

**Cap QOPM LORIVAL DA CUNHA SOBRINHO**

**O EMPREGO DA MOTOCICLETA COMO VIATURA PARA  
ATENDIMENTO OPERACIONAL**

Monografia apresentada ao Departamento de Contabilidade do Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Planejamento e Controle da Segurança Pública.

Orientador Metodológico: Prof. Dr. Marcio de Sérgio B. S de Oliveira.

Orientador de Conteúdo: Ademar da Cunha Sobrinho, Maj QOPM.

**SÃO JOSÉ DOS PINHAIS**

**2004**

## **Dedicatória**

*Aos meus entes queridos, Gabriel Becher da  
Cunha, meu filho,  
sua mãe, Solange,  
e meus pais.*

## **Agradecimentos**

*A todos aqueles que, de uma forma ou de outra, colaboraram na elaboração do presente trabalho monográfico.*

*A Deus, por permitir a minha existência e constante evolução.*

*Um gênio é uma pessoa de talento que  
faz toda lição de casa.*

*Thomas A. Edison*

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE FIGURAS.....</b>	<b>VII</b>
<b>LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS.....</b>	<b>VIII</b>
<b>RESUMO.....</b>	<b>IX</b>
<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
<b>2 A PM NA CONSTITUIÇÃO.....</b>	<b>3</b>
2.1 Competência e Missão.....	3
2.2 Ordem Pública.....	4
2.3 Segurança Pública.....	5
2.4 Poder de Polícia.....	5
2.5 Imagem da Polícia Militar.....	6
<b>3 O POLICIAMENTO COM VEÍCULOS DE DUAS RODAS.....</b>	<b>8</b>
3.1 HISTÓRICO.....	8
3.1.1 Invenção da Motocicleta e sua Evolução.....	8
3.1.2 A Motocicleta no Brasil.....	11
3.1.3 A Motocicleta na Polícia Militar do Paraná.....	11
3.2 CARACTERÍSTICAS.....	12
3.2.1 Especialização.....	15
3.2.2 Instrução.....	15
3.2.3 Seleção.....	17
3.2.4 Equipamento especializado.....	17
<b>4 EQUIPAMENTOS NECESSÁRIOS.....</b>	<b>18</b>
4.1 Equipamentos de proteção individual.....	18
4.1.1 Capacete.....	18
4.1.2 Vestuário Básico.....	21
4.1.3 Vestuário Complementar.....	21
4.1.4 Botas.....	22
4.1.5 Outros equipamentos individuais para pisos irregulares.....	23
4.2 Equipamentos auxiliares para treinamento.....	23
4.2.1 Cones.....	23
4.2.2 Rampas para salto.....	24
4.2.3 Gangorra.....	24
4.2.4 Prancha de equilíbrio.....	24
4.2.5 Outros equipamentos.....	25
4.3 A Motocicleta.....	25
<b>5 FUNDAMENTOS DO PROCESSO.....</b>	<b>26</b>
5.1 Ostensividade.....	26
5.2 Mobilidade.....	27
5.3 Flexibilidade.....	27
5.4 Fator psicológico.....	28
5.5 Aspecto visual.....	29

5.6	Economia de efetivo.....	29
5.7	Custo operacional.....	29
5.8	Restrições.....	30
5.9	Comunicações.....	32
5.10	Segurança pessoal.....	32
<b>6</b>	<b>CONCLUSÕES</b> .....	<b>34</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>40</b>

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1	PRIMEIRA MOTOCICLETA.....	8
FIGURA 2	CICLOMOTOR HONDA.....	9
FIGURA 3	MOTO BMW R50 500CC COM SIDE-CAR STEIB TR 500.....	10
FIGURA 4	COMPARAÇÃO DE CUSTOS.....	30
FIGURA 5	MAPA DA CIDADE DE CURITIBA.....	39

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Adm.	- Administração
Art.	- Artigo
BPM	- Batalhão de Polícia Militar ou Batalhão Policial Militar
BPTran	- Batalhão de Polícia de Trânsito
CAES	- Centro de Aperfeiçoamento e Estudos Superiores
CAO	- Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais
cc	- Cilindradas
Cel.	- Coronel
CF	- Constituição Federal
CIOSP	- Centro Integrado de Operações de Segurança Pública
CSM	- Centro de Suprimento e Manutenção
EC	- Emenda Constitucional
FUNRESTRAN	- Fundo de Reequipamento do Trânsito
Grad.	- Graduação
HT	- Hand Talk
INMETRO	- Instituto Nacional de Metrologia
P/4	- Intendência
PM	- Polícia Militar ou Policial-Militar
PMESP	- Polícia Militar do Estado de São Paulo
PMPR	- Polícia Militar do Paraná
PR	- Paraná
PVC	- Polivinila / Policloreto de Vinila
RPMon	- Regimento de Polícia Montada
SP	- São Paulo

## RESUMO

Este trabalho monográfico foi realizado no ano de 2004. O autor procura demonstrar a importância do policiamento através do uso de veículos de duas rodas. Atualmente as viaturas de quatro rodas, devido ao grande número de veículos que a indústria automobilística tem despejado no mercado, têm causado gigantescos congestionamentos, prejudicando o acesso do policiamento aos locais de ilícitos penais. Hoje diversos países têm adotado esse sistema, que fazem com que o policial esteja mais próximo da população. Ao mesmo tempo, o autor demonstra que o policiamento efetuado com as motocicletas propicia, na população, uma sensação de maior segurança, devido à sua maior mobilidade e versatilidade. O seu uso trará uma melhora significativa na imagem da Corporação com um emprego de um efetivo menor, propiciando assim um menor custo. Esse tipo de veículo deve ser usado com prioridade no policiamento ostensivo preventivo e/ou repressivo. Nenhum critério em si pode ser tomado como a melhor indicação ou a mais eficaz, já que o pleno rendimento operacional será obtido pela associação de variáveis quando da aplicabilidade operacional dos diversos processos de policiamento usados pela Polícia Militar do Paraná. Ou seja, um processo de policiamento suprimindo as deficiências verificadas em outros processos.

## 1 INTRODUÇÃO

O patrulhamento ostensivo feito com o uso da motocicleta torna-se importante, principalmente nos locais onde, pela extensão, o patrulhamento a pé se torna ineficaz, ou não apresenta a ostensividade imprescindível, bem como nos casos em que haja congestionamento impedindo a agilidade necessária, no caso do uso de veículos de quatro rodas.

Na área central da cidade de Curitiba, diversos fatores se somam dificultando a atuação do policial no seu dia-a-dia. Fatores estes que combinados, propiciam um aceleração exagerado no crescimento do número de veículos automotores em circulação, numa malha viária já há muito insuficiente e inadequada.

O centro de Curitiba caracteriza-se por ser uma área essencialmente comercial, por onde passam diariamente milhares de pessoas, bem como milhares de veículos que se cruzam por ser quase que um caminho obrigatório de acesso a outras regiões.

Com o índice de criminalidade em franco crescimento, toda a população reclama a presença de mais policiamento nas ruas. Esta reclamação tem sido a sustentação da campanha de diversos políticos. A imprensa reserva enormes espaços para reportagens envolvendo essa situação que mostra a ausência de policiamento preventivo, ao mesmo tempo em que apresenta diariamente, de forma dramática e até certo ponto teatral, as ocorrências policiais que acontecem em Curitiba. A sensação de insegurança tomou conta da população. As lojas especializadas em vendas de armas, de sistemas de segurança para residências, veículos, empresas de segurança e vigilância, cursos de treinamento de tiro e de defesa pessoal, têm tido um aumento assustador em seus lucros e ampliação.

O armamento da população acabou levando mais armas nas mãos dos marginais, gerando conseqüentemente um maior número de assaltos. Os delinqüentes conseguem estas armas adquiridas pelo povo, através de furtos e roubos. O cidadão

armado e sem prática de uso de armas, aliado ao fator surpresa, natural nos crimes de roubo, é presa fácil dos marginais.

Para amenizar essa situação, faz-se necessária uma maior presença do policial fardado nas ruas, como forma de inibir as ações delituosas. Aumentando a sensação de segurança da comunidade, haverá uma diminuição nas vendas de armas a cidadãos comuns.

A utilização do policiamento com motocicletas proporciona uma ação de presença muito mais eficaz. Normalmente deve ser feita com patrulhas de duas motocicletas, ou lambretas.

O próprio barulho das motocicletas aumenta a ostensividade do policiamento. A sua agilidade e versatilidade permitem que elas possam multiplicar a ação presença, pois podem passar por um mesmo local diversas vezes em um curto espaço de tempo, o que acaba provocando na população uma idéia de segurança muito maior devido à constante presença dos policiais, o que dá a impressão de haver um maior número de policiais nas ruas.

Com o seu uso, combate-se a grande crítica que é a psicose da insegurança (aquela causada pela exploração da imprensa de fatos delituosos pelas ruas dos grandes centros, e pela distância que as patrulhas a pé devem percorrer, bem como pela ausência de efetivo).

## 2 A PM NA CONSTITUIÇÃO

A Constituição Federal prevê em seu artigo 144, § 5º, que às *Polícias Militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública*, conceitos que, por serem bastante amplos e genéricos, acabam por confundir e impedir o estabelecimento de um critério rígido de especialização e, em consequência acabam impedindo de se efetuar uma denominação técnica para as atividades de policiamento ostensivo a pé, a cavalo e motorizado da Polícia Militar. “Como coloca Al Ries<sup>2</sup>: Na era dos mercados globais, muitas companhias estão perdendo o foco fazendo ‘tudo para todos’; a receita cresce, mas o lucro cai”.

### 2.1 Competência e Missão

As Polícias Militares foram instituídas para a manutenção da Ordem Pública, conforme dispõe o Decreto Lei 667 de 02 de julho de 1969. Houve uma sistematização e uma delimitação das atividades. Passaram então a assumir efetivamente a missão de manutenção da Ordem Pública, exercendo com exclusividade o policiamento ostensivo. Foram definidos os tipos de policiamento a serem executados pela Polícia Militar.

A Constituição de 1967, com a Emenda nº 01/69, pautava pela observância dos princípios fundamentais que regem a Administração Pública, dentre eles o da Legalidade.

---

<sup>2</sup> RIES, Al, A empresa doa anos 90 deve investir na especialização. Folha management. São Paulo. 02 de outubro de 1995.

Na Carta Constitucional de 1.988, o legislador enfatiza a necessidade de a Administração Pública orientar suas ações dentro da legalidade.

Assim sendo, interessa, em particular, o da Especialidade, que é aquele que impõe que os órgãos instituídos com um fim específico, não podem exercer funções de outros. Depreende-se daí, que às Polícias Militares compete a preservação da Ordem Pública, conforme preceitua o seu artigo 144, § 5º da Constituição Federal, que: “às Polícias Militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública”.

## 2.2 Ordem Pública

Ordem pública é a situação de tranqüilidade que o Estado deve assegurar às instituições e a todos os membros da sociedade conforme preceituam as normas jurídicas legalmente estabelecidas<sup>3</sup>.

Daí infere-se que a ordem pública tem por fim garantir a tranqüilidade da sociedade, o funcionamento das instituições, a não interrupção do funcionamento dos serviços essenciais, os direitos individuais, em especial aqueles contidos no art. 5.º da Constituição Federal.

Os conflitos podem acontecer a todo o momento, pois os interesses pessoais são de difícil satisfação, a sociedade brasileira é muito injusta quanto à distribuição das riquezas, aumentando violentamente os contrastes da população, caracterizando-se pelos poucos afortunados, alguns remediados e muitos miseráveis.

Há uma enorme massa marginalizada pelo modelo econômico, o que torna difícil reverter esse quadro social. É, portanto, em meio a esse conflito que o Estado, para manter a sua existência, utiliza-se de instrumentos inibidores das ações contra a lei, caracterizados pelo aparato do Estado para inibir e conter os conflitos. É nesse

---

<sup>3</sup> MEIRELLES, apud Lazzarini, *Direito Administrativo da Ordem Pública*, p.156.

contexto, que a Polícia Militar irá atuar, como primeira linha de contato com os conflitos.

### 2.3 Segurança Pública

A Segurança Pública é uma das funções do Estado e nesse sentido, não poderá ser vista de maneira isolada no que se refere aos aspectos das necessidades sociais.

### 2.4 Poder de Polícia

O art. 78 do Código Tributário Nacional define o Poder de Polícia:

“... atividade da Administração Pública que, limitando ou disciplinando direitos, interesses ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão do interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou o respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos...”.

O Poder Discrecionário e o conceito de Poder de Polícia caracterizam assim os instrumentos de que a Polícia Militar se utiliza para o exercício da suas atividades.

Para MORAES<sup>4</sup> o primeiro interesse individual é a segurança da ordem social, porque ele não pode conservar-se e aperfeiçoar-se fora da sociedade; o primeiro interesse da sociedade é a segurança da liberdade individual, uma vez que a sociedade nada mais deve do que promover a coexistência pacífica dos indivíduos.

---

<sup>4</sup> *Polícia, governo e sociedade: certos conceitos.*

Partindo destas observações é que se pode afirmar que a Polícia existe para a preservação e coexistência das pessoas. Quando a comunidade se sente minada pela adversidade resultante da escassez das suas necessidades básicas, começam a surgir problemas de insegurança.

LIMA<sup>5</sup> ressalta que a polícia é um dos ramos da Administração Pública que mais recebe críticas. De um lado, é natural que isso aconteça, não só porque intervêm em situações críticas, algumas talvez sintomáticas de graves rachaduras do edifício social, como também pela amplitude e abrangência dessa atuação e dos variadíssimos interesses que ela envolve.

## 2.5 Imagem da Polícia Militar

À população, em especial a mais carente e desassistida, não se pode impor que diferencie os diversos órgãos do governo, para neles buscar o atendimento de suas necessidades; e é a Polícia Militar a que mais caracteriza o governo.

Para MEIRELLES<sup>6</sup>:

“... Os fins da administração Pública se resumem num único objetivo: o bem comum da coletividade administrada. Toda a atividade do administrador público deve ser orientada para esse objetivo. Se dele o administrador se afasta ou desvia, trai o mandato de que está investido, a comunidade não institui a Administração senão como um meio de atingir o bem social, ilícito e imoral será todo ato administrativo que não for praticado no interesse da coletividade”.

A PM deve satisfazer as necessidades de segurança da comunidade quanto à incolumidade da pessoa e proteção do patrimônio, através da redução da incidência de

---

<sup>5</sup> Apud Fischer, *Direito da população à segurança*.

<sup>6</sup> *Direito Administrativo Brasileiro*

crimes, participando do objetivo primordial de promover a qualidade de vida da população paranaense, e obedecendo às seguintes Diretrizes específicas:

A reposição continuada da frota de quatro rodas se mostra extremamente onerosa para o Estado, por terem essas um reduzido tempo de vida útil no radiopatrulhamento. Visando diminuir o custo de manutenção, aquisição e a ocupação de policiais-militares nesta tarefa, é interessante diminuir as atividades de patrulhamento sobre quatro rodas a um mínimo necessário aos apoios, readequando a frota e equipamentos, após uma reavaliação, assim como os do patrulhamento a pé.

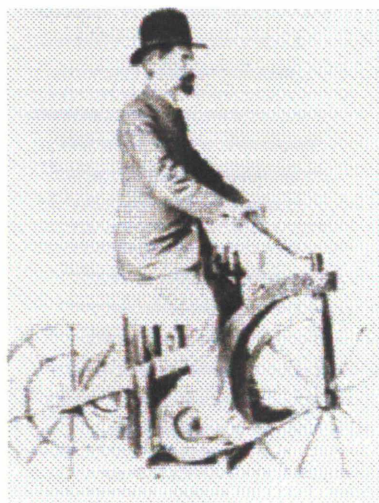
### 3 O POLICIAMENTO COM VEÍCULOS DE DUAS RODAS

#### 3.1 HISTÓRICO

##### 3.1.1 A Invenção da Motocicleta e sua Evolução

Foi nos idos de 1885 que dois alemães, Nikolaus August Otto e Gottlieb Daimler, inventaram o motor de combustão interna. Esse motor, de dois tempos, foi adaptado em uma bicicleta, tendo surgido, então, a primeira motocicleta do mundo. Note-se que tal fato ocorreu antes da criação do automóvel<sup>7</sup>.

#### FIGURA 1 – PRIMEIRA MOTOCICLETA



*Primeira motocicleta com motor de combustão interna foi fabricada na Alemanha por Gottlieb Daimler, em 1885.*

FONTE: site [www.viagemdemoto.com.br](http://www.viagemdemoto.com.br)

---

<sup>7</sup> DANTE. Eduardo Martins. *História da motocicleta e seu emprego na PMESP*. São Paulo, 1998.

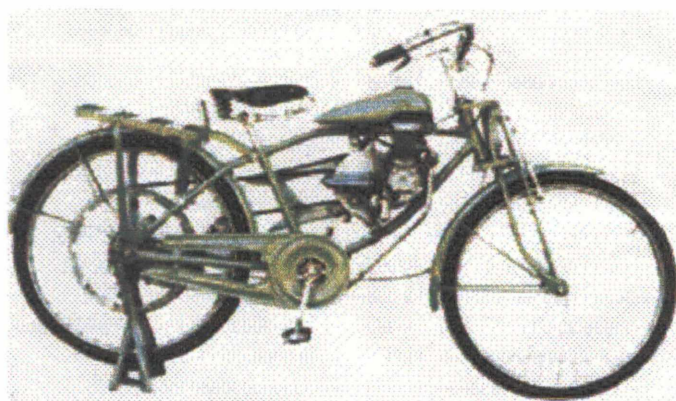
Com o decorrer dos anos, o sucesso da invenção fez surgir inúmeros fabricantes de motores e de motocicletas. Até fábricas ligadas a outras áreas fizeram incursões no desenvolvimento da motocicleta. No entanto, até 1910, a motocicleta era considerada um instrumento exótico e perigoso.

A primeira guerra mundial, como todas as situações de conflito, propiciou a evolução desse meio de transporte e a sua difusão pela Europa, onde passou a ser utilizada em competições esportivas.

Com o advento do segundo conflito mundial envolvendo as nações mais desenvolvidas do planeta, a motocicleta foi muito empregada em atividades bélicas, principalmente pelo exército alemão. Quem não se lembra das motocicletas com “side-cars” (carros laterais), tão presentes nos filmes que retratam tal período histórico?

Em 1945, um japonês de nome Soichiro Honda adaptou um pequeno motor em sua motocicleta, como havia ocorrido sessenta anos antes. Tal adaptação fez tanto sucesso no Japão que ele montou uma pequena fábrica. Foi o passo necessário para a difusão da motocicleta pelo mundo: em 1960, ele já havia vendido cento e setenta mil motocicletas.

## FIGURA 2 – CICLOMOTOR HONDA



*Ciclomotor de 48cm<sup>3</sup>: primeiro modelo criado pela Honda, em 1948.*

FONTE: site [www.viagemdemoto.com.br](http://www.viagemdemoto.com.br)

As marcas japonesas (Honda, Yamaha, Kawasaki e Suzuki) tomaram conta do mundo, suplantando a concorrência americana (Harley-Davidson) e alemã (BMW). O advento, no início dos anos oitenta, das leis antipoluentes em diversos países do mundo alavancaram, ainda mais, a Honda, que adotava o motor quatro tempos (menos poluente). As demais fábricas foram obrigadas a se reestruturar. Ainda hoje, a Honda é o maior fabricante de motocicletas do mundo.

**FIGURA 3 – MOTO BMW R50 500CC COM SIDE-CAR STEIB TR 500**



Fonte: site <http://www.motosantigas.com.br/museubmw/> - Museu BMW de Curitiba

### 3.1.2 A Motocicleta no Brasil

A primeira grande fábrica a se instalar no país foi a Yamaha, em 1973, na cidade de Guarulhos, São Paulo, tendo lançado a primeira motocicleta nacional: a RD 50. A Honda aqui aportou em 1976, lançando a CG 125, sucesso de venda até hoje.

Outras marcas ligadas a veículos de duas rodas surgiram, com tecnologia nacional ou não, tais como Agrale, Amazonas e outras.

Hoje, as motocicletas mais avançadas do mundo estão presentes no país, sejam aqui produzidas ou importadas, permitindo ao consumidor uma gama enorme de opções.

É de se destacar que, em razão do tráfego intenso nas grandes cidades, bem como da economia de combustível gerada pelo veículo, a motocicleta encontra um lugar de destaque nas vendas de automotores, no país e no mundo.

### 3.1.3 A Motocicleta na Polícia Militar do Paraná

Ao mesmo ano que ocorreu a instalação da primeira grande fábrica de motocicletas no Brasil, isto na Cidade de Guarulhos - SP, sendo a fabricante da marca Yamaha, a Polícia Militar do Paraná efetuou a compra do primeiro veículo de duas rodas para ser aplicado em atividades operacionais.

O primeiro Batalhão a receber este tipo de veículo foi o Batalhão de Polícia de Transito, unidade que realizava e ainda continua a realizar o controle de trânsito na capital do Estado usando para tal, não só os veículos de duas rodas, bem como outros tipos de veículos.

A primeira motocicleta adquirida pela PMPR, no ano de 1.973, por intermédio do FUNRESTRAN, foi um veículo da marca Honda, 125cc, movida a Gasolina, que durante o período que foi empregado nas atividades da supracitada Unidade, teve

como placa o prefixo ADC – 4025 e foi descarregada no ano de 1.991, mais precisamente na data de 24 de Setembro. Pode ser encontrada no Museu Histórico da Polícia Militar do Paraná para apreciação.

### 3.2 CARACTERÍSTICAS

Assim como em outros processos de policiamento, as características do Policiamento Ostensivo também serão inerentes ao policiamento com veículos de duas rodas. Características essas, a saber:

#### IDENTIFICAÇÃO

O Policiamento Ostensivo é a atividade de manutenção da Ordem Pública em cujo emprego a fração é identificada de relance pela farda. O armamento, equipamento, viatura e aprestos se constituem em formas complementares de reconhecimento.

#### AÇÃO PÚBLICA

O Policiamento Ostensivo é exercido visando a preservar o interesse geral da segurança pública nas comunidades, resguardando o bem comum em sua maior amplitude. Não se confunde com zeladoria, atividade de vigilância particular de bens ou áreas privadas e públicas, nem com a segurança pessoal de indivíduos sob ameaça. A

atuação eventual nessas duas situações ocorre por conta das excepcionalidades e não como regra de observância imperativa.

## TOTALIDADE

O Policiamento Ostensivo é uma atividade essencialmente dinâmica, que tem origem na necessidade comum de segurança da comunidade, permitindo-lhe viver em tranquilidade pública. Essa atividade é desenvolvida sob os aspectos preventivos a repressivo, consoante seus elementos motivadores, assim considerados os atos que possam se contrapor ou se contraponham à Ordem Pública. Consolida-se por uma sucessão de iniciativas de planejamento e execução, ou em razão de clamor público. Deve fazer frente a toda e qualquer ocorrência, que por iniciativa própria, quer por solicitação, quer em razão de determinação. Havendo envolvidos (pessoas, objetos), quando couber, serão encaminhados aos órgãos competentes, ou estes cientificados para providências, se não implicar em prejuízo para o desenlace do atendimento.

## DINÂMICA

O desempenho do sistema de Policiamento Ostensivo far-se-á, com prioridade, no cumprimento e no aperfeiçoamento dos planos de rotina, com o fim de manter continuado e íntimo engajamento da fração com sua circunscrição, para obter o conhecimento detalhado do terreno e dos hábitos da população, a fim de melhor servi-la. O

esforço é feito para manutenção dos efetivos e dos meios na execução daqueles planos que conterão o rol de prioridades pela presença continuada, objetivando criar e manter na população a sensação de segurança que resulta na tranqüilidade pública, objetivo final da manutenção da Ordem Pública. As operações policiais militares, destinadas a suprir exigências não atendidas pelo policiamento existente em determinados locais, poderão ser executadas esporadicamente, em caráter supletivo, através de saturação, concentração maciça de pessoal e material para fazer frente à inquietante situação temporária sem prejuízo para o plano de policiamento.

## LEGALIDADE

As atividades de Policiamento Ostensivo desenvolvem-se dentro dos limites que a lei estabelece. O exercício do Poder de Polícia é discricionário, mas não arbitrário. Seus parâmetros são a própria Lei.

## AÇÃO DE PRESENÇA

É a manifestação que dá à comunidade a sensação de segurança, pela certeza de cobertura policial-militar. Ação de presença real consiste na presença física do PM nos locais onde a probabilidade de ocorrência seja grande. Ação de presença potencial é a capacidade do Policiamento Ostensivo, num espaço de tempo mínimo, acorrer ao

local onde a ocorrência policial-militar seja iminente e já tenha surgido.

Dentre estas, acima descritas, outras características peculiares ao policiamento com motocicletas destacar-se-ão, por tratar-se de um processo de policiamento no qual a aplicabilidade de um tipo específico de veículo se apresenta.

### 3.2.1 Especialização

Consiste na concentração de todos os esforços no sentido de desempenho da atividade principal, evitando-se a atribuição de outros tipos de tarefas que possam conflitar com as características do serviço.

Compreende-se também, a especialização como fator de economia de recursos. A administração moderna pauta-se pela qualidade total, que visa a obtenção de maior produção, com índice de erro zero, no menor tempo e com a maior economia de tempo.

### 3.2.2 Instrução

Consiste na preparação intelectual, física, psicológica e tática, bem como no desenvolvimento do espírito de conjunto para que tenha condições de enfrentar as situações mais diversas com o máximo de segurança e eficácia.

O motociclista deve ter um bom controle emocional e equilíbrio, portanto a prática da educação física diária é imprescindível, pois a experiência tem demonstrado que durante o exercício físico, o PM tem grandes momentos de descontração e ao iniciar o policiamento o faz aliviado de tensões.

A aprendizagem da pilotagem com segurança é necessária, principalmente àqueles policiais menos experientes. Esses cursos normalmente são proporcionados pelas empresas fabricantes de motocicletas.

Visam condicionar o motociclista a conduzir o veículo com maior segurança e explorar desde o momento que liga a moto, até sua postura, a maneira de frear, os cuidados nas curvas, cruzamentos, precauções em pisos ondulados, molhados, com buracos, com óleo, etc, além de ensinar qual a maneira mais prudente de conduzir a motocicleta em dias de chuva e à noite.

A operacionalização da motocicleta exige do condutor, um bom vigor físico. É necessário que o motociclista tenha condições físicas razoáveis para pilotar com segurança, pois, as manobras quase sempre rápidas e principalmente no trânsito necessitam de precisão de movimentos, para a garantia do equilíbrio e da direção.

Falhas na condução do motociclista, de uma forma geral provocam desequilíbrios e quedas, que, na maioria, ofendem a integridade física do condutor e causam prejuízos ao equipamento.

Uma queda com motocicleta chama a atenção de todos os circundantes e boa parcela da população sempre censura o motociclista, pois há um preconceito de que motociclistas são imprudentes. A bem da verdade, sairão feridos, o motociclista, sua máquina e a imagem da Corporação.

É imprescindível que o motociclista tenha instrução adequada sobre os mecanismos da motocicleta para que possa tirar o melhor proveito, com racionalidade, de modo que a manutenção seja a menos onerosa possível.

Somente, um conhecimento detalhado de qualquer equipamento, proporcionará um desempenho e longevidade e conseqüentemente, economia na manutenção.

A moderna tecnologia industrial produz motocicletas dos mais variados modelos e potências, com capacidade para operar sob condições severas de trabalho. No entanto, todo equipamento tem seu limite, de modo que somente uma instrução pormenorizada irá capacitar o homem a obter o máximo desempenho, rendimento, com segurança e economia.

### 3.2.3 Seleção

Consiste na escolha de homens e equipamentos com as qualidades suficientes e necessárias à realização das tarefas atinentes à missão da especialidade, assim como na substituição daqueles que venham a apresentar redução destes requisitos.

Para que se possa padronizar a seleção dos motociclistas nas unidades operacionais, faz-se necessário que o comandante observe alguns critérios para a seleção desses homens:

- preferencialmente os já habilitados, o que irá facilitar o desenvolvimento dos cursos de treinamento aos quais serão submetidos antes de iniciarem a sua atividade no policiamento;
- o interesse em trabalhar com a motocicleta é na verdade um quesito primordial, pois sem a vontade não haverá uma motivação adequada para o bom desempenho;
- conhecimento e capacidade profissional elevada;
- bom equilíbrio emocional e maturidade profissional;
- zelo e prudência, são fatores importantes para a manutenção da motocicleta e da sua própria integridade física;
- o aspecto físico deve ser compatível com a máquina, de preferência acima de 1,70 m e não serem obesos;

### 3.2.4 Equipamento especializado

Consiste na dotação de recursos materiais apropriados à execução da missão específica desta modalidade, com especial atenção ao material bélico e às comunicações.

## 4 EQUIPAMENTO NECESSÁRIO

### 4.1 Equipamentos de Proteção Individual

Em capítulo anterior já foi apresentado que a necessidade de uma polícia mais ágil e com respostas prontas no combate à criminalidade se faz cada vez mais necessária, o que levou as autoridades optarem pela motocicleta como um dos veículos para realização do policiamento ostensivo preventivo e/ou repressivo fardado. É sempre conveniente lembrar que a utilização de tal veículo pressupõe um treinamento adequado do homem e a aquisição e utilização de equipamentos de proteção para a obtenção dos resultados esperados.

Aliado ao conhecimento das técnicas de pilotagem, o uso adequado dos equipamentos pessoais de segurança, confere ao policial motociclista menor probabilidade de acidentes com conseqüências graves à sua integridade física.

Importante ressaltar que os equipamentos de segurança podem ser diferenciados no que tange aos diversos tipos de treinamento e à utilização no policiamento. Isso não impede que os policiais treinem efetivamente com equipamentos similares ou iguais aos que utilizarão em sua atividade profissional.

#### 4.1.1 Capacete

É o equipamento de uso obrigatório mais importante de todos, já que em um bom número dos acidentes fatais em motociclistas ocorrem por lesões na cabeça, por falta do uso de capacete.

O capacete para treinamento não necessita ser exatamente igual ao utilizado para o policiamento, embora muitas qualidades sejam as mesmas. Na verdade, verifica-se que, no treinamento “fora de estrada”, o capacete deve ser diferente. No entanto, é importante que o policial efetue o treinamento com capacete semelhante ao que vai utilizar no patrulhamento. O capacete para treinamento deve possuir as seguintes qualidades:

**a) cor** - clara e viva, de preferência com superfície reflexiva ou com adesivos reflexivos, permitindo que seja visto de longe;

**b) tamanho e peso** – o capacete não pode ser incômodo ou muito pesado, pois pode ser utilizado por grandes períodos. O perfeito ajuste à cabeça, além de torná-lo mais confortável, impedindo que o piloto não queira usá-lo, ainda o torna mais seguro. Capacetes “largos” ou muito apertados não absorvem adequadamente os impactos em caso de acidente, e diminuem, consideravelmente, a proteção;

**c) borda** – deve ser feita de material flexível e que absorva impacto, tais como o couro ou a borracha. Sua finalidade básica é evitar ferimentos na hora do impacto;

**d) concha** – um dos itens mais importantes do capacete é o seu casco, conhecido como “concha”, que deve ser confeccionado em material que dose equilibradamente a rigidez necessária para resistir ao impacto do acidente com a flexibilidade necessária à dissipação das forças envolvidas, amortecendo o choque. Além disso, deve ser liso o suficiente para permitir o deslizamento, dispersando a força do impacto e evitando que o motociclista “enrosque” em obstáculos do caminho, que provocam lesões na coluna cervical. O material mais comum é o plástico injetado (ABS);

**e) forro amortecedor** – é coadjuvante do casco na absorção dos impactos decorrentes de acidentes. O isopor é o material mais indicado e mais utilizado;

**f) almofadas esponjosas** – envolvem o isopor do forro amortecedor, e têm por finalidade permitir que o capacete se torne mais confortável, facilitando a sua colocação e utilização, bem como a absorção da transpiração. São confeccionados em espuma coberta por tecido;

**g) alças de fixação** – são tiras em nylon que, fixadas diretamente no casco, servem para ajustar e prender o capacete na cabeça;

**h) protetores de orelhas** – são pequenos círculos, geralmente confeccionados em espuma, colocados à altura das orelhas, cuja finalidade básica é criar um espaço entre o casco e o ouvido, permitindo uma boa audição;

**i) viseira** - deve ser confeccionada em material flexível e resistente, de forma que proteja contra qualquer objeto que possa distrair o motociclista ou provocar-lhe uma lesão. Não pode estilhaçar, em caso de queda.

Os modelos de capacetes que devem ser utilizados pelos policiais motociclistas são os seguintes:

**a) para treinamento em piso irregular - aberto** – com pala e queixeira para proteção do rosto e sem viseira, aprovado pelo INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia). É importantíssimo que seja utilizado em conjunto com óculos de material flexível e inquebrável, com orifícios na armação para ventilação;

**b) para treinamento em piso regular - fechado ou integral** - a vantagem deste modelo é proporcionar proteção ao rosto e queixo. A existência da viseira dispensa o uso de óculos.

#### 4.1.2 Vestuário básico

**a) Gandolas e culotes (treinamento em piso regular)** - devem ser confeccionadas em material resistente, tais como o brim. Não necessitam possuir divisas ou distintivos, mas, se existirem, devem ser bordados no próprio tecido do uniforme, sem qualquer tipo de alfinete, a fim de evitar lesões em caso de queda. A gandola, se possível, deve possuir mangas longas, com reforços nos cotovelos. O culote deve ser reforçado nas nádegas e nos joelhos, que são as áreas de maior incidência de impactos em caso de acidentes. A boca da calça deve ser estreita e, preferencialmente, fixada no interior da bota.

**b) Coletes e calças (treinamento em piso irregular)** – por suas características específicas, o treinamento em piso irregular deve utilizar equipamentos diferentes no que tange à proteção individual. No lugar das gandolas, devem ser utilizados coletes com ombreiras, confeccionados em plástico de alta resistência e com articulações para proteção da parte superior do corpo. Devem ser utilizadas camisetas comuns sob os coletes.

No lugar dos culotes, devem ser utilizadas calças confeccionadas em nylon resistente, com proteção nos joelhos e coxas. As pernas das calças devem ter bocas estreitas, de forma que não se prendam aos comandos da motocicleta.

#### 4.1.3 Vestuário complementar

**a) Luvas para treinamento em piso regular** - devem ser confeccionadas em couro, já que tal material é indicado para frio, calor ou chuva. Além disso, impede que as mãos escorreguem das manoplas, são mais resistentes e facilitam o deslizamento em caso de quedas. Podem possuir punhos longos que vedam a entrada de ar. Nesse caso,

trata-se de um conforto e não de segurança. Não devem possuir forros, para facilitar os movimentos dos dedos. As costuras não podem ser grosseiras, para evitar ferimentos nas mãos.

**b) Luvas para treinamento em piso irregular** – a preferência deve ser dada para as confeccionadas em material misto, malha e couro, que proporcionam grande mobilidade das mãos e dedos, com reforço no dorso, para maior proteção. A malha permite uma maior evaporação do suor, diminuindo a possibilidade de as mãos “escorregarem” das manoplas.

#### 4.1.4 Botas

**a) Para pisos regulares** - devem possuir um cano longo, de maneira que ofereçam proteção às pernas e aos tornozelos. Os saltos não podem ser altos, nem o solado muito grosso, pois isso dificulta o acionamento preciso dos comandos. Deve possuir zíper na retaguarda ou nas laterais, para facilitar a remoção caso haja alguma torção ou fratura. Não deve possuir amarras ou cordéis, para que os mesmos não se prendam aos comandos ou tornem o calçado menos impermeável. O bico e o calcanhar devem possuir forros resistentes (podendo ser metálico), enquanto a parte dianteira do cano deve possuir reforço em policarbonato.

**b) Para pisos irregulares** - São semelhantes às anteriores, porém confeccionadas em couro e plástico. Possuem maior proteção nas articulações e solado apropriado ao uso em pisos irregulares diversos.

#### 4.1.5 Outros equipamentos individuais para pisos irregulares

**a) Faixa abdominal** – faixa confeccionada em material elástico e resistente, com reforço plástico para proteção dos órgãos internos contra solavancos.

**b) Joelheiras e cotoveleiras** – são equipamentos indispensáveis na prática de treinamento em pisos irregulares. Devem ser confeccionadas em plástico resistente, com revestimento para amortecimento e proteção em caso de acidentes.

### 4.2 Equipamentos Auxiliares para Treinamento

#### 4.2.1 Cones

São equipamentos básicos utilizados na instrução. Devem ser confeccionados em cloreto de polivinila (PVC) ou borracha, em uma única peça, sem emendas, flexível, maleável, indeformável definitivamente e inquebrável. Devem ser resistentes ao calor e intempéries e manterem-se estáveis a correntes de ar provocadas pela passagem dos veículos. A cor mais adequada é a laranja, com faixas reflexivas.

Os cones devem possuir as seguintes medidas, permitindo a variação de obstáculos por eles formados:

50 cm de altura, com base de 30 cm e peso máximo de 1,25 quilos;

e 75 cm de altura, com base de 40 cm e peso máximo de 3,9 quilos.

#### 4.2.2 Rampa para salto

Obstáculo confeccionado em madeira ou outro material de mesmas características, possuindo 45 centímetros de altura, 40 de largura e 1 metro de comprimento. A angulação a ser utilizada é de 45°.

#### 4.2.3 Gangorra

Obstáculo elaborado em madeira ou outro material de mesmas características, possuindo 3 metros de comprimento por 40 centímetros de largura. Deve possuir, em seu centro de equilíbrio, um cavalete metálico que lhe permita o movimento de gangorra.

#### 4.2.4 Prancha de equilíbrio

Prancha de madeira ou alvenaria (nesse caso fixada ao solo) com, pelo menos, 10 m de comprimento por 15 cm de largura. Podem ser utilizadas em larguras superiores, porém sem exageros que impeçam o objetivo de melhora do equilíbrio.

#### 4.2.5 Outros equipamentos

Em razão da necessidade, o instrutor poderá utilizar outros equipamentos para a realização de treinamentos, tais como pneus, fitas, degraus e obstáculos físicos, desde que com objetivo claro e definido.

#### 4.3 A Motocicleta

Um dos grandes fatores que dificultam a realização de treinamentos para os motociclistas policiais é a ausência de viaturas destinadas exclusivamente para esse fim.

O que fazer então?

A solução mais adequada é a da utilização da motocicleta do policiamento, para instrução em pisos regulares, com algumas pequenas modificações.

As modificações básicas implicam na retirada dos acessórios que possam ser danificados em pequenos acidentes, tais como caixas laterais ou traseiras, carenagem, espelhos retrovisores e luzes de emergência.

Para instrução em pisos irregulares, o ideal seria motocicletas especialmente preparadas. Devem, no entanto, sofrer as mesmas modificações que as utilizadas no treinamento em piso regular, com o acréscimo de que os suportes de freio e embreagem sejam afrouxados, evitando a quebra dos manetes em quedas.

A calibragem dos pneus também pode ser alterada nos pisos com muita lama, diminuindo-se a pressão em até 20% do recomendado pelo fabricante.

**É de suma importância salientar que o treinamento em pisos irregulares apresenta uma possibilidade muito maior de acidentes, não sendo recomendável a sua realização com a motocicleta de serviço, mas, sim, com uma separada apenas para instrução.**

## 5 FUNDAMENTOS DO PROCESSO

O policiamento com motocicleta visa a satisfazer as necessidades basilares de segurança na área cidade de Curitiba. Esta modalidade de policiamento vem sendo executada há vários anos e já está mais do que consagrada em razão da ação preventiva que exerce nas áreas em que é utilizada.

Assim é que vamos encontrá-la nas melhores organizações policiais do mundo tais como: Polícia Metropolitana de Nova York, Polícia Metropolitana de Londres, Polícia Francesa, Polícia Japonesa, e outras.

### 5.1 Ostensividade

A tônica do patrulhamento preventivo é a ostensividade.

Como ostensividade, compreende-se o somatório de meios e esforços possíveis, de modo que a presença da polícia seja notada a distância, por todos.

A pintura dos veículos em cores distintas dos comuns, os recursos visuais como luminosos e logotipos, recursos sonoros, como sirenes, são imprescindíveis à boa ostensividade.

A ostensividade basicamente visa propiciar sensação de segurança aos cidadãos; “A polícia está presente. A polícia é a força do estado contra os maus”. Quanto aos marginais, inibe, desencoraja.

O sucesso desse processo de policiamento dependerá do entrosamento dos componentes das patrulhas e sincronismo com as outras modalidades de patrulhamento da área (a pé, motorizado, a cavalo, de trânsito, etc). Embora atuem em frequência de rádio diferente, tem o CIOSP como órgão centralizador das ocorrências em que haja

necessidade de apoio. O ideal seria o rádio na frequência da área da Unidade Operacional em que atuam.

## 5.2 Mobilidade

Outra característica importante é a grande mobilidade que a utilização da motocicleta permite, pois, pode percorrer com grande rapidez uma grande área de policiamento, o que não seria possível a pé, como também, com o emprego de viaturas de quatro rodas, devido à grande movimentação de pessoas e veículos. Conseguem multiplicar a ostensividade do policiamento, inibindo a ação de vilões e conseqüentemente reduz o índice de criminalidade, podendo cobrir uma área muito mais extensa, proporcionando, dessa forma, economia de meios materiais e humanos.

## 5.3 Flexibilidade

Por não depender de vias de acesso padrão para se deslocar, pode ser utilizada em vias próprias para pedestres (calçadão, praças, etc), movimentando-se com grande facilidade, não ficando retida em congestionamentos ou em locais com grande afluxo de pessoas.

Durante os eventos esportivos, culturais e artísticos, é grande o número de pessoas que afluem para estes locais, no intuito de se divertirem. Qualquer que seja o evento é sabido que esse público irá permanecer entretido por algumas horas, e desta forma, seus automóveis permanecerão estacionados, na maioria das vezes em vias públicas por várias horas, entregues à própria sorte.

Nessas ocasiões, é grande o número de automóveis que sofrem arrombamentos para furto de toca-fitas e outros pertences, bem como, às vezes o próprio veículo é

furtado. Dependendo do evento e do público, esses carros são estacionados de forma desordenada, o que acaba impedindo que as viaturas patrulhem adequadamente a região e devido à sua extensão, é praticamente impossível a ação do policiamento a pé.

Estes indicadores são referenciais muito claros e objetivos, que fundamentam a necessidade da implantação e da operacionalização da proposta ora apresentada, tendo nesta contextualização a efetividade do policiamento por meio de motocicletas, tendo em conta sua extrema flexibilidade.

#### 5.4 Fator psicológico

O patrulheiro, utilizando-se da motocicleta, infunde respeito às pessoas, sendo sua presença fator de sucesso nas ações preventivas, devido à grande aceitação que este tipo de veículo utilizado, como viatura policial, infunde nas pessoas, principalmente nas crianças, o que vem a criar um vínculo amigável com o policial, aumentando a confiança da população na Organização.

Outro ponto a se considerar é que a facilidade de deslocamento do veículo de duas rodas é um fator de conhecimento público, o que implica dizer, que o delinqüente terá maior preocupação com o policiamento existente; pois, sabe muito bem que consegue fugir a pé de um policiamento a cavalo, em quatro rodas ou mesmo a pé, mas da motocicleta essa fuga é quase impossível.

É conveniente salientar também, que mesmo o delinqüente que pretender agir com uso de veículo de quatro rodas, numa área policiada por motocicletas, tem em mente que em caso de um cerco, dificilmente conseguirá fugir com seu veículo das vistas do motociclista.

Vê-se que o uso de motocicleta abrange vários aspectos fundamentais da ostensividade do policiamento, tais como: a ostensividade, a confiança da população, a área coberta é muito maior, a sensação de volume de policiamento é maior, o desencorajamento à delinqüência, portanto, é muito mais intenso.

### 5.5 Aspecto visual

A amplitude do campo visual proporciona ao patrulheiro, principalmente em áreas de grande concentração de pessoas e veículos, grande facilidade de visualização do movimento de pessoas, principalmente, para a constatação do cometimento de ilícitos.

É de se ver que no caso de perseguição de um delinqüente que foge à pé, no meio da multidão, ele é facilmente visualizado, pois o motociclista quando se posiciona em pé sobre o estribo do veículo, consegue enxergar à distância sobre a multidão e carros parados.

### 5.6 Economia de efetivo

A combinação da modalidade, flexibilidade, raio de ação e presença psicológica, conferem ao patrulhamento com motocicletas uma característica toda especial, pois essa combinação permite a ampliação de sua área de responsabilidade e de segurança, com número reduzido de patrulheiros.

### 5.7 Custo operacional

A motocicleta, por se tratar de veículo com baixo consumo de combustível, de pneus e não apresentando problemas com lataria (funilaria), sua manutenção se torna sensivelmente menor do que as viaturas de quatro rodas, principalmente se levarmos em consideração que cada veículo poderá possuir no máximo dois pilotos.

**FIGURA 4 - COMPARAÇÃO DE CUSTOS - MOTOCICLETA X VIATURA.**

ITEM	MOTO XT 225	BLAZER	SCENIC	FRONTIER
<b>Regulagem</b>	*R\$ 80,00	*R\$ 351,00	*R\$ 85,00	*R\$ 180,00
<b>Velas</b>	*R\$ 12,22	*R\$ 32,00	*R\$ 48,00	-
<b>Óleo câmbio</b>	-	*R\$ 18,00	*R\$ 33,00	*R\$ 22,00
<b>Óleo Motor</b>	*R\$ 9,00	*R\$ 40,00	*R\$ 24,50	*R\$ 12,00
<b>Suspensão</b>	*R\$ 280,00	*R\$ 4.500,00	*R\$ 595,00	*R\$ 3.400,00
<b>Caixa direção</b>	*R\$ 140,00	*R\$ 1.800,00	*R\$ 1720,00	*R\$ 280,00
<b>Custo veículo</b>	*R\$ 9.500,00	*R\$ 48.000,00	*R\$ 51.000,00	*R\$ 80.000,00
<b>TOTAL</b>	*R\$ 10.021,22	*R\$ 54.741,00	*R\$ 53.505,50	*R\$ 83.894,00

FONTE: P/4 (seção de transportes) RPMon Nov 2004

\*Custo em R\$ (Reais).

### 5.8 Restrições

Sabe-se que a motocicleta é menos visível no trânsito, expondo o piloto a uma probabilidade maior de sofrer lesões corporais, uma vez que não oferece a mesma proteção que o automóvel. Esse aspecto negativo pode ser minimizado com um treinamento eficaz.

A vulnerabilidade da motocicleta deve ser levada em conta quando da elaboração do planejamento do policiamento, devendo operar em áreas em que possam contar com o apoio de retaguarda das viaturas de quatro rodas. Esse apoio tem por fim prestar todo auxílio que porventura os motociclistas possam necessitar.

Algumas restrições na atuação desse tipo de policiamento devem ser apontadas:

- em ocorrências em que haja necessidade de conduzir as partes ao Distrito Policial, há a necessidade de uma viatura para apoiá-lo;

- nos deslocamentos normais ou em ações policiais, a atenção do motociclista deve ser constantemente redobrada, pois além de estar numa atividade que requer a atenta observação das pessoas, veículos e lojas, o motociclista deve se preocupar com a condução do seu veículo, que no caso a moto, requer uma atenção redobrada, o que acaba sendo uma atividade extremamente desgastante;

- nos dias de chuva, chuvisco ou garoa é desaconselhável o seu emprego, pois o risco de uma queda é muito grande;

- à noite também é desaconselhável, devido à deficiência do sistema elétrico não comportar as luminárias necessárias para o policiamento ostensivo;

- os uniformes utilizados pela PM são inadequados, são de cores escuras, expondo o policial militar a riscos;

- a motocicleta não porta pneu reserva, no caso de um simples furo no pneu, necessita de apoio para ser removida;

- quando da ocorrência de uma pane mecânica, haverá também a necessidade de uma viatura de apoio administrativo para prestar os socorros mecânicos necessários ou a sua remoção;

- numa perseguição, sua vulnerabilidade é muito alta, uma vez que o motociclista estaria efetuando essa atividade sozinho, sem condições de manter contato via rádio com o CIOSP, considerando os atuais sistemas de comunicação via HT, para tanto haveria a necessidade de uma viatura de apoio;

- a motocicleta quando envolvida em acidentes de trânsito normalmente causa lesão no seu condutor;

## 5.9 Comunicações

O modelo de motocicleta destinado ao policiamento deve ser desenvolvido especificamente para esse tipo de serviço. Nas motocicletas normais, o sistema elétrico não tem capacidade geradora para alimentar o consumo suplementar causado pela instalação de sirenes e sistemas luminosos de alerta. Tal fato se não adequadamente solucionado, provocará a utilização de HT, que além de difícil manejo pelo motociclista, também é de difícil audição.

## 5.10 Segurança pessoal

Tem-se observado que o policial-militar, devido às características do seu trabalho, ao tratar com a população e com o serviço, vai criando uma rotina altamente perigosa à sua segurança pessoal, principalmente numa situação diferenciada que normalmente foge ao controle. Apesar das constantes orientações e instruções, diversos policiais vêm a ser feridos, tendo como causa principal a falta de atenção por não observarem as normas existentes, para a sua segurança pessoal.

A tendência ao afrouxamento com as regras de segurança pessoal é algo natural do ser humano, na medida em que ele vai adquirindo confiança e habilidade no seu equipamento e ambiente. Há uma frase, muito utilizada entre os motociclistas e pára-quedistas, que diz que quando o homem sente que já é muito bom, ele está pronto para sofrer um acidente.

Muitas vezes o policial vai se envolvendo na rotina do trabalho, achando que nada lhe pode acontecer, até o dia que se envolve em acidente de trânsito ou em confronto com marginais, quando fatalmente poderá sofrer resultado infeliz.

Cabe, portanto, procurar conscientizar o policial no cumprimento das regras de segurança, pois é só através delas que o homem poderá manter sua integridade física.

Já é uma norma na Polícia Militar, o emprego do policiamento operacional, com um mínimo de dois homens, buscando com isso, não só o aspecto da segurança pessoal, mas também, a eficiência e eficácia pelo emprego da dupla na execução dos mais variados tipos de atividades.

O emprego da dupla é o ideal para a grande maioria dos serviços policiais, pois favorece uma maior segurança, agilidade e apoio. Sua utilização propicia enormes vantagens ao policiamento, com uma presença de maior respeito, tanto por uma visão preventiva como repressiva.

Cabe ao administrador de polícia, em face da sua experiência acumulada, reavaliar seus procedimentos. Devido à atual política dos governantes paranaense em conter gastos, devemos encontrar formas de aumentar, pelo menos, a noção de quantidade de viaturas em operação, aumentando conseqüentemente o tempo de seus homens no patrulhamento preventivo.

Diante desses argumentos, é desaconselhável a utilização do patrulhamento com motocicletas isoladamente, exceto num caso de emergência, mantendo-se, os Policiais-Militares, sempre que possível, a uma distância que ofereça um contato visual mínimo.

## 6 CONCLUSÕES

Toda organização que se propõe a realizar diversas tarefas e serviços, ao mesmo tempo, não progride e nem se aperfeiçoa, perdendo o foco de tentar “fazer tudo para todos”.

As atribuições da Polícia Militar são genéricas e excessivamente abrangentes: Ordem Pública, Segurança Pública e Polícia Ostensiva.

Faz-se necessário, pois, definir atribuições. Antes dessa definição, os conflitos tendem a ser levados ao conhecimento da polícia, pois é ela a linha de frente do poder público.

O cidadão não diferencia os órgãos públicos desejando apenas ser pronta e eficazmente atendido, servindo a polícia como desaguadouro dos anseios reprimidos, e conflitos desses cidadãos, atuando em áreas que não são de sua alçada, devido à precariedade de outros órgãos e serviço públicos.

A Polícia Militar tem definida sua situação legal no Art. 144, § 5.º da Constituição Federal e se utiliza do Poder de Polícia cuja definição legal se reporta ao art. 78 do Código Tributário Nacional e à doutrina dos autores específicos, por exemplo Hely Lopes MEIRELLES.<sup>8</sup> “... O primeiro interesse da sociedade é a segurança e a preservação da liberdade individual, uma vez que a sociedade (por meio de seus órgãos da administração pública), deve promover a coexistência entre os indivíduos...”.

Ocorre, no entanto, que o edifício social apresenta graves “rachaduras” e a população sofrendo essas vicissitudes, faz uma imagem distorcida de toda a administração pública, incluindo aí a Polícia Militar.

O policiamento motorizado usual, de quatro rodas, tem-se mostrado deficiente em certas e restritas áreas, além de ser oneroso e de reduzida vida útil.

Um policiamento mais especializado para determinadas áreas é imprescindível, e essa especialização atenderá aos requisitos de eficiência, eficácia e efetividade.

---

<sup>8</sup> *Direito Administrativo Brasileiro*

O patrulhamento com motocicletas requer algumas especificações, ou seja: especializações, instrução, uniformes, equipamentos adequados e respeito aos limites das máquinas do serviço.

O policiamento com veículos de duas rodas requer, além dos acima citados, de outros requisitos: a ostensividade, que permite à população notar a presença da polícia; a mobilidade que faz o policiamento multiplicar a sua ação de presença; a flexibilidade, que está relacionada ao somatório da mobilização com a rapidez de deslocamento para áreas conflagradas, até com o transporte desses veículos por outros (de quatro rodas, tipo carretas para motocicletas), com mais agilidade.

Os eventos esportivos, culturais e artísticos, onde ocorrem furtos de acessórios de veículos, quando não dos próprios veículos, devem ser cobertos com essa modalidade de policiamento.

O fator psicológico é outro dos componentes essenciais dessa atividade operacional, pois gera mais confiança na sua atuação, torna a imagem mais simpática, aumenta a preocupação dos delinquentes e torna a repressão imediata mais eficiente e eficaz.

Outro fator, o visual, também tem ampliado o seu campo.

Ocorrerá, também, a economia de efetivo devido às qualidades já referidas anteriormente, pois permite a ampliação de sua área de responsabilidade e de segurança, com número reduzido de patrulheiros.

O custo operacional se revela assaz menor que o de viaturas de quatro rodas pelo baixo custo de manutenção, baixo consumo de combustível e de pneus. Todavia, é necessário apontar suas deficiências:

a) impossibilidade de condução das partes;

b) os motoristas, em geral, não respeitam motociclistas e, ainda, há sua exposição física ao ambiente externo;

c) atividade desgastante, devido à atenção redobrada, consigo e com o ambiente;

d) intempéries e serviços noturnos;

e) uniformes e equipamentos de proteção limitam a ergonomia da função;

f) incidentes (furo de pneus, panes mecânicas);

g) acidentes com conseqüências mais graves.

As comunicações se constituem em fator positivo; caso sejam mal empregadas, resultarão prejuízo ao policiamento empregado.

Outro fator de restrição é que o PM evite cair na rotina, devendo, pois voltar a sua atenção para as regras de segurança pessoal e às de pilotagem.

Com o fim de ilustrar o presente trabalho monográfico, foram levadas a efeito características delineadas pela nova filosofia adotada na PMPR, a da polícia comunitária, que podem ser aplicadas no policiamento com veículos de duas rodas, resultando em observações, que podem levar à adoção, cada vez maior, dessa especialidade no policiamento ostensivo. Quais sejam:

- Custo alto da manutenção de viaturas de quatro rodas;
- Áreas externas a serem cobertas com a necessidade de delimitá-las para melhor controle;
- As comunidades poderão participar ativamente da discussão para a melhoria das soluções materiais e pessoais do serviço;

- No policiamento tradicional, o policial ficava isolado da comunidade;
- As viaturas podem ser reparadas pela comunidade considerando-se o baixo custo;
- A comunidade poderá recorrer aos poderes políticos (prefeito e vereadores) da cidade, com fito de obter os materiais necessários para a prática desta especialidade de policiamento da Polícia Militar.

Quanto à eficácia dessa modalidade de policiamento, poderemos relacionar dados da realidade da cidade de Curitiba:

Os acessos viários são deficientes em alguns locais;

A população não aciona a polícia adequadamente;

Em áreas de grandes concentrações habitacionais, esse tipo de processo de policiamento vem apresentando grandes resultados;

Nas áreas centrais também vem se mostrando mais eficiente que o policiamento de viaturas de quatro rodas, principalmente em praças, calçadas e terminais de ônibus;

Nas grandes operações, tem sido cada vez mais aplicado.

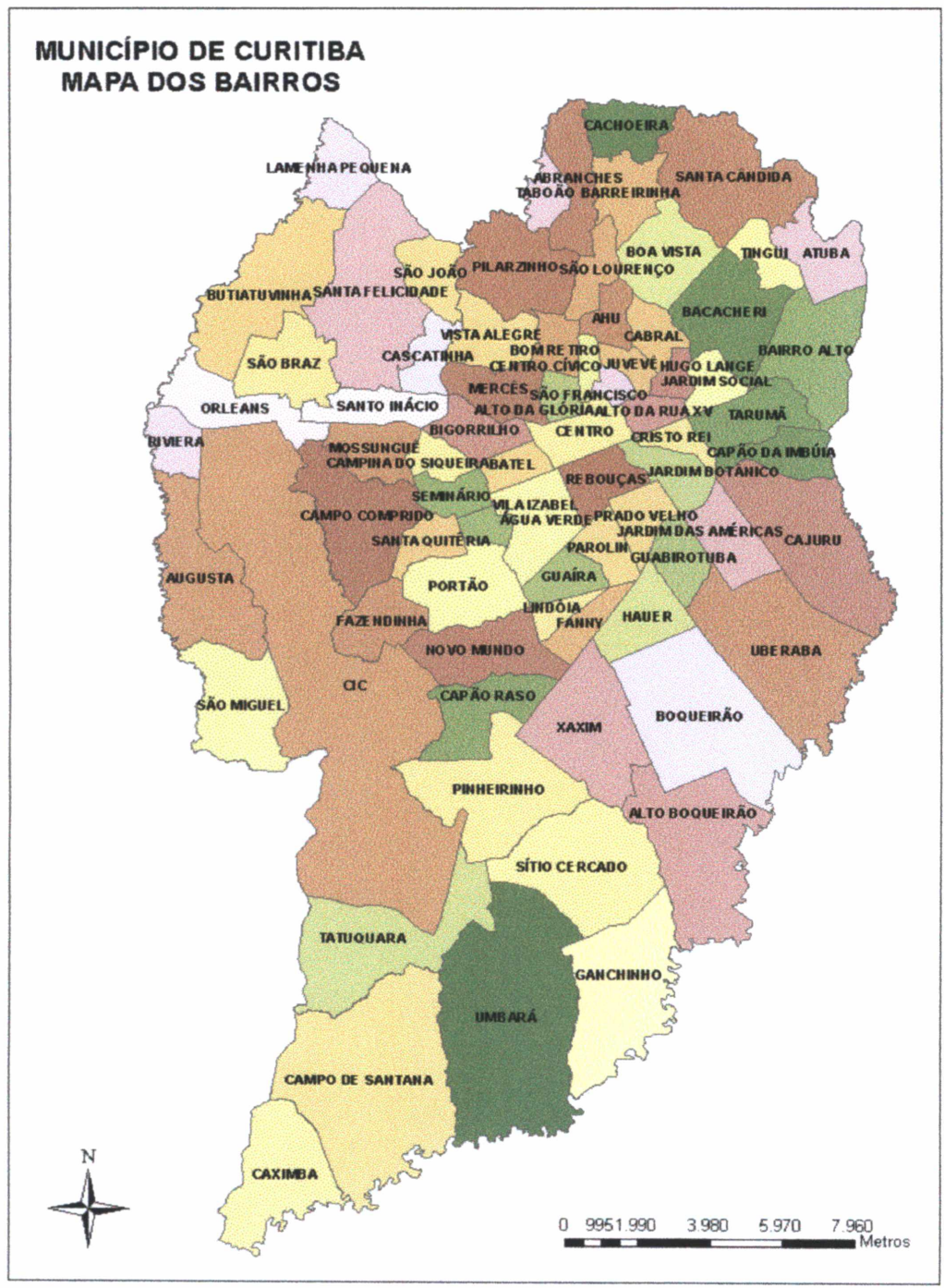
Foram observadas, porém, algumas desvantagens já citadas: intempéries, serviços noturnos; menor segurança pessoal do PM; necessidade de apoio de viaturas de quatro rodas e de bom serviço de comunicações.

O policiamento de veículos de duas rodas em áreas específicas, como as áreas centrais de algumas cidades, é eficiente e eficaz. As restrições à sua implantação são menos significativas que as vantagens, pois ele proporciona a segurança dessas áreas. Especificamente para a cidade de Curitiba, essa modalidade de policiamento já se revelou eficaz, apesar de esporádico, ora com policiamento de trânsito, ora com o policiamento realizado com motocicletas pelas Unidades Operacionais do CPC.

A necessidade de policiamento de duas rodas na cidade de Curitiba, em caráter permanente, já está demonstrada, restando, apenas, aos responsáveis pelo estudo e operacionalização da proposta, atender a esses reclamos da população flutuante, comerciantes, moradores e aqueles que por ali precisam transitar.

É imprescindível que a população supracitada seja ouvida e participe da sua implantação e operacionalização, colaborando com a Polícia Militar dentro de uma filosofia de Polícia Comunitária e do que for possível, legal e legítimo.

FIGURA 5 – MAPA DA CIDADE DE CURITIBA



FONTE: 3ª Seção do EM da PMPR.

## REFERÊNCIAS

- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 05 de outubro de 1988 – 17ª ed. Atual. e ampl. – São Paulo: Saraiva 1997.
- LAKATOS, Eva Maria; **MARCONI**, Marina de Andrade. **Metodologia do trabalho científico**. 4ª ed., São Paulo: Atlas, 1992.
- MÜLLER, Mary Stela; **CORNELSEN**, Julce Mary. **Normas e padrões para teses, dissertações e monografias**. Londrina: UEL, 1995.
- UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. Biblioteca central. **Normas para apresentação de trabalhos** – 6. Ed. – Curitiba: Ed. da UFPR, 1996.
- DANTE, Eduardo Martins. **História da motocicleta e seu emprego na PMESP**. Apostila (Curso de Motociclista Batedor). São Paulo: CSM, 1998.
- ALTHEMAN, Edman. **Metodologia**. <http://www.anhemi.br/metodologia/indexhtml>, 22 Fev. 2000.
- ARAÚJO, José Paulo de. **O Uso da Motocicleta no Policiamento Metropolitano**. São Paulo: CAES, 1995.
- BRAGA NETO, J.R., **PINHEIRO**, C.A.O.. **Manual do Motociclista Policial Militar**. Bahia: PMBA, 1989.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da Língua Portuguesa**. 2. ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.
- MICHAELIS — **Moderno dicionário da Língua Portuguesa**. <http://www.uol.com.br/bibliot/dicionar/>
- POSSEBOM, Francisco. **Comentários sobre as normas da ABNT para monografias**. Apostila (Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais). PMESP: CAES, 1996.
- MERLO, Cap PM Sérgio de Souza. **Treinamento básico para Motociclistas Policiais**: Subsídios para um futuro manual de policiamento com motocicletas. PMESP: CAES, 2000.