solo, como se estivesse “abrindo uma concha”;
- Retirar a vítima.

• **Abertura da “3ª porta”**

Protocolo a ser seguido:

- Em veículos de duas portas, cortar a lateral traseira do auto, utilizando um equipamento conhecido como machado force;
- Retirar a porta dianteira;
- Efetuar o corte na parte superior do pilar “C”;
- Estender o corte com o machado *force* até a base do pilar “B”, logo em seguida cortá-lo removendo toda a estrutura;
- Retirar a vítima.

**4.2. Casos específicos:**

**a) Veículo inclinado**

Protocolo a ser seguido:

- Estabilização do veículo;
- Colocação de escadas ou plataformas para que os operadores de ferramentas possam trabalhar no mesmo nível (as ferramentas sempre devem trabalhar paralelas ao solo e nunca inclinadas, evitando assim dano ao material);
- Retirar o teto (trabalho inicia-se com os cortes no pilar “C”);
- Corta-se o volante (cria-se um espaço maior para realizar a extricação);
- Faz-se a estabilização da vítima;
- Retira-se a vítima pela retaguarda.

**b) Veículo em “submarino”**

Este tipo de ocorrência é caracterizado por um veículo estar em cima do outro.

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SSCO





Protocolo a ser seguido:

- Estabilizar o veículo que está na parte superior;
- Se possível, deve-se elevá-lo com cuidado no posicionamento do “macaco”, de forma a evitar que pontos frágeis do veículo venham a ceder;
- Evitar retirar o veículo que está em cima, pois qualquer movimento poderá agravar a situação da vítima;
- Faz-se a estabilização da vítima;
- Retira-se a vítima pela retaguarda.

**c) Atropelamento com vítima sob o veículo**

Protocolo a ser seguido:

- Levantar o veículo utilizando cilindros extensivos, macacos e/ou expansores hidráulicos;
- Estabilizar progressivamente.

**Obs.:** Para efeito de entendimento, as barras de sustentação do teto de qualquer veículo são denominadas pilares, levando em consideração inicial o pilar A, próximo do vidro dianteiro e, por conseguinte pilares B, C e D, quantos forem (*vide Figura 6*).

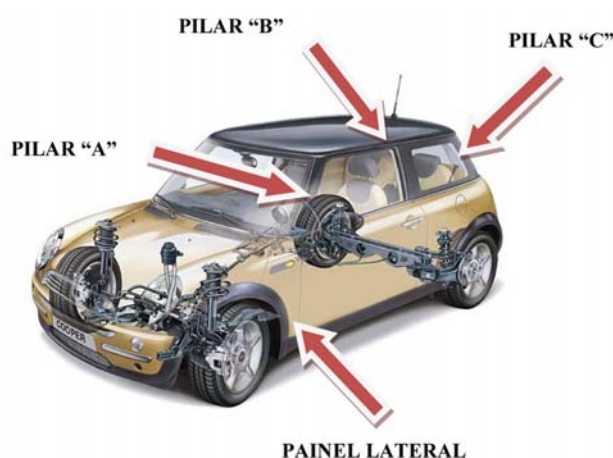


Figura 6: Identificação dos pilares de sustentação do teto

**d) Automóveis blindados**

A blindagem de automóveis foi desenvolvida como recurso de proteção para os projéteis disparados contra a área externa do veículo. A superfície externa é classificada em duas regiões: opaca e transparente. Na região opaca, a proteção é construída com chapas de aço ou mantas de aramida, material que absorve a energia do impacto. Na região transparente, o vidro deve permitir a segurança contra o projétil enquanto preserva o necessário grau de transparência para não alterar as condições de dirigibilidade e conforto ao dirigir.

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO



É de suma importância que a equipe de socorro, ao atender uma solicitação de colisão de veículos, saiba identificar se o automóvel é blindado, pois recomenda-se que, ao iniciar o desencarceramento, depois de realizadas todas as etapas de segurança e estabilização, seja feita a abertura do acesso pelas fechaduras ou dobradiças das portas, retirando-as; eis que, se optassem pela quebra dos vidros, poderiam retardar o salvamento, devido aos diferentes níveis de blindagem existentes.

## 5. EXTRAÇÃO/RETIRADA DA VÍTIMA

A vítima de uma colisão é um provável portador de traumatismo raquimedular (TRM). A retirada da vítima deverá ser feita mantendo-se o eixo da coluna o mais reto possível.

Os procedimentos específicos de atendimento à vítima ficarão a cargo da guarnição de APH (vide POP específico)

O apoio médico só deverá ser acionado, de acordo com os critérios de gravidade já estabelecidos pela guarnição de APH no local.

**Obs.:** Caso o socorro corra isolado da guarnição médica de serviço, esta poderão realizar a extricação da vítima, por militares capacitados na matéria de atendimento pré-hospitalar, no caso de implicações secundárias no quadro clínico da vítima quanto à demora na prestação do atendimento médico, assim como nos casos de risco de morte, sob a orientação/autorização do Médico Superior de Dia, bem como do Diretor Geral de Operações ao COCBMERJ.

## 6. ENCAMINHAMENTO AO HOSPITAL

A remoção da vítima ao hospital deverá ser feita em ambulância equipada e tripulada de acordo com o critério de gravidade da vítima.

## 7. ANÁLISE E RESUMO

No quartel, após o regresso do socorro, o Comandante de Operações deverá reunir sua equipe e analisar o procedimento utilizado na operação de *debriefing*.

## 8. COLISÃO DE VEÍCULO TRANSPORTANDO PRODUTOS PERIGOSOS

Além dos procedimentos normais anteriormente citados, o Comandante de Operações deverá atentar para os seguintes casos:

- Presença de explosivos, gases (inflamáveis e/ou oxidantes e/ou corrosivos), líquidos inflamáveis e/ou corrosivos, sólidos inflamáveis (principalmente os pirofóricos), oxidantes e peróxidos orgânicos, tóxicos e infectantes biológicos, radioativos e corrosivos;

O Comandante das Operações identificará esses riscos pelos rótulos e placas de segurança afixados nas laterais e traseira dos veículos que transportam cargas perigosas, tomando as precauções necessárias, conforme o risco apresentado (vide POP específico).

**Obs.:** No caso de acidentes no transporte rodoviário de produtos perigosos, estes poderão ser identificados pelo Manual da Abiquim.

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SSCO



## 9. Entrega do local

Deverá ser procedida após o acautelamento dos bens encontrados à autoridade policial (se for o primeiro a chegar ao local ou na inexistência de outras organizações) e do registro dos dados relativos ao acidente para a confecção do quesito.

## 10. REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Sérgio. *Manual de Segurança Rodoviário*. Rio de Janeiro: 1997

CANETTI, Marcelo D. – *Manual de Resgate de Rodoviários*. Rio de Janeiro: 1999.

CBMERJ. *Histórico do Corpo de Bombeiros*. Rio de Janeiro: 1991.

\_\_\_\_\_. *Manual Básico*. Rio de Janeiro: 1985.

\_\_\_\_\_. *Manual Básico Revisado*. Rio de Janeiro: 1997.

\_\_\_\_\_. *Manual de Atendimento a Emergências com Gás Natural Veicular*. Rio de Janeiro.

ESCOLA NACIONAL DE BOMBEIROS. *Manual de Salvamento e Desencarceramento*. Portugal: 2000.

HOLMATRO RESCUE EQUIPAMENTE.

Disponível em: <[www.holmatro-usa.com](http://www.holmatro-usa.com)> Acesso em: 28 set. 2005.

INTERNATIONAL CENTRE FOR EXTRICATION TECHNIQUES.

Disponível em: <[www.icet.nl](http://www.icet.nl)> Acesso em: 20 set. 2005.

LOUREIRO, Ricardo S., CAMILO, FARIAS, B. Ramon B. Farias - *Manual de Operações de Desencarceramento*. Rio de Janeiro: CBMERJ, 2006, 1ª ed.

LOUREIRO, Ricardo S. [et. al] – *Manual Básico de A Arte e a Técnica do Desencarceramento*. Rio de Janeiro: Curso Superior de Comando, Trabalho de Tecnologia da Informação, CBMERJ, 2006.

LUKAS HYDRAULIK AIR SAFETY. Disponível em: [www.lukas.com.br](http://www.lukas.com.br). Acesso em: 21 ago. 2005.

MOORE, Ronald E. *Vehicle rescue and extrication*. New York: 1991.

MULTSTOCK DESENCARCERAMENTO. Disponível em: <[www.multstock.com.br](http://www.multstock.com.br)> Acesso em: 17 ago. 2005.

PIQUET BLINDAGENS ESPECIAIS.

Disponível em: [www.piquetblindagens.com.br](http://www.piquetblindagens.com.br). Acesso em: 29 out. 2005

REGIMENTO DE SAPADORES BOMBEIROS. *Manual de Salvamento e Desencarceramento*. Portugal: 2001.

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO