

ESTADO DE GOIÁS  
POLÍCIA MILITAR  
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR  
DIVISÃO DE ENSINO

© Emprego da Motociclista no  
Policciamento Ostensivo

*Oficial - Aluno: Israel Becker Fagundes*

MONOGRAFIA CAO-93

Goiania, Go / 1993

ISRAEL BECKER FAGUNDES - CAP PM

EMPREGO DA MOTOCICLETA NO POLICIAMENTO OSTENSIVO

*Trabalho Técnico Profissional apresenta  
do à Academia de Polícia Militar do Esta  
do de Goiás, como exigência parcial pa  
ra obtenção do título de pós-graduação  
no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais,  
sob orientação do Cap. Pm. Domingos de  
Aragão Lira.*

Estado de Goiás  
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR  
BIBLIOTECA

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS  
GOIÂNIA — 1993

---

## A G R A D E C I M E N T O S

A **Deus**, por ter-nos iluminado, dando-nos força, coragem e inteligência para a realização deste trabalho.

À minha querida esposa **Carmem Susy Kawamura Fagundes**, pela imensa compreensão e incentivo; de quem roubei doces e eternos momentos de convívio, necessários à elaboração deste trabalho.

À Professora **Cibele Souza Marques da Silva**, que nos transmitiu as orientações metodológicas necessárias à confecção deste trabalho.

À professora **Maria Regina Zaiden**, pela valiosa colaboração prestada a este trabalho, orientando e corrigindo quanto ao aspecto gramatical.

Ao ilustre Sr. Cel PM **Paulo Afonso Sanches**, que muito nos auxiliou, fornecendo importantes subsídios, para que atingíssemos nosso objetivo.

Ao ilustre Cap PM **Domingos de Aragão Lira**, que, ao ser convidado para orientar o conteúdo do presente trabalho técnico-profissional, de imediato e gentilmente aceitou.

Que os nossos esforços desafiem as  
impossibilidades.

Lembrai-vos de que as grandes proe  
zas da história foram conquistadas do  
que parecia impossível.

**( Charles Chaplin )**

**DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho aos motociclistas  
da Polícia Militar do Estado de Goiás.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	5
I - CRIME E POLÍCIAMENTO.....	7
1.1 - O CRIME: FATOR DE INSEGURANÇA SOCIAL.....	7
1.2 - PREVENÇÃO DA CRIMINALIDADE.....	9
1.3 - CONTROLE DE CRIMINALIDADE.....	10
1.4 - O POLÍCIAMENTO MOTORIZADO.....	12
1.5 - O POLÍCIAMENTO CICLOMOTORIZADO.....	13
1.6 - O HISTÓRICO DA MOTOCICLETA.....	14
II - O MOTOPATRULHAMENTO NA PMMG.....	19
2.1 - O ESTABELECIMENTO DE DOCTRINA.....	19
2.2 - A ALTERNATIVA DO MOTOPATRULHAMENTO.....	19
2.3 - O MOTOPATRULHAMENTO.....	20
2.4 - AS AÇÕES REPRESSIVAS.....	21
2.5 - CAUTELAS A OBSERVAR.....	22
2.6 - DA EFICÁCIA DO MOTOPATRULHAMENTO.....	23
2.7 - A FALTA DE COMUNICAÇÃO.....	24
2.8 - DA JORNADA DE TRABALHO.....	24
2.9 - NORMAS A CUMPRIR.....	25
2.10 - ELABORAÇÃO DO CARTÃO PROGRAMA.....	26

---

III - O MOTOPATRULHAMENTO NA PMSP.....	27
3.1 - A CRIAÇÃO DA ROCAM.....	27
3.2 - DO PROJETO DE RADIOPATRULHA PADRÃO.....	27
3.3 - DO ATENDIMENTO E APOIO RÁPIDO.....	28
3.4 - DAS VIATURAS DE APOIO OPERACIONAL.....	28
3.5 - DA PARTICIPAÇÃO NO CERCO.....	29
3.6 - DAS VIATURAS DE APOIO ADMINISTRATIVO.....	30
3.7 - TRANSPORTE DA TROPA DE CHOQUE EM MOTOCICLETA.....	30
3.8 - CONSTITUIÇÃO DO PELOTÃO DE CHOQUE.....	32
3.9 - UNIFORME UTILIZADO.....	33
3.10 - DO DESLOCAMENTO DO PELOTÃO DE CHOQUE.....	33
3.11 - DA ADAPTAÇÃO DAS MOTOCICLETAS.....	34
IV - O MOTOPATRULHAMENTO NA PMGO.....	35
4.1 - DA CARÊNCIA DE DOCTRINA.....	35
4.2 - TIPOS DE POLICIAMENTO EXECUTADOS.....	35
4.3 - DA AMPLIAÇÃO DO MOTOPATRULHAMENTO.....	36
4.4 - POLÊMICA QUANTO AO EMPREGO DA MOTOCICLETA NO SPO.....	37
4.5 - O MOTOPATRULHAMENTO COMUNITÁRIO.....	37
4.6 - O USO DA MOTOCICLETA POR MARGINAIS.....	38
4.7 - O SERVIÇO DE INFORMAÇÕES UTILIZANDO MOTOCICLE TAS.....	39
4.8 - DA CONDUÇÃO DA TROPA DE CHOQUE.....	40
4.9 - A UNIDADE ESPECIALIZADA.....	40
4.10 - O ASPECTO LOGÍSTICO.....	41
4.11 - O SISTEMA DE COMUNICAÇÃO IDEAL.....	42
4.12 - AS MOTOCICLETAS IDEAIS.....	42
4.13 - O CUSTO DE AQUISIÇÃO.....	43
4.14 - O CUSTO DE MANUTENÇÃO.....	43

4.15 - O CUSTO/BENEFÍCIO.....	44
4.16 - DA IMPORTÂNCIA DA INSTRUÇÃO.....	45
4.17 - OS CURSOS DE RECICLAGEM.....	45
4.18 - DO ENSINO ESPECÍFICO.....	46
4.19 - OS CURSOS OFERECIDOS PELA HONDA.....	48
<b>V - SUGESTÕES.....</b>	<b>50</b>
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>53</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>56</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>57</b>

---

## **I N T R O D U Ç Ã O**

O Brasil atravessa uma crise financeira sem precedentes, com o índice de inflação na casa de 32% ao mês e a riqueza con centrada nas mãos de uma minoria, que representa menos de 5% da população brasileira.

Segundo as estatísticas, 32.000.000 de brasileiros pas sam fome por este imenso país, fazendo com que todos nós seja mos prisioneiros de um sistema imposto pela miséria.

Podemos afirmar que atualmente a origem do crime está também ligada à carência social da população, ao passo que, se a condição sócio-econômica da população estiver num padrão ra zoável, a origem do crime estaria contida e a criminalidade es taria a níveis aceitáveis.

Nos últimos anos, o aumento do índice de criminalidade é assustador e, em termos internacionais, está prestes a atingir um nível emergencial, fator que causa na população uma crise de insegurança.

As Polícias Militares são instituições que têm a compe tência constitucional de polícia ostensiva com o objetivo de preservar a ordem pública, possibilitando a convivência social

---

de forma pacífica e harmônica.

Verifica-se que há uma estreita relação entre crime e policiamento, pois o policiamento tem por objetivo impedir, prevenir e controlar os avanços do crime.

Neste contexto, surge o emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, como uma modalidade de policiamento eminentemente preventivo e uma série de indagações a respeito: 1) o atual sistema de policiamento atinge o objetivo em relação à missão constitucional da PMGO? 2) O emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, auxiliará na prevenção e controle da criminalidade? 3) A implantação do motopatrulhamento, do ponto de vista, custo/benefício, será viável? 4) O emprego da motocicleta no policiamento ostensivo é ineficaz e inseguro?

Em pesquisa realizada na biblioteca da Academia de Polícia Militar, APM-GO, nenhum trabalho encontramos no âmbito da corporação quanto ao emprego tático da motocicleta no policiamento ostensivo, a sua viabilidade e a existência de uma doutrina acerca do assunto.

O nosso trabalho técnico-profissional será realizado com o objetivo de analisar o emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, bem como o de responder às indagações acima especificadas. Procuraremos orientação em trabalhos técnicos-profissionais e estudos realizados na Polícia Militar do Estado de Minas Gerais (PMMG), Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMRJ), Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMSP); visando angariar subsídios para estudos futuros, com o objetivo de consolidar uma doutrina na PMGO, portanto sem a pretensão de esgotar o assunto.

Estado de Goiás  
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR  
BIBLIOTECA

---

## I - CRIME E POLICIAMENTO

### 1.1 - O crime: fator de insegurança social

A nenhum estudioso da criminalidade é dado o direito de pensar em encontrar um meio de erradicar o crime de sua cidade, estado ou país, pois, por ser inerente à existência do homem, sabem os criminólogos que basta haver sociedade para que haja crime.

Com efeito, citamos Adão como exemplo, que segundo a Bíblia Sagrada, viveu por algum tempo no Éden sem qualquer conflito social, por estar sozinho ali.

Todavia, com a chegada de sua companheira Eva, surgiu a sociedade e o estabelecimento das primeiras normas. Com a violação dessas normas, estabelecidas pelo próprio Deus, Adão foi penalizado com a expulsão do paraíso.

Aumentando o número de indivíduos sobre a terra, logo houve o primeiro homicídio, Caim ceifou a vida de seu irmão Abel, por questões de ciúmes e inveja.

O crime pode ser entendido como qualquer ato proibido

---

por lei. Os padrões de conduta podem ser expressos de forma escrita ou não. Onde não há leis escritas os atos são reconhecidos e punidos como transgressões às tradições e costumes da comunidade.

Todo crime, portanto, pode ser considerado como comportamento individual fortemente desamparado pelo grupo. Como as sociedades diferem em seus padrões de tempo, o comportamento criminoso é relativo e não absoluto.

Todas as sociedades passadas e presentes, tiveram que lidar com o crime, mas ele só se tornou um grande problema social entre os povos civilizados. Nas sociedades primitivas os costumes eram suficientemente fortes para controlar eficazmente o comportamento individual. Nas sociedades grandes e heterogêneas é difícil observar e obrigar uma observância dos costumes.

Podemos afirmar que atualmente:

*"A origem do crime está também ligada à carência social da população, ou seja, se a condição sócio-econômica da população estiver num padrão razoável a origem do crime está não contida e a criminalidade estará a níveis aceitáveis, reforçando a idéia de que a polícia atua no efeito e não na causa".<sup>(1)</sup>*

A violência urbana, em termos internacionais, está prestes a atingir um nível emergencial, e o excessivo número de crimes está gerando uma crise de insegurança, visto que a população a todo instante se vê ameaçada e clama por segurança.

Todas as comunidades têm uma aspiração comum que é viver

---

(1) José Prospero Paulo Lowbert Neto. O emprego da motocicleta no policiamento ostensivo na capital sul-matrogrossense, 1992. p. 4.

em segurança e, a curto prazo, acreditamos que a segurança pública deva constituir-se uma das principais metas de qualquer governante, pois a população passará a exigir uma solução para o problema, que dia a dia se agrava.

## 1.2 - Prevenção da Criminalidade

Após examinar o retro exposto, pode-se perceber que a sociedade brasileira não está isenta do crime e suas consequências e se torna plenamente oportuno falar em "Prevenção da Criminalidade".

Primeiramente, analisar-se-ia a palavra prevenção, que é o ato ou efeito de prevenir, portanto é concebível que o cometimento de crime poderá ser prevenido, atuando em suas causas e não em seus efeitos.

Desta forma:

*"As ações de prevenir o cometimento de delitos podem-se situar nas causas, próximo das causas, ou, por fim, mais próximo dos efeitos, podendo significar desde a revisão de um sistema sócio-econômico precário e injusto, até a ação de um policial vigiando um indivíduo prestes a tomar a bolsa de uma senhora". (2)*

Em primeiro lugar, prevenção estaria dizendo respeito ao tratamento das causas que poderiam ter como efeito o crime, como a educação precária ou inexistente, as condições sócio-econômicas desfavoráveis, as deficiências médico-sanitárias, o sistema de valores inadequado e injusto etc. Em primeiro lugar, pre

---

(2) José Prospero Paulo Lowbert Neto. O emprego da motocicleta no policiamento ostensivo na capital sul-matogrossense, 1992. p. 7.

venção poderia significar a ação que se desenvolva a despeito da existência de causas indeterminadas, no sentido de evitar a manifestação de efeitos, isto é, o acontecimento do crime.

A luta contra o crime será mais eficaz à medida que se concentram as atenções nas atitudes que impeçam os indivíduos de se tornarem criminosos, e não se restrinjam as autoridades a administrar o crime na área judiciária e punitiva depois que o fato delituoso tiver ocorrido.

Dessa realidade é que vem a necessidade, não de aceitar o crime, mas de conviver como ele em proporções consideradas razoáveis. E, para que isso ocorra, devem-se intensificar os mecanismos de prevenção ao crime com a maior ênfase possível.

As transgressões surgem em grande quantidade, tornando necessária a criação de instrumentos de prevenção e repressão ao crime, visando controlá-lo.

Visto o que implica a prevenção, restaria agora questionar a ação referente ao que não foi possível prevenir: a repressão.

É inegável que a repressão exerce o papel de prevenção, uma vez que muitas pessoas, pelo medo da pena, deixam de cometer delitos.

Percebe-se prontamente que a tarefa de prevenir, controlar e reprimir o ato criminoso não é única e exclusivamente da polícia, mas sim, da sociedade como um todo.

### 1.3 - Controle da Criminalidade

Por derradeiro, resta a referência de uma ação que se al

terna ora como prevenção, ora como repressão que se denomina "Controle da Criminalidade".

"Hã que se registrar que, para que o controle da criminalidade seja levado a bom termo, alguns óbices mais evidentes têm que ser revistos e eles caracterizam a ineficácia do mecanismo repressivo criminal e podem ser constatados nas seguintes considerações:

- . A prova criminal tornou-se mais difícil diante da sofisticação do crime;
- . o crime organizado reage violentamente contra as testemunhas ou contra aqueles que podem oferecer provas contra ele;
- . o sistema penitenciário é usado pela macrocriminalidade — criminosos habituais que visam lucro para reciclagem de criminosos;
- . a polícia está dotada de meios antiquados e de pessoal pouco especializado para se defrontar com a macrocriminalidade;
- . os códigos Penal e de Processo Penal mostram-se ultrapassados e ineficazes;
- . o sistema Judiciário está imponente diante dos desafios que se apresentam".<sup>(3)</sup>

Visto isso, sabe-se não ser possível combater a criminalidade através da execução, única e exclusivamente, do policiamento fardado. Devem-se buscar outras formas inteligentes de combatê-la, pois a polícia, agindo isoladamente dentro do sistema criminal, pouco ou quase nada conseguirá de resultado positivo, visto que são diversos os fatores que influem no crime e na ação dos criminosos.

Claro que os setores públicos, ligados à saúde, urbanização, educação, meio ambiente, saneamento básico, habitação, justiça e outros, possuem sua parcela de responsabilidade nas oscilações do índice de criminalidade.

---

(3) José Prospero Paulo Lowbert Neto. O emprego da motocicleta no policiamento ostensivo na capital sul-matogrossense, 1992. p. 8.

"Existem hipóteses largamente aceitas de que a presença visível da polícia previne o crime, dissuadindo o criminoso em potencial e que a presença do policial reduz o temor do público em relação ao crime.

Esta hipótese tem valor relativo, considerando que alguns delitos ocorrem fora do campo visível da polícia, principalmente aqueles que acontecem em ambientes fechados, crimes passionais por exemplo.

Há, entretanto, crimes em que a presença da polícia impede a consecução, como por exemplo furto e roubo de veículos, comércio de tóxicos próximo às escolas etc., nestes a polícia, visível e constante, diminui a oportunidade de delinquir". (4)

A presença do policial, não resta a menor dúvida, transmite a sensação de segurança. Para comprovar, basta observar os inúmeros pedidos de policiamento feitos pela população aos diversos órgãos policiais. Há solicitações para instalações de postos policiais, policiamento a pé, motorizado e outros que prova que cada cidadão gostaria de ter um policial na porta de sua casa diuturnamente.

"Verifica-se que a relação polícia-comunidade é de fundamental importância, pois os atos da polícia são legitimados pela comunidade da qual procurava tirar forças para sua atuação.

Após estas rápidas considerações a respeito de crime e policiamento, pode-se verificar que sempre houve relação entre esses fatores. Vê-se que o policiamento tem por objetivo principal, impedir, prevenir e controlar os avanços do crime. Para isso usam-se diversos tipos e formas de policiamento, e o processo motorizado é considerado o mais dinâmico dentre todos, tornando-se o fator principal em qualquer planejamento operacional". (5)

#### 1.4 - O Policiamento Motorizado

O Policiamento Motorizado é o mais eficaz no atendimento

---

(4) José Prospero Paulo Lowbert Neto. O emprego da motocicleta no policiamento ostensivo na capital sul-matogrossense, 1992. p. 11.

(5) Ibidem. p. 10.

às chamadas da população, e esta, por sua vez, sente necessidade de contato com o policial. Este contato traz ao cidadão não só a sensação de segurança, como também o sentimento de amizade para com o agente da Lei que, por sua vez, traz a confiança na própria polícia.

Se o automóvel é o meio que faz o policiamento motorizado eficaz, é também algo que impede um contato mais amigável com o cidadão que solicita os préstimos da polícia. Isso porque há a dificuldade de estacionamento, a indelicadeza, que é o fato de o policial conversar com as pessoas estando no interior das viaturas (VTR), necessidade de desembarcar portando armamento pesado, mesmo que vá apenas prestar uma informação ou atender um acidente de trânsito sem vítimas e alguns outros fatores que tornam o contato com os transeuntes menos simpático.

Portanto, há que se implantar um sistema que seja capaz de atender a esses dois quesitos. Vê-se que necessário se faz utilizar uma alternativa que mantenha o policiamento dinâmico, dentro das expectativas da coletividade sem, no entanto, afastar a possibilidade do contato amigável com o público externo, o que em muito ajuda a polícia, na medida em que, tendo na sociedade amigos que entendam, respeitem e não temam os policiais, a corporação poderá tirar da sociedade a força para a sua atuação.

### **1.5 - O Policiamento Ciclomotorizado**

Essa alternativa é o policiamento ciclomotorizado (moto patrulhamento), pois é dinâmico como o policiamento motorizado, o que mantém a eficácia e rapidez no atendimento às chamadas da população, bem como facilita o contato com o público, por não

---

terem as motocicletas, as dificuldades já citadas que tem o automóvel para esse fim.

Esse policiamento seria apoiado por VTR com guarnições que portariam armamentos com maior poder de fogo, que deverão estar em roteiros, pontos-base ou mesmo quartéis, prévia e estrategicamente determinados, para se deslocarem em apoio aos policiais motociclistas, que deverão estar em duplas, com velocidade reduzida, em roteiros definidos e com a determinação de solicitar esse apoio, caso necessário.

Ao implantar tal policiamento a PMGO, estará cobrindo uma maior área de policiamento e suas viaturas (automóveis) poderiam ficar mais tempo estacionadas em pontos-base, o que tornaria menos onerosos os gastos com combustível e manutenção da frota.

Visando demonstrar a viabilidade do emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, foi desenvolvido um estudo aprofundado. Iniciamos pelo histórico da motocicleta, em que se espera demonstrar a eficácia e outras vantagens advindas da ampliação do sistema ora existente na PMGO.

### **1.6 - O Histórico da Motocicleta**

A motocicleta é um veículo de transporte no qual os princípios da bicicleta e do motor de combustão interna se acham combinados. O primeiro triciclo a motor foi construído pelo inglês Edward Butler, em 1884 e a primeira motocicleta que apareceu em público foi montada pelo alemão Gottlieb Daimler, em 1885, em Wuttemberg, Alemanha.

Em 1895, porém, surgia o triciclo de Dion Bouton, com todas as características técnicas de um veículo prático e seguro, cuja potência, dois anos depois, já permitia uma velocidade de 50km/h, então instalada numa verdadeira motocicleta. O novo século trouxe mais prestígio para a moto, não mais idealizada como uma bicicleta à qual fosse acrescentado um motor, mas, ao contrário, dentro das características e exigências técnicas próprias.

No início de 1914, a moto já era um veículo de absoluta eficiência e segurança, cuja utilização sofria apenas a restrição das más condições das vias públicas de então. Durante as duas guerras mundiais, diante da necessidade de veículos leves, maleáveis, rápidos e capazes de substituir os cavalos em missões de comunicação, alemães e ingleses fizeram maravilhas com as BSAs, Adlers, Zundapps, DKWe e BMWe. Mais tarde, surgiram as Northon, inglesas, e juntaram-se as Guzzi (italianas) e as (americanas, Indian e Harley-Davidson, - que o tempo transformou em veículos padrão de patrulha.

Da década de 1950 até os primeiros anos 60, quando a Europa buscava recuperar-se das destruições da guerra, a moto simbolizou agressividade, anarquia e delinquência, identificando-se quem a possuía como desajustado. Em nossos dias, alguns ainda vêm na motocicleta apenas a liberdade e a evasão.

"A motocicleta foi enormemente utilizada nas duas guerras mundiais e, após a II Guerra, surgiu uma verdadeira febre pelo seu uso em todo o mundo. (o grifo é meu)

*Naquela época, verificou-se um rápido crescimento na indústria britânica de motocicletas, espalhando tais veículos por todo o mundo.*

*Os grandes exportadores foram a Itália, a Alemanha, a França e a Bélgica. Em 1960, a indústria Japonesa atingiu*

1.800.000 veículos, tornando-se a maior do universo.

As atenções dos EUA somente se voltaram para aquele tipo de indústria após a II Guerra, tendo em vista a enorme popularidade desse veículo de duas rodas.

As corridas de obstáculos, os rallyes e as corridas de velocidade para motocicletas começaram na década de 1960.

O desenvolvimento e a evolução do veículo deram-se de maneira uniforme. A princípio, a posição do motor variava conforme o modelo. Em 1910, os projetistas concluíram que o local mais apropriado era o centro, defronte ao assento. Tempos após, passou o motor a ser carregado em baterias oscilantes de dois cilindros, fixados por longos parafusos, ou soldados em chassis.

Também a carburação foi grandemente aperfeiçoada, tornando-se um instrumento compacto e seguro dotado precisamente das proporções de abastecimento e de ar necessários ao funcionamento dos cilindros de explosão.

Nos primeiros anos, o magneto era uma peça separada do mecanismo da máquina e o funcionamento do motor se fazia através de engrenagens e correntes. A transmissão funcionava com corrente entre a máquina e a caixa de câmbio (duas ou três velocidades nos modelos menores e quatro nos maiores).

Poucos modelos empregavam cabo de direção.

A suspensão hidráulica foi outra grande vitória da tecnologia, assim como a introdução de novos metais para os tambores, que desenvolveu consideravelmente o mecanismo dos freios.

O uso da motocicleta generalizou: fins utilitários, de lazer, competitivos e até mesmo fins militares e policiais". (6)

Um grupo cada vez maior descobre no veículo motorizado de duas rodas um eficiente meio de transporte, ideal para as ruas congestionadas pelo trânsito dos grandes centros.

Para as autoridades mundiais no assunto, a moto é perigosa, embora muitos dos acidentes que envolvem motos possam ser evitados. A culpa desses acidentes, nem sempre é só dos motociclistas, apesar da imprudência, da imaturidade e da falta de habilitação contribuírem em muito para o alto índice de vítimas. No entanto, tanto pedestres, quanto motoristas de autos, com

---

(6) Aurimar e outros. Emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, 1987. p. 34.

destaque para os taxis e ônibus, ainda não aceitaram totalmente a moto como membro da comunidade de veículos. No Brasil, a grande preocupação das autoridades liga-se à inexperiência e a imaturidade de jovens motociclistas, que, quase nunca, tinham locais adequados para habilitarem-se, fazendo seus treinos, muitas vezes, em meio ao trânsito normal. Hoje, no Brasil, existem várias escolas de habilitação para motociclistas.

As motos classificam-se segundo as cilindradas de seus motores. Algumas são tão leves quanto as bicicletas a motor (50 cc); há uma faixa de motos urbanas (de 100 a 125 cc); as médias, que vão de 250 a 450 cc; e as pesadas, que atingem 1200 cc. As motos de passeio são mais confortáveis e bem acabadas. As Trail são feitas para rodar em estradas não pavimentadas; as Soout têm rodas pequenas e pneus balão, sendo próprias para o campo e trilhas de caça; as Cross são para competições rústicas e, finalmente, as de competição de velocidade, que vão além dos 300km/h.

Com o passar dos anos, a motocicleta passou a ser usada como um meio de transporte rápido e "econômico" e em consequência disto passou a ter grande utilidade na sociedade, pois, além da polícia, os bombeiros, os correios, as farmácias, e uma infinidade de instituições de serviços ao povo, passaram a se utilizar deste ágil e prático veículo.

Isto, sem dúvida alguma, mudou a sua imagem, uma imagem que sempre atraiu as crianças, que sempre fascinou pelo desafio do equilíbrio sobre suas duas rodas, pela sua beleza, sua tecnologia avançada, e até por que não dizer, pelo seu mundo, um mundo envolvente e particular, onde não existem discriminações e a solidariedade é a regra. Quando se está em uma motocicleta, so

zinho ou em grupos, não importa a cor, a profissão, a idade, o sexo, a condição social, ou até a nacionalidade, todos se igulam, se aproximam, e se entendem numa harmonia difícil de se encontrar nos dias de hoje.

Cada vez mais a motocicleta toma o seu lugar na vida de todos os brasileiros, aumentando a sua importância como veículo de "massa", com modelos que atendem desde o humilde empregado até o mais abastado patrão, e o motociclismo assim, vem-se de desenvolvendo a passos longos.

A motocicleta, atualmente, constitui-se no meio ideal de condução. Forçoso é considerar que, a par da economia fundamental de combustível, outro enorme problema que a vida moderna impõe é o estacionamento. Por outro lado, as cidades estão cada vez mais congestionadas de automóveis, com a decorrente neurose do aprisionamento dentro da caixa de vapor em que aqueles se transformam nos dias de verão, retidas em infundáveis engarrafamentos, todos esses fatores são inexistentes para as motocicletas.

---

## II - O MOTOPATRULHAMENTO NA PMMG

### 2.1 - Estabelecimento de Doutrina

A Polícia Militar do Estado de Minas Gerais (PMMG), em 05 de novembro de 1985, aprova um conjunto de "normas para o emprego de motocicletas no patrulhamento motorizado", de modo a atualizar normas existentes em função de uma nova realidade, consolidando através do tempo uma doutrina, na qual procuramos subsídios para o motopatrulhamento na PMGO.

### 2.2 - A Alternativa do Motopatrulhamento

Há alguns fatores que forçam a Polícia Militar a criar a alternativa do motopatrulhamento no policiamento ostensivo geral, sem sacrificar o seu grau de operacionalidade já alcançado. Dentre eles destacamos os seguintes:

- "a) alta idade-média da frota;
  - b) altos custos dos combustíveis e da manutenção dessa frota;
  - c) lenta renovação da frota em relação ao aumento de demanda social de segurança;
  - d) crescente desativação de viaturas por inservibilidade ou por serem anti-econômicas quanto às suas manutenções;
  - e) dificuldades do rápido movimento de viaturas policiais pelos centros urbanos, em decorrência do descontrolado aumento de carros particulares;
-

f) a fácil mobilidade, a grande versatilidade e o baixo custo operacional da motocicleta, em contrapartida aos veículos de quatro rodas."<sup>(7)</sup>

### 2.3 - O Motopatrulhamento

Visando, pois, aumentar a presença do policial fardado em locais generalizados, não só nas áreas de risco, pode a Polícia Militar adotar o emprego de motocicleta no policiamento motorizado, em apoio e suplementação ao radiopatrulhamento e ao policiamento a pé, em virtude de sua grande mobilidade, versatilidade e pequeno custo.

O motopatrulhamento, devidamente empregado, conjugado com as características do veículo e com a criatividade e dedicação aumentarão enormemente a operacionalidade e, conseqüentemente, as seguranças objetiva (que é a ausência de risco), e a subjetiva (que consiste na crença pelo cidadão da ausência desse risco).

Caracteriza, pois, o motopatrulhamento um processo de policiamento ostensivo e, assim sendo, deverá ser executado das seguintes formas:

- "a) patrulhamento e permanência em zonas comerciais, residenciais e em logradouros públicos;
- b) apoio aos demais processos em face de sua autonomia;
- c) cobertura de locais de riscos descobertos;
- d) atuação em eventos especiais;
- e) emprego suplementar em ações que visam:
  - retardar ou tumultuar a fuga de meliantes em locais de tráfego de veículos, possibilitando a alocação de outros recursos para atender o evento;
  - perseguir e manter assaltantes em fuga motorizada sob

---

(7) Aurimar e outros. Emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, 1987. pp. 5-6.

visão, possibilitando, com a comunicação, as manobras de outras forças para ação de bloqueio, cerco e interceptação."<sup>(8)</sup> (O grifo é meu)

O motopatrulhamento é um processo de policiamento ostensivo para ser posto em prática durante o horário comercial e prolongando-se até o final do movimento de circulação de estudantes do horário noturno. Atuará sempre em duplas e com o apoio constante das VTR RP, o que faz perceber a fundamental importância que tem o sistema de comunicação para a segurança dos policiais envolvidos.

Ressalte-se que tal processo não deve ser lançado em dias chuvosos. Se chover durante o patrulhamento, deverá o patrulheiro abrigar-se sob uma marquise e, se possível, em local habitado e de grande movimentação de pessoas, onde executará policiamento preventivo a pé nas proximidades.

*"A motocicleta é veículo extremamente perigoso, exigindo a todo instante de seu condutor:*

- decisões rápidas;
- coragem e dedicação;
- respeito à vida humana;
- largo conhecimento dos itinerários, controle de direção, uso de sinalização;
- velocidade compatível com a pista."<sup>(9)</sup>

#### **2.4 - As Ações Repressivas**

O emprego do motopatrulhamento deve ser eminentemente preventivo e, somente em casos excepcionais, atuará repressivamente. Quando atuar repressivamente, deverá o patrulheiro, obriga

---

(8) Aurimar e outros. Emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, 1987. p. 6.

(9) Ibidem. p. 10.

toriamente — é necessário que conste no planejamento — solicitar apoio da VTR de radiopatrulha (RP) mais próximas, assim como quando houver necessidade de condução de pessoas e/ou objetos. Assim transferirá a ocorrência à guarnição (GU) da RP, registrando o fato no Talão de Ocorrências.

Mas, em caso de ocorrências de vulto, na tentativa de efetuar a prisão de marginais que se utilizam de veículos para empreenderem fuga após praticarem atos delituosos, que geralmente são sucedidos por grande repercussão na imprensa e na sociedade, como assalto a banco, sequestros, homicídios e estupros, conta a Polícia Militar com as Rondas Táticas Metropolitana (ROTAM), que são GuRP especiais em número de homens, quantidade e tipo de munição e armamento, o que dão a essas guarnições um poder repressivo maior que as demais.

## 2.5 - Cautelas a observar

Acionado para atuar repressivamente, deverá o patrulheiro observar as cautelas abaixo relacionadas, que devem ser adotadas doutrinariamente:

- "a) perseguição de veículo suspeito somente com cobertura de Gu Rp, para obter mais recursos humanos e materiais, armamento e munição principalmente;
- b) manutenção de 25m de distância do veículo perseguido;
- c) observação de outros veículos que podem estar acobertando o componente do veículo perseguido;
- d) informação constante do COPOM, via rádio, dos movimentos do veículo, para que o mesmo possa coordenar e controlar o cerco, interceptação ou o bloqueio. Nestes casos, a principal tarefa do motopatrulhamento será a de informação". <sup>(10)</sup> (O grifo é meu)

---

(10) Aurimar e outros. Emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, 1987. p.8.

As ações repressivas são sempre necessárias no dia-a-dia da Polícia Militar, e se preciso, o motopatrulhamento não poderá furtar-se a atuar dessa maneira. Mas, somente deverá atuar repressivamente, em casos especiais e em decorrência de:

- "a) facilidade de quedas, geralmente perigosas e com graves prejuízos humanos e materiais;
- b) deseducação dos motoristas de veículos de quatro rodas, com o desrespeito às motocicletas, principalmente nos grandes centros;
- c) o perigo da alta velocidade exigida geralmente nestas ações, apesar da ótima mobilidade do veículo em questão;
- d) grande vulnerabilidade do PM, por constituir-se em alvo fácil para as forças do inimigo;
- e) exigência de grande concentração de atenção para a condução do veículo, impedindo o PM de utilizar a arma quando de seu deslocamento;
- f) dificuldade em empreender perseguição extramotocicleta pela proibição de abandonar o veículo."<sup>(11)</sup>

## 2.6 - Da Eficácia do Motopatrulhamento

A eficácia do motopatrulhamento deve apoiar-se na ação preventiva, repetimos, pois, dadas as peculiaridades do veículo, pode o patrulheiro ocupar diversos postos num mínimo espaço de tempo e num só turno de trabalho, fazendo-se presente em vários locais de risco e em outros de risco considerados, quando dos seus deslocamentos de um para outro ponto, inibindo a ação delituosa e gerando sensação de segurança com a sua ostensividade.

Torna-se necessário ressaltar a necessidade de uma reserva de pelo menos 10% dos veículos e de alguns motociclistas habilitados na OPM para casos eventuais.

---

(11) Aurimar e outros. Emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, 1987. p. 7.

Quanto à execução do serviço em si, deve ser a mesma coordenada pelo COPOM, comandada e fiscalizada por OPM e supervisionada por seus oficiais, principalmente o Cmt dessa OPM.

### **2.7 - A falta de Comunicação**

Uma das dificuldades para o êxito do motopatrulhamento é a comunicação. Assim sendo, podem ser adquiridos rádios portáteis "hand talks", cujo custo, por maior que seja, ainda é menor que um rádio fixo, sem contar que poderemos utilizar tais equipamentos em outros serviços que tenham necessidade de comunicação.

Paralelamente, vem sendo desenvolvido um projeto de comunicções para o patrulheiro motociclista, de modo que este estando em deslocamento, não tenha que retirar uma das mãos do "guidon" para operar o rádio, aumentando o risco de acidentes.

### **2.8 - Da Jornada de Trabalho**

Quanto à jornada de trabalho será estruturada em ciclo de sete dias, sendo seis dias de serviço de seis horas cada e um dia de folga, alternando com o ciclo de seis dias. O início e o término dos turnos poderão ter horário diferente por ordem do CPC e para atender necessidades do serviço.

Para melhor adaptação do homem ao turno, ao local de trabalho e à maior integração com a comunidade, deverão os patrulheiros ser neles fixados por um período mínimo de seis meses.

Também, quando da elaboração do planejamento, deve ficar registrado que os veículos trabalharão sob coordenação do COPOM

---

e permanecerão, a princípio, 40 minutos nos pontos base sequen-  
ciados por cartão-programa e 20 minutos em patrulhamento. Entre-  
tanto o Comando de Policiamento da Capital poderá autorizar a va-  
riação dos citados períodos mediante proposta de Cmt de Unida-  
des ou em razão do aumento da criminalidade em determinados lo-  
cais.

Nesse patrulhamento, deve ser estabelecido que a relação  
deslocamento/permanência em pé deverá ser de um para dois; dez  
minutos de deslocamento e vinte minutos em PB por exemplo.

### 2.9 - Normas a cumprir

O motopatrulhamento, como doutrina de emprego, em geral,  
é utilizado como força de manobra do Comandante. Pela doutrina,  
os seguintes aspectos devem ser também observados e aplicados,  
além dos já mencionados:

- "a) uso de velocidade média de 20km/hora em patrulhamento normal e da velocidade máxima de 60km/hora (tempo bom) e de 30km/hora (pista molhada);
- b) decisões rápidas, coragem, dedicação;
- c) permanência apenas nos Pontos-Base (PB) constantes do cartão-programa;
- d) prioridade no policiamento ordinário (circunstância);
- e) duração de três turnos de seis horas, não geminados;
- f) suplementação com rádio transceptor, armamento e equi-  
pamento peculiar." (12)

Outros aspectos, além dos princípios já mencionados, de-  
vem ser observados e cumpridos pelos patrulheiros, tais como:

---

(12) Aurimar e outros. Emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, 1987. p. 7.

- "a) execução de patrulhamento contínuo a pé, enquanto parado, nas proximidades do posto, sem perder a motociçlêta de vista;
- b) escuta constante das transmissões e recepções via COPOM; atendimento de ocorrências sô com o apoio de Gu RP, principalmente as domiciliares;
- d) nunca intervir em ocorrência em que houver superioridade de forma adversária;
- e) em situações normais, obediência total às normas de trânsito;
- f) não feitura de deslocamentos em locais perigosos e ermos;
- g) evitar deslocamentos em locais de difícil circulação (becos e ruas escarpadas);
- h) não deixar a chave de ignição, ao estacionar, mesmo sem se afastar do veículo;
- i) não executar o motopatrulhamento sem os meios de comunicação." (13)

## 2.10 - Elaboração do Cartão-Programa

Deverão estabelecer-se, na elaboração do cartão-programa, os pontos-base nas proximidades dos seguintes locais:

- "a) Estabelecimentos:
  - escolares;
  - bancários;
  - comerciais;
  - hospitalares;
  - públicos;
- b) Casas lotéricas;
- c) Instalações vitais;
- d) Pontos de táxi;
- e) Residências de autoridades;
- f) Clubes sociais;
- g) Conjuntos habitacionais;
- h) Itinerários, pontos finais e garagens de ônibus." (14)

---

(13) Aurimar e outros. Emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, 1987. pp. 9-10.

(14) Ibidem. p. 9.

### III - O MOTOPATRULHAMENTO NA PMSP

#### 3.1 - A criação da ROCAM

A Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMSP), em 30 de agosto de 1982, deu início à criação de uma nova modalidade de policiamento ostensivo, denominada **Rondas Ostensivas com Apoio de Motocicletas - "ROCAM"**.

O sucesso dessa modalidade de policiamento depende do entrosamento dos componentes das patrulhas e do sincronismo com os policiais militares da Área em policiamentos a pé, motorizado, a cavalo etc., tendo o COPOM como centralizador das ocorrências em que haja necessidade de apoios.

#### 3.2 - Do Projeto de Radiopatrulha Padrão

O Projeto de Radiopatrulhamento Padrão preconiza que a PMSP deve tornar-se capaz de atingir os objetivos de antemão fixados, ou metas comuns, como:

- " a) ocorrendo solicitação do público, atendê-la em menos de 03 (três) minutos;
  - b) proporcionar a detenção de 70% dos delinquentes auto
-

*res de crimes e/ou delitos;*  
 c) proporcionar a prisão em flagrante de 10% de criminosos autores de roubos (assaltos);  
 Assim mensura-se a eficácia da Corporação e do sistema de patrulhas, pelo TEMPO DE RESPOSTA adotado como parâmetro base".<sup>(15)</sup>

### 3.3 - Do Atendimento e Apoio Rápido

Apesar do aumento da frota de patrulhas da PMSP, o objetivo do RP de atendimento rápido das solicitações do público, em no máximo 3 minutos, deixa de ser alcançado face aos diversos problemas que se apresentam.

Número ainda inferior de patrulhas em relação ao ideal exigível, trânsito difícil, impossibilidade de deslocamento de autos em certos terrenos corroboram com a demora da presença policial em um local de ocorrência.

A motocicleta, se bem utilizada, sendo seu uso planejado e adequado, poderá proporcionar à PMSP a realização desse objetivo a ser alcançado, ou seja, atender ao público em menor espaço de tempo.

### 3.4 - Das viaturas de Apoio Operacional

O atendimento de ocorrências se tornará mais rápido, porém, sempre que houver necessidade, contarão os motociclistas com o apoio de patrulheiros, e mesmo da ROTA.

As motocicletas da ROCAM (da PMSP), quando no policiamento

---

(15) Rail de Mendonça Júnior. Motociclismo Policial, 1989. p. 7.

mento ostensivo, deverão sempre manter-se dentro do raio de alcance do rádio HT, que portam as patrulhas, com as viaturas de apoio.

Basicamente as viaturas de apoio, desde o início da "ROCAM", foram instituídas com a finalidade de prestar todos os tipos de auxílios às patrulhas de motociclistas. No início essas viaturas eram de marca Volkswagen, modelo Gol e cada uma delas apoiava um determinado número de patrulhas. Com o correr do tempo elas foram remanejadas para outras OPM e em seu lugar foram utilizadas as viaturas marca Chevrolet A-10 do tipo Veraneio. Conforme se pode verificar essas viaturas conduzem um efetivo maior de PM e têm compartimento para conduzir pessoas detidas.

### 3.5 - Da Participação do Cerco

Tal participação foi estabelecida conforme a NI nº 3ºEM/PM-005/32/82:

*"(...) a título experimental as Rondas Ostensivas com Apoio de Motocicletas, prevê a possibilidade desse policiamento participar de "cerco" com as devidas cautelas e sob o comando único, ficando vedada a perseguição de veículos. Vários foram os "cercos" de que a "ROCAM" participou e não poderia, em hipótese nenhuma, participar sem contar com as viaturas de apoio. Torna-se impraticável a perseguição de qualquer veículo com a motocicleta. Estaria aumentando sua vulnerabilidade, ao passo que as viaturas de apoio têm obtido êxito, por serem viaturas de porte, tendo considerável contingente e contando com rádios que permitem, através do COPOM, acionar as viaturas da área em que estiverem operando. A vulnerabilidade da moto é levada em conta no planejamento do policiamento, razão pela qual a ROCAM opera em áreas previamente determinadas, sempre contando com o apoio de retaguarda das viaturas tipo Veraneio, comandadas por oficial auxiliado por Sargentos. A finalidade dessas viaturas é prestar todo auxílio que porventura possam os patrulheiros necessitar". (16) (o grifo é meu)*

---

(16) Sílvio Montini Júnior. A motocicleta no policiamento ostensivo e em ações de choque, 1987. p. 39.

Pela sua versatilidade e fácil mobilidade no trânsito, em razões sujeitas a congestionamentos, calçadas e vias sem pavimentação, as patrulhas conseguem multiplicar a ostensividade do policiamento, inibindo a ação de vilões e, consequentemente, reduzindo o índice de criminalidade.

### **3.6 - Das Viaturas de Apoio Administrativo**

Além das viaturas de apoio operacional, a "ROCAM" necessita também de uma viatura de apoio administrativo para prestar os socorros mecânicos. A viatura ideal para este tipo de socorro mecânico é a do tipo caminhonete ou furgão. Estes carros constituem verdadeiras oficinas móveis que tentam sanar os problemas mecânicos surgidos, no próprio local, evitando a remoção da motocicleta e o desmantelamento da patrulha. Nos casos em que não há condições de serem consertadas no local, as motocicletas são removidas para oficinas em uma carreta para motos, que normalmente é atrelada a uma das viaturas de apoio.

Quando a "ROCAM" vai operar em área das OPM da periferia é acompanhada do mecânico do dia à CIA, que normalmente conduz para o local uma moto reserva sobre a carreta, rodas dianteiras e traseiras com pneus sobressalentes, para pronto atendimento à frota.

### **3.7 - Transporte da Tropa de Choque em Motocicletas**

A Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMSP), a todo instante depara com movimentos grevistas, engarrafamentos e ou

---

tras situações que impedem o acesso da tropa de choque ao local dos acontecimentos.

Uma greve programada antecipadamente permite que ela seja divulgada com antecedência por todos os veículos de comunicações e a Polícia Militar tem condições de planejar o emprego da tropa de maneira mais eficiente. Na maioria das vezes desloca com antecedência para a região afetada, ou a ser afetada, os apoios necessários à OPM da área.

Nas situações em que um tumulto tem início, sem que tenha havido um planejamento anterior pela categoria, a força policial tem que ser deslocada, quando da manifestação já está em andamento. Uma consequência natural é o congestionamento do trânsito na região, impedindo que as viaturas policiais cheguem com facilidade até o local.

A tropa, geralmente transportada em viaturas do tipo "espinha de peixe", não tem condições de ser fracionada em nível menor do que o pelotão, somado ao fato de que o trânsito em São Paulo é sempre congestionado.

Uma tropa que tem obtido sucesso em chegar a esses locais é a Cavalaria pela sua versatibilidade no trânsito, porém ela é limitada pela distância.

*"Dentre os meios de transporte com que atualmente conta a Polícia Militar, a motocicleta talvez seja o único veículo que consegue se deslocar em trânsitos congestionados e, diferentemente da Cavalaria, a qualquer distância.*

*Com uma pequena adaptação no veículo usado como transporte — a motocicleta — tera a Polícia Militar uma tropa de choque em condições de ser conduzida a qualquer local de tumulto, no menor tempo possível, independente da dis*

*tância a ser percorrida e do trânsito a ser vencido."*<sup>(17)</sup>

A "ROCAM", além das instruções específicas de policiamento ostensivo, recebe constantemente instruções sobre as atividades de polícia de choque, visando controlar greves e distúrbios civis.

### **3.8 - Constituição do Pelotão de Choque**

O Pelotão de Choque transportado em motocicletas teria uma constituição semelhante aos Pelotões de Choque empregados pelo Regimento de Cavalaria, com uma diferença básica: a tropa só iria operar como choque, desembarcada. A motocicleta seria apenas o meio de transporte.

*"O Pelotão devidamente comandado por um Tenente PM seria com posto de três grupos de combate, comandados por Sargento PM, e cada grupo de combate composto por duas esquadras comandadas por Cabo PM.*

*A menor fração de emprego seria a esquadra e, para tanto, cada esquadra deveria contar com um SD PM segurança encarregado da guarda das motocicletas.*

*Em cada grupo, a motocicleta "serra fila" seria adaptada com uma fibra de vidro maior que as caixas laterais padrão, que serviriam suprimento ao Pelotão.*

*Para que o Grupo de Combate pudesse ser subdividido em Esquadras seria necessário dar-lhe uma formação diferenciada. Sempre que a Esquadra operar isolada, haverá a necessidade de uma segurança. Ela seria composta então de: um Cabo PM - Comandante, um SD PM escudeiro, um SD PM atirador, um SD PM lançador e um SD PM segurança (guarda moto).*

*O efetivo do Pelotão seria o seguinte:*

- 01 - Ten PM Comandante do Pelotão
- 03 - Sgt PM Comandante do Grupo de Combate
- 06 - Cabos PM Comandante de Esquadra
- 06 - SD PM Atiradores
- 06 - SD PM Lançadores
- 06 - SD PM Segurança (guarda moto)
- 01 - SD PM Segurança do Cmt Pel".<sup>(18)</sup>

---

(17) Sílvio Montini Júnior. A motocicleta no policiamento ostensivo e em ações de choque, 1987. p. 43.

(18) Ibidem. pp. 43-44.

### 3.9 - Uniforme Utilizado

Seria o mesmo utilizado no serviço de policiamento ostensivo, utilizando capacete de choque ao invés do capacete de motocicleta.

A tropa da "ROCAM", mesmo estando no policiamento ostensivo, em caso de necessidade, poderá ser recolhida ao batalhão, e em pouco tempo é constituído o Pelotão de Choque.

### 3.10 - Do Deslocamento do Pelotão de Choque

O Pelotão de Choque embarcado em motocicletas desloca-se da mesma forma que o pelotão a cavalo.

*"Dependendo da situação do trânsito poderá deslocar-se em coluna de três, em coluna de dois ou em coluna por um. Uma vez no local, a tropa desembarcará e procederá como o pelotão de choque convencional a pé.*

*Quando comparamos o pelotão embarcado em motocicletas, para fins de deslocamentos, com o pelotão montado a cavalo, não é sem razão. É muito semelhante a forma em que serão utilizados, nos deslocamentos, em função da fácil locomoção.*

*Para pequenas distâncias, indiscutivelmente a cavalaria leva grande vantagem. Seu deslocamento é rápido e, quando houver necessidade do emprego da tropa. Será de maneira mais eficaz, visto que poderá operar a pé, ou montada. Porém seu emprego, se prolongado por muitas horas, acarretará a necessidade de substituição das montarias, ou alimentação dos mesmos." (19)*

A motocicleta, por sua vez, pode operar diuturnamente e a qualquer distância.

---

(19) Sílvio Montini Júnior. A motocicleta no policiamento ostensivo e em ações de choque, 1987. p. 45.

Nas ações de piquetes ou saques em pontos isolados, a agilidade da motocicleta permite que um grupo de combate, ou uma esquadra exerçam ações isoladas de choque, reunindo-se novamente, se houver necessidade, em curto espaço de tempo. A mobilidade acarretará uma ação de presença mais efetiva.

Outra grande vantagem da motocicleta é a autonomia de seu tanque de combustível.

### 3.11 - Da Adaptação das Motocicletas

Poucas são as adaptações a serem feitas, visto que as motocicletas servirão apenas para o transporte da tropa.

*"Testes realizados demonstraram que o escudo de choque, pelo seu tamanho, em qualquer lugar que foi instalado na motocicleta, cria turbulência no deslocamento, diminuindo sensivelmente a estabilidade do veículo. Por outro lado o para-brisa atualmente utilizado nestas motocicletas pode ser facilmente substituído e em seu lugar ser adaptado um novo tipo com dupla finalidade, ou seja, a de servir também como escudo para operações de choque. Cada motociclista portaria um desses escudos.*

*Em demonstração feita por empresa especializada no ramo foi apresentado a PMSM um escudo semelhante aos de acrílico utilizados pelas tropas de choque, porém com uma grande vantagem: a de ser à prova de balas. Se tais escudos fossem adaptados às motocicletas, a PMSM teria a vantagem de aumentar a segurança do policial militar também no policiamento ostensivo.*

*As caixas laterais que equipam as motocicletas da "ROCAM" permitem acondicionar os petrechos químicos com todas as seguranças. Normalmente o pelotão convencional, ao se deslocar, leva no interior da viatura uma caixa de suprimentos de munições químicas. Esse suprimento poderá também ser transportado pela "ROCAM" se adaptarmos em uma motocicleta por grupo de combate uma caixa igual ou similar àquelas utilizadas pelos estafetas, caixas estas facilmente encontradas no mercado. Essas motocicletas seriam destinadas aos PM encarregados da segurança das motocicletas, quando o pelotão desembarcar."*(20)

---

(20) Sílvio Montini Júnior. A motocicleta no policiamento ostensivo e em ações de choque, 1987. p. 46.

## IV - O MOTOPATRULHAMENTO DA PMGO

### 4.1 - Da Carência de Doutrina

Como foi referido anteriormente, a PMGO é carente de doutrina quanto ao emprego tático da motocicleta no policiamento ostensivo, fazendo, no entanto, seu uso de forma consuetudinária.

Há que se atentar, no sentido de desenvolver estudos, apresentar propostas e sugestões, visando acumular um somatório de experiências, com o objetivo de consolidar uma doutrina própria.

### 4.2 - Tipos de Policiamento Executado

A Polícia Militar do Estado de Goiás (PMGO), há anos vem utilizando a motocicleta no policiamento ostensivo e no cumprimento de diversas missões atinentes ao serviço policial militar. Dentre os vários tipos de serviços executados destacamos:

- 1) trânsito urbano e rodoviário;
  - 2) trânsito e patrulhamento escolar;
  - 3) escolta de dignatários (SV batedor);
  - 4) fiscalização do SPO a pé;
-

- 5) serviço administrativo (estafeta);
- 6) patrulhamento de ciclovias e pistas de atletismo;
- 7) patrulhamento de estacionamento de shopping, ginásios de esportes e campos de futebol;
- 8) serviço de informações.

#### 4.3 - Da ampliação do Motopatrulhamento

No tocante à ampliação do motopatrulhamento, o momento é por demais oportuno, pois, no dia 05 de fevereiro de 1993, a PMGO recebeu 100 motos Honda, sendo 80 motos CG 125 CC (Anexo E) e 20 motos CB 450 CC (Anexo C) para o serviço de Policiamento de Trânsito de Goiânia, rodovias e das cidades de Rio Verde, Jataí, Anápolis, Catalão, Itumbiara, Caldas Novas, Pires do Rio, Luziânia, Formosa, Porangatu e Iporá.

A Constituição Federal, em seu artigo 144, § 5º, estabelece que compete à Polícia Militar a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública. Em razão do alto índice de criminalidade, o atual sistema de policiamento deixa a desejar quanto ao aspecto preventivo.

Com base nesta afirmação, a ampliação do motopatrulhamento faz-se necessária, dado o seu caráter preventivo e a sua grande mobilidade. Será uma excelente opção na preservação da ordem pública.

Além dos serviços de policiamento já executados pela PMGO, consiste a ampliação do motopatrulhamento em lançar no serviço operacional, duplas de motocicletas com apoio constante das viaturas de RP e sob coordenação do COPOM, executando policiamento preventivo e, somente em casos excepcionais, atuará repressivamente, oca

sião em que transferirá a ocorrência à guarnição de RP.

#### **4.4 - Polêmica quanto ao emprego da motocicleta no SPO**

A questão do emprego da motocicleta no policiamento ostensivo é polêmica, pois há quem afirme tratar-se de um policiamento ineficaz, do ponto de vista operacional e inseguro dada a vulnerabilidade da motocicleta.

Entretanto tal polêmica não tem procedência. A falta de um planejamento adequado e dos meios de comunicação é fator que impede um melhor rendimento dessa modalidade de policiamento, pois, o patrulheiro, estando sem comunicação, está isolado e não há como apoiá-lo ou solicitar-lhe apoio.

Em razão da vulnerabilidade da motocicleta, somente em casos excepcionais ela deverá ser utilizada repressivamente, sendo seu emprego de caráter preventivo. Prevenindo, estará contribuindo para desestimular a criminalidade e colaborando no sentido de preservar a ordem pública.

Com a melhor utilização da motocicleta no serviço policial, graças a um eficiente sistema de comunicação e apoio direto de viaturas operacionais, dado ainda, o seu caráter eminentemente preventivo e a sua grande mobilidade, o motopatrolhamento muito auxiliará na prevenção e controle da criminalidade.

#### **4.5 - O Motopatrolhamento Comunitário**

O motopatrolhamento integra-se perfeitamente à mentalidade de policiamento comunitário, dado o seu caráter eminentemente preventivo, e também possibilita um contato mais amigável com

o público que solicita os préstimos da polícia.

O Comando de Unidades da área de atuação do motopatrulhamento comunitário, deverá estabelecer convênios com as Associações de Bairros, no tocante à aquisição e à manutenção das motos. Os custos serão bem mais acessíveis em relação à aquisição e à manutenção de viaturas de RP.

Os Postos de Policiamento Militar (PPM), situados nos diversos bairros das principais cidades do Estado de Goiás, podem servir de base de apoio para os motopatrulheiros, inclusive com viaturas que estariam nesses PPM prontas para apoiar os motociclistas.

Os motopatrulheiros deverão trabalhar por um período mínimo de seis meses no mesmo bairro, visando à integração com a comunidade.

O bom relacionamento entre policiais e cidadãos é altamente favorável à boa atuação da Corporação.

#### **4.6 - O uso da Motocicleta por Marginais**

Hoje em dia, é comum a utilização da motocicleta por marginais para a prática de assaltos.

Para roubar uma motocicleta, por exemplo, marginais se deslocam em uma única moto, e, no momento em que um motociclista é obrigado a parar, geralmente em um semáforo de pouco movimento, o marginal da garupa, já de arma em punho, larga o parceiro e monta na garupa do motociclista, dizendo tratar-se de um assalto.

Dominado, o motociclista é obrigado a seguir para um local isolado, sendo escoltado de perto pelo outro marginal. Após roubar-lhe a moto, o dinheiro e objetos de uso pessoal, o motociclista é abandonado, ou morto.

A moto atualmente é utilizada, com frequência, nos assaltos a banco, dado a sua grande mobilidade, o que facilita a fuga, e, quando os marginais são perseguidos pela Polícia, estes acabam se envolvendo em graves acidentes de trânsito, perdem a direção tomada pelos marginais ou ficam presos em engarrafamentos.

#### 4.7 - O Serviço de Informações

O serviço de informações, utilizando-se de motocicletas, tem apresentado bom rendimento, pois Policiais Militares, velados, têm acompanhado com eficácia todos os acontecimentos em que se faça necessária a presença da polícia, transmitindo as informações ao escalão superior em tempo hábil.

Para se ter uma idéia da importância desse tipo de serviço, até nas operações de combate a assalto a bancos, este tipo de policiamento velado tem obtido sucesso, quer perseguindo os marginais à distância e transmitindo informações sobre seu paradeiro, quer estreitando a aproximação, visando obter informações sem levantar suspeitas.

Após essas considerações sugerimos a destinação de um grupamento de motocicletas mais potentes, (250CC — Anexo D — e 450CC — Anexo C), para o serviço de informações.

Uma vez acionado, o pessoal de serviço de informações che

---

gará primeiro ao local, entretanto o confronto deverá ser evitado. O pessoal do serviço de informações deverá perseguir e manter os assaltantes em fuga sob visão, possibilitando, com a comunicação, as manobras de outras forças para a ação de bloqueio, cerco e interceptação.

#### **4.8 - Da condução da Tropa de Choque**

Dada a facilidade de acesso e a dimensão da capital Goiana, a qual conta ainda com regimento de cavalaria, não há necessidade de conduzir tropa de choque em motocicletas, entretanto achamos perfeitamente viável a proposta para a capital paulista, que tem grande dimensão e o trânsito totalmente congestionado.

#### **4.9 - A Unidade Especializada**

Somos de parecer favorável a que se crie uma Unidade Operacional de Polícia Militar especializada em motopatrulhamento. A consolidação de doutrina disciplinará sobre o uso/emprego/manutenção de motocicletas e formação de profissionais especializados.

Não há na PMGO, oficinas qualificadas, bem como mecânicos especializados para a eficiente manutenção preventiva e/ou reparativa das motocicletas.

A prática tem demonstrado a necessidade de se manter uma oficina para pequenos reparos, pois a motocicleta é um veículo que requer manutenção quase constante. A unidade especializada deverá possuir uma oficina e mecânicos qualificados para a manutenção das motos.

---

Deverá ser destinada uma viatura para prestar socorros mecânicos, no local onde surjam os problemas, evitando, assim, a remoção da motocicleta e desmancha da patrulha.

Nos casos em que não haja condições da motocicleta ser consertada no local, esta será removida para a oficina da unidade. Para tanto, deverá a viatura de socorro possuir uma carreta para transporte de motos e uma motocicleta de reserva, bem como rodas dianteiras e traseiras sobressalentes, para pronto atendimento da frota.

#### 4.10 - O Aspecto Logístico

Quando ao aspecto logístico, temos que salientar que o motopatrulhamento na PMGO, foi lançado sem um planejamento prévio, em que houvesse a previsão de todas as necessidades.

A Unidade Operacional que ficar responsável por esse processo de policiamento, obrigatoriamente terá que possuir uma infra-estrutura básica que possua o mínimo necessário para a boa e eficaz operacionalidade. Terá essa OPM que ser dotada de oficinas, equipamentos, ferramentas, mão-de-obra especializada, garagem, fardamento e boa formação dos motociclistas.

O fardamento e o equipamento deverão ser adquiridos em quantidade suficiente para que não falem peças para reposição, quando danificados, e para quando forem lançados VTR e motociclistas reservas. Há que se registrar que, se o uniforme completo é um incentivo ao policial, o uniforme mal conservado, ou complementado com peças de outro fardamento, causa um péssimo visual.

A PM deverá lançar os patrulheiros com culote e bota

---

apropriada, blusa de couro, macacão de plástico até mesmo coletes reflexivos, quando as situações assim em exigir. Convém registrar que o policial, estando devidamente uniformizado e equipado, estará sempre mais incentivado para o serviço.

#### 4.11 - O Sistema de Comunicação Ideal

Vimos que, para o êxito do motopatrulhamento, a comunicação é de fundamental importância. A PMGO deverá contatar empresas especializadas em comunicação, visando desenvolver um projeto de comunicações, em que o motopatrulhamento possa operar o rádio, estando em deslocamento, sem retirar as mãos do "guidon" da motocicleta.

#### 4.12 - As Motocicletas Ideiais

Durante anos, praticamente todas as Polícias Militares do Brasil e Forças Armadas acumularam experiências e desenvolveram estudos, utilizando-se de inúmeras marcas e modelos de motocicletas, visando atender as necessidades policiais.

Paralelamente, a Honda, o maior fabricante de motos do Brasil, sentindo o potencial e a necessidade do mercado policial, passou a desenvolver uma motocicleta que pudesse atender os anseios da comunidade policial.

Após estudos da Honda e das Polícias Militares pôde-se chegar a denominador: que as motocicletas ideais são preferencialmente os modelos Honda: CG-125CC (Anexo E) para o policiamento normal e os modelos XL-250CC (Anexo D) e CB-450CC (Anexo C) para as ações especiais com características repressivas.

Hoje, a Honda fabrica para todas as Polícias Militares

do Brasil motocicletas para o serviço policial, sendo que a CB-450CC, é considerada a moto policial por excelência, dadas as suas características (Anexo B).

#### 4.13 - Custo de Aquisição

Dada a crise econômica que atravessa o Estado de Goiás, e em face da necessidade de expandir o policiamento ostensivo, as motocicletas Honda, apresentam-se como excelente opção, pois são resistentes e robustas, têm maior durabilidade e manutenção simples. Com a verba destinada à aquisição de um carro modelo básico, compram-se três motos Honda CG-125CC (Anexo A).

Numericamente, podemos exemplificar que, com a verba utilizada para a aquisição de 130 carros, podemos comprar aproximadamente:

- 468 motos CG-125CC;
- 247 motos XL-250CC;
- 182 motos CB-450CC.

#### 4.14 - O Custo de Manutenção

As motocicletas são extremamente econômicas, pois a sua relação Km/litro é baixíssima. Com 01 (um) litro de combustível uma motocicleta roda cerca de 38 quilômetros, o que é, em média, 04 vezes mais do que um automóvel.

Numericamente podemos exemplificar que, com a verba utilizada para aquisição de 5.000 litros de gasolina, roda-se aproximadamente (Anexo A):

- Carro = 52.000 km

Estado de Goiás  
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR  
BIBLIOTECA

---

— Moto = 190.000 km

No tocante ao estacionamento, as motocicletas demonstram que são os veículos indicados para o patrulhamento das grandes cidades, de trânsito congestionado, pois o espaço destinado para se estacionar um carro é o mesmo espaço para se estacionarem quatro motos (Anexo A).

As garagens são extremamente importantes, para que as motocicletas não fiquem expostas ao tempo, proporcionando o desgaste prematuro pela ação das intempéries.

A construção de garagens para abrigar a frota da Polícia Militar implica gastos e disponibilidade de espaço. Numericamente podemos exemplificar que as garagens destinadas a abrigar carros/motos dá-se na seguinte proporção:

— 80 carros

— 320 motos

#### 4.15 - O Custo/Benefício

Fazendo uma análise dos custos acima expostos, chega-se ao denominador que o custo de aquisição e manutenção de uma motocicleta é bem menor do que o de qualquer outro veículo automotor.

Também o custo de depreciação de uma moto é muito menor que o dos demais veículos. Tal custo é menor em face da vida útil da máquina.

Enquanto um automóvel, além do motor, causa outras preocupações dispendiosas, como carroçaria, suspensão etc., pela sua

---

própria natureza, isso não ocorre com a motocicleta.

Quanto ao benefício, a motocicleta é tão importante quanto o carro para o policiamento ostensivo. Se, por um lado, a motocicleta sofre limitações no serviço operacional, o carro também apresenta limitações praticamente na mesma proporção, donde concluir-se que ambos apresentam vantagens e limitações e são de fundamental importância para o serviço da Polícia Militar.

Finalmente, considerando a melhoria que o motopatrolhamento trará ao policiamento ostensivo, o problema custo, ou seja, do ponto de vista custo/benefício, torna-se irrelevante.

#### **4.16 - Da Importância da Instrução**

Este é, talvez, o ponto mais importante a ser registrado no planejamento do motopatrolhamento. E, para que o emprego da motocicleta no policiamento ostensivo obtenha êxito, é necessário que seja dada especial atenção à instrução a ser ministrada à tropa. Afinal, como em todas as atividades policiais, a instrução, se bem assimilada, traz o necessário preparo profissional e, conseqüentemente, um melhor atendimento à sociedade pode ser fornecido.

#### **4.17 - Os Cursos de Reciclagem**

Nesse caso, especificamente, a preocupação começa com a seleção do pessoal a ser empenhando nessa atividade, e ela deve ser feita dentre os habilitados a pilotar uma motocicleta, logicamente, e, após selecionados, devem passar por um curso de reciclagem, que será também seletivo, cujos instrutores e planejadores deverão se preocupar com: 1) matérias fundamentais - lín

portuguesa, noções de direito e relações humanas etc., que visam melhorar a desenvoltura do policial em contatos com o público; 2) matérias profissionais - técnica policial, tiro etc., para melhor atuação dos patrulheiros em abordagens e ocorrências; e 3) matérias específicas - técnicas de pilotagem de motocicleta policial militar. Estas últimas se fazem necessárias porque, como se sabe, para possuir-se uma carteira de habilitação, não é preciso passar por nenhum curso de preparação, basta saber conduzir o veículo.

É evidente que um homem, só habilitado para conduzir uma motocicleta não é o ideal. Necessitamos de um especialista em motociclismo que conheça os riscos de seu meio de locomoção e de sua função.

#### 4.18 - Do Ensino Específico

É preciso que a reciclagem se atenha ao ensino específico com maior ênfase, devendo constar, entre outros, os seguintes itens:

##### a) A motocicleta Policial

- Apresentação do veículo, seus equipamentos e meios de conservá-los.

##### b) Manutenção Preventiva

- Estabelecimento de uma rotina diária de cuidados, visando aumentar o tempo de durabilidade das peças, ou seja, a manutenção de 1º e 2º escalões.

- Elaboração de um quadro de inspeção, onde constarão as ações a serem adotadas diária e periodicamente no campo de man

---

tenção das viaturas.

c) Equipamentos Pessoais e de Segurança

- Indicação da necessidade do uso de equipamentos, tais como capacete, óculos adequado etc.

d) Técnicas de Pilotagem

- Adaptação do motociclista com os comandos existentes na motocicleta e suas funções.

e) Pilotagem com Segurança - Direção Defensiva

- Tornando os motociclistas mais prudentes através de métodos de prevenção de acidentes.

f) Policciamento com Motocicletas

- Contendo o sugerido nesta proposta;
- Policiamento de trânsito com motocicletas;
- Escoltas e segurança.

O Manual do Patrulheiro Motociclista da Polícia Militar do Estado de Goiás, aborda todos os assuntos referentes ao ensino específico, para se ministrar uma boa reciclagem.

A motocicleta como veículo policial militar é extremamente vulnerável e vários cuidados devem ser tomados para minimizar os riscos decorrentes. Surge a necessidade de serem estabelecidas certas normas de ação visando propiciar o máximo de segurança aos Policiais Militares, para melhor desempenharem as missões que lhes são confiadas.

A norma mais importante talvez seja o perfeito domínio

---

do veículo por parte do motociclista (binômio homem máquina) e isto se tem conseguido através de cursos.

Esses cursos têm a finalidade de condicionar o motociclista a conduzir o veículo com a maior segurança e explorar, desde o momento em que liga a motocicleta, até sua postura, a maneira de freiar, os cuidados nas curvas, nos cruzamentos, as precauções em pisos ondulados e com buracos. Além da maneira prudente de conduzir a motocicleta em dias de chuva ou à noite.

#### **4.19 - Os Cursos oferecidos pela Honda**

Quase sempre novos equipamentos, novos aparelhos e novas máquinas são fornecidas à Polícia e necessitamos aprimorar os conhecimentos de nossos homens, aperfeiçoando-os na utilização desses conhecimentos.

A Polícia acompanha a evolução dos materiais, devido à aquisição constante, quase que anual, assim sendo, a prática de utilização destes também se torna fundamental.

Periodicamente é necessário que os motociclistas frequentem os cursos e estágios proporcionados pelas empresas fabricantes de motocicletas.

A Honda oferece cursos de orientação e cursos avançados de pilotagem, visando ao prolongamento da vida útil da frota, bem como ao uso sábio e seguro da motocicleta. Em alguns casos, a Honda oferece também todo o material necessário para a formação de instrutores dentro da própria empresa.

Necessário se faz estabelecer um convênio entre a PMGO e a Honda, visando ministrar periodicamente cursos de manutenção

---

de motos para mecânicos e cursos avançados de pilotagem para  
Oficiais e Sargentos da PMGO.

---

## V - SUGESTÕES

Visando melhorar esta modalidade de policiamento, enumeramos algumas sugestões que consideramos de fundamental importância.

- 1) Criar uma unidade operacional PM, especializada em motopatrulhamento, dotada de toda a infra-estrutura necessária: oficinas, equipamentos, ferramentas, mão-de-obra especializada, garagens, escola de formação etc.
  - 2) Atribuir à nova unidade a incumbência de realizar estudos, pesquisas sobre o emprego tático da motocicleta no policiamento ostensivo visando consolidar uma doutrina própria.
  - 3) Ampliar o motopatrulhamento, lançando no serviço operacional duplas de motociclistas com apoio constante das viaturas de RP e sob coordenação do COPOM, executando o policiamento ostensivo preventivo.
  - 4) Inserir o motopatrulhamento comunitário nos bairros e, para tanto, estabelecer convênios entre a PMGO e as Associações de Bairros, no tocante à aquisição e à ma
-

nutenção das motos.

- 5) Ampliar o sistema de informações com a criação de um grupamento de motos mais potentes (250CC e 450CC).
  - 6) Dado o caráter eminentemente preventivo do motopatrulhamento, elaborar um cartão-programa, estabelecendo os locais de patrulhamento.
  - 7) A PMGO deverá contatar empresas especializadas em comunicação, visando desenvolver um projeto de comunicações, em que o motopatrulhamento possa operar o rádio, estando em deslocamento, sem retirar as mãos do guidon da motocicleta.
  - 8) Destinar uma viatura com carreta e moto reserva, rodas dianteiras e traseiras, para prestar socorros mecânicos nos locais onde surjam os problemas, sem a necessidade de desativar a patrulha.
  - 9) O fardamento e o equipamento deverão ser adquiridos em quantidade suficiente, para que não falem peças para reposição. O uniforme completo é um incentivo para o policial, o qual transmite uma boa imagem para a comunidade.
  - 10) Periodicamente, realizar cursos de reciclagem na PMGO, com a finalidade de condicionar o motociclista a conduzir o veículo com maior segurança e explorar todo o potencial da máquina.
  - 11) Estabelecer um convênio entre a PMGO e a Honda, visando do ministrar periodicamente "cursos de manutenção de
-

motociclos", para mecânicos", e "cursos avançados de pilotagem" para instrutores, para Oficiais e Sargentos da PMGO.

- 12) Rigoroso planejamento, antecedendo a ampliação do motopatrulhamento, cuidando principalmente das instruções a serem ministradas, e atenção especial ao aspecto logístico, tanto para a implantação adequada do sistema, como para a efetividade desse processo.
-

## CONCLUSÃO

O presente trabalho técnico-profissional foi realizado com o objetivo de demonstrar a viabilidade do emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, o qual denominamos motopatrolhamento.

Inicialmente procuramos estabelecer a relação entre crime e policiamento, concluindo que o policiamento tem por objetivo principal impedir, prevenir e controlar os avanços do crime.

Das diversas formas de policiamento, o processo motorizado é considerado o mais dinâmico de todos.

Neste contexto, procuramos tratar do emprego da motocicleta no policiamento ostensivo, do ponto de vista tático, tendo por base estudos realizados pela PMMG, PMRJ e PMSP, com o objetivo de fornecer subsídios para estudos futuros, visando à consolidação de uma doutrina própria na PMGO.

Procuramos, ainda, responder às seguintes indagações:

1) O atual sistema de policiamento atinge o objetivo em relação à missão constitucional da PMGO? Constatamos que o atual sistema de policiamento deixa a desejar no aspecto preventivo,

---

dados o alto índice de criminalidade, principalmente nos grandes centros.

2) O emprego da motocicleta auxiliará na prevenção e controle da criminalidade? Vimos que, em razão de seu caráter eminentemente preventivo e sua grande mobilidade, o motopatrulhamento muito contribuirá na preservação e controle da criminalidade.

3) A implantação do motopatrulhamento, do ponto de vista custo/benefício, será viável? Concluimos que o custo de aquisição e manutenção de uma motocicleta é bem menor do que o de qualquer outro veículo automotor, e, ao considerar a melhora que o motopatrulhamento trará ao policiamento ostensivo, o problema custo torna-se irrelevante.

4) O emprego da motocicleta é ineficaz e inseguro? A questão é polêmica, no entanto não tem procedência. Através de um planejamento minucioso, dispondo a motocicleta de um sistema de comunicação eficiente, e contando, ainda, com o apoio direto de viaturas de RP, o motopatrulhamento apresentará resultados positivos. Quanto à vulnerabilidade da motocicleta, somente em casos excepcionais ela deverá ser utilizada repressivamente, sendo seu emprego de caráter preventivo.

Prevenindo, estará contribuindo para desestimular a criminalidade, e colaborando no sentido de preservar a ordem pública.

Finalmente, tratamos do emprego da motocicleta no policiamento ostensivo na PMGO, concluindo que o motopatrulhamento é uma modalidade de policiamento perfeitamente viável, em razão

---

do baixo custo/benefício, em relação aos veículos de quatro rodas. Seu caráter eminentemente preventivo encaixa-se perfeitamente dentro da mentalidade de policiamento comunitário. Com um sistema de comunicação eficiente e apoio direto de viaturas de RP, graças a sua grande mobilidade, certamente contribuirá na prevenção e controle da criminalidade.

---

## B I B L I O G R A F I A

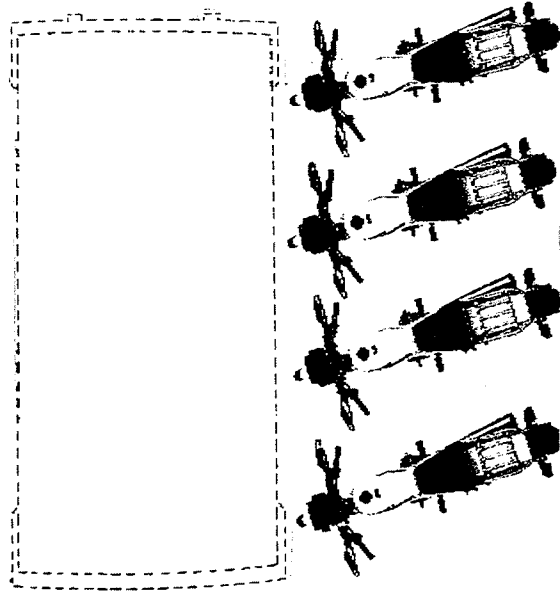
- AURIMAR e outros. Emprego da motocicleta no policiamento ostensivo. Belo Horizonte, Academia de Polícia Militar, 1987.
- BÍBLIA SAGRADA. 56ª impressão. Rio de Janeiro, Imprensa Bíblica, Brasileira, 1983.
- CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Brasília, Centro Gráfico do Senado Federal, 1988.
- JÚNIOR, Rail de Mendonça. Motociclismo policial. São Paulo, Centro de Aperfeiçoamento e Estudos Superiores, 1989.
- JÚNIOR, Sílvio Montini. A motocicleta no policiamento ostensivo e em ações de choque. São Paulo, Centro de Aperfeiçoamento e Estudos Superiores, 1987.
- NETO, José Prospero Paulo Loubert. O emprego da motocicleta no policiamento ostensivo na Capital sul-matogrossense. Niterói, Escola Superior de Polícia Militar, 1991.
- SEVERINO, Antônio Joaquim. Metodologia do trabalho científico. 17ª edição, São Paulo, Editora Cortez, 1991.
- SILVA, Abigail Alves. Manual do patrulheiro motociclista da polícia militar do Estado de Goiás. Goiânia, Academia de Polícia Militar do Estado de Goiás, 1991.
-

**A N E X O S**

---

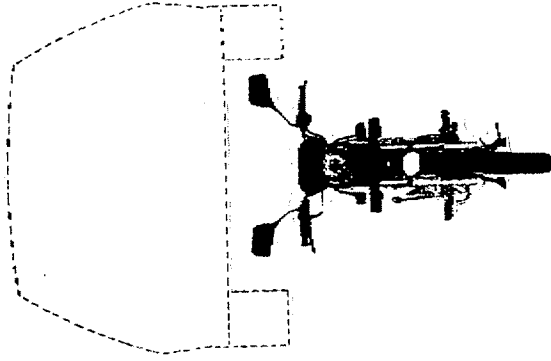
# A N E X O " A "

Onde se estaciona 1 carro



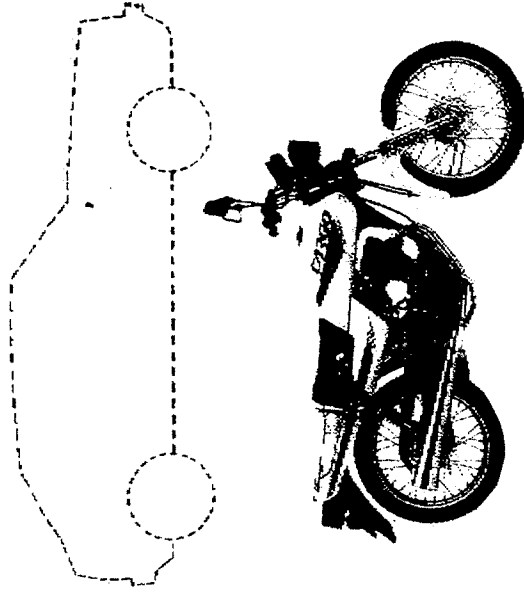
Estaciona-se 4 CG Cargo.

Aqui roda-se 10,4km com 1 litro



Aqui roda-se 38,0km com 1 litro

Pelo preço de 1



Compra-se 3.

**A FORÇA DA TECNOLOGIA HONDA  
PARA A FORÇA POLICIAL.**

A N E X O " B "

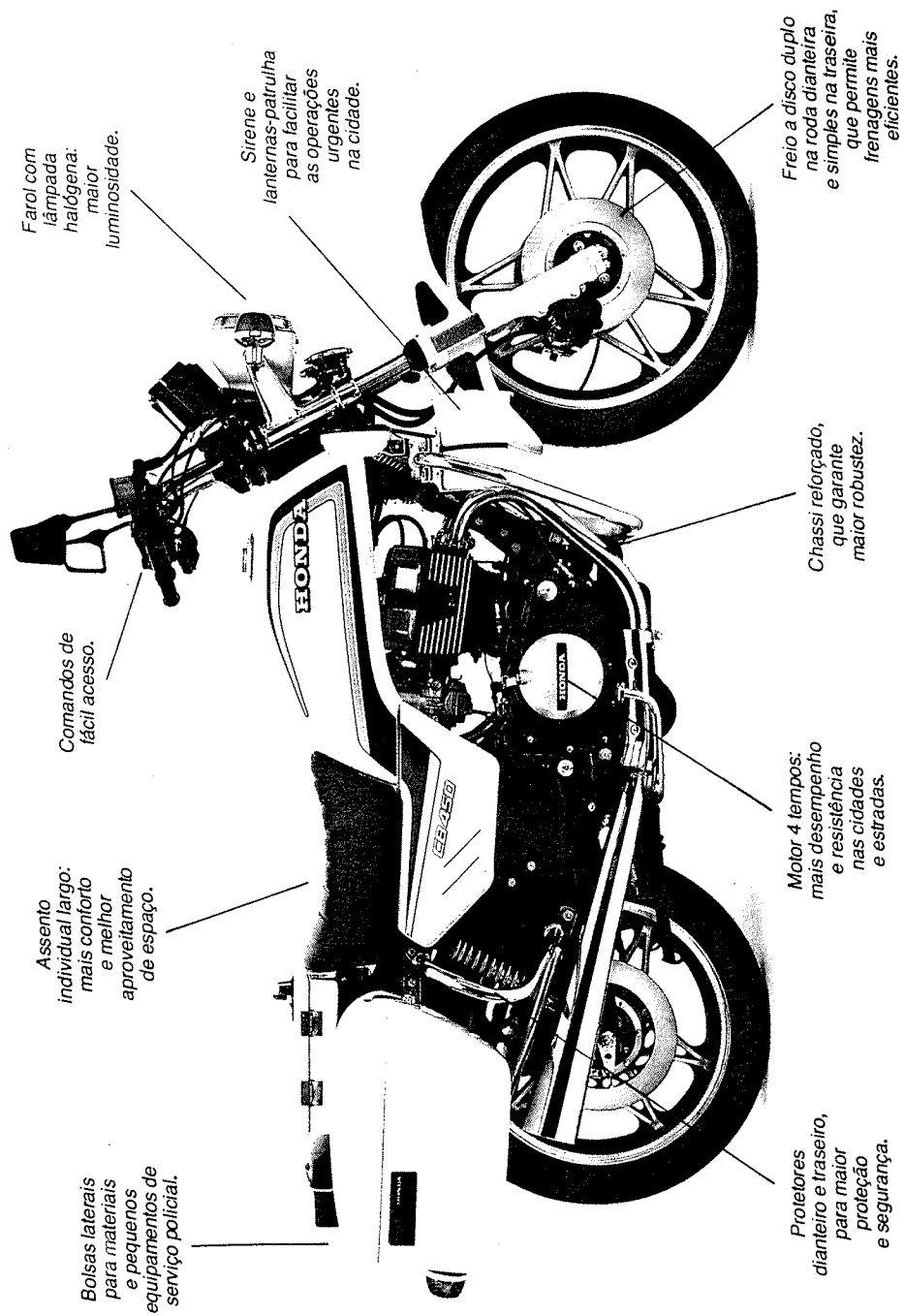


**CB 450 POLICIAL**

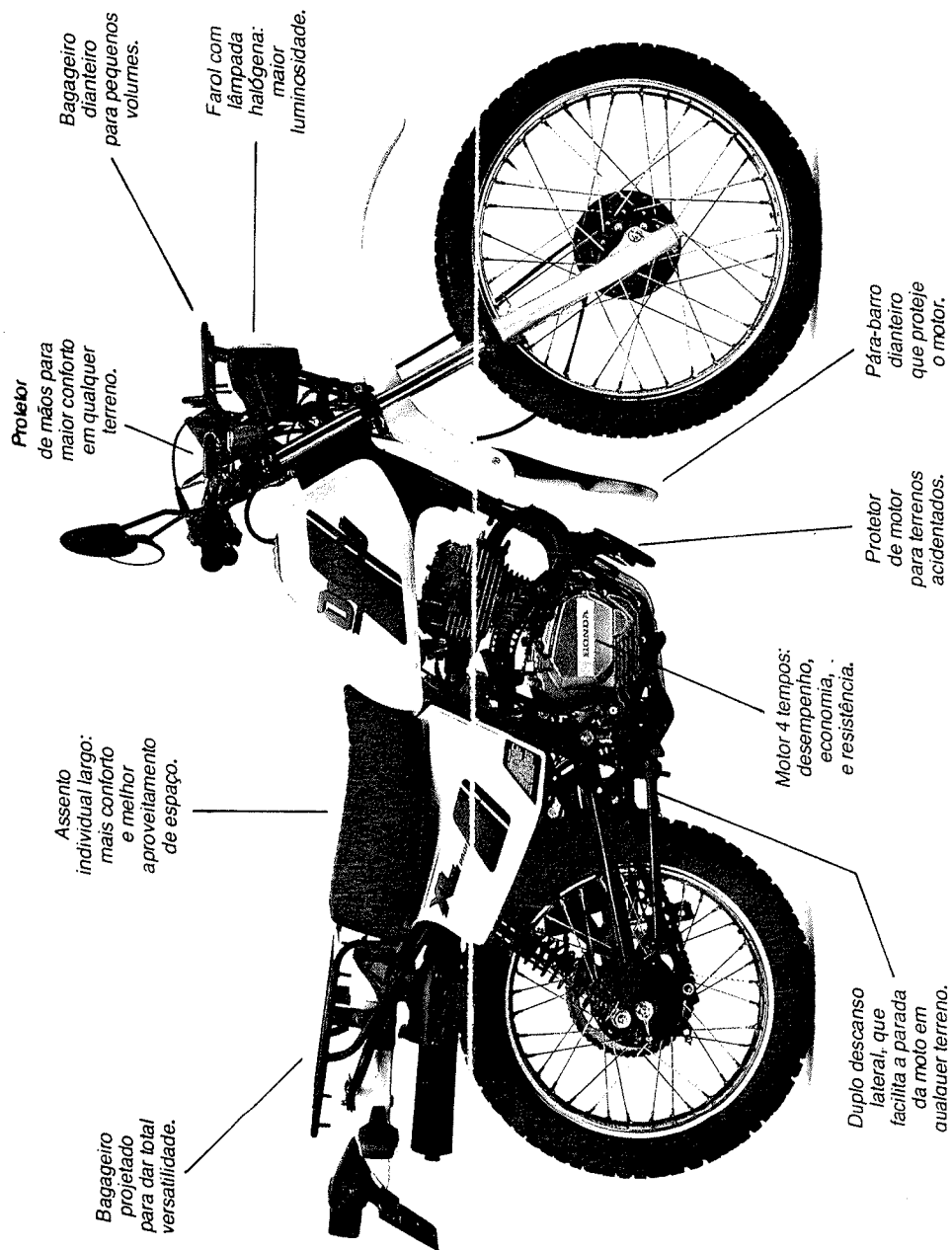
**HONDA**  
Asas da liberdade

Produzida na Zona Franca de Manaus.

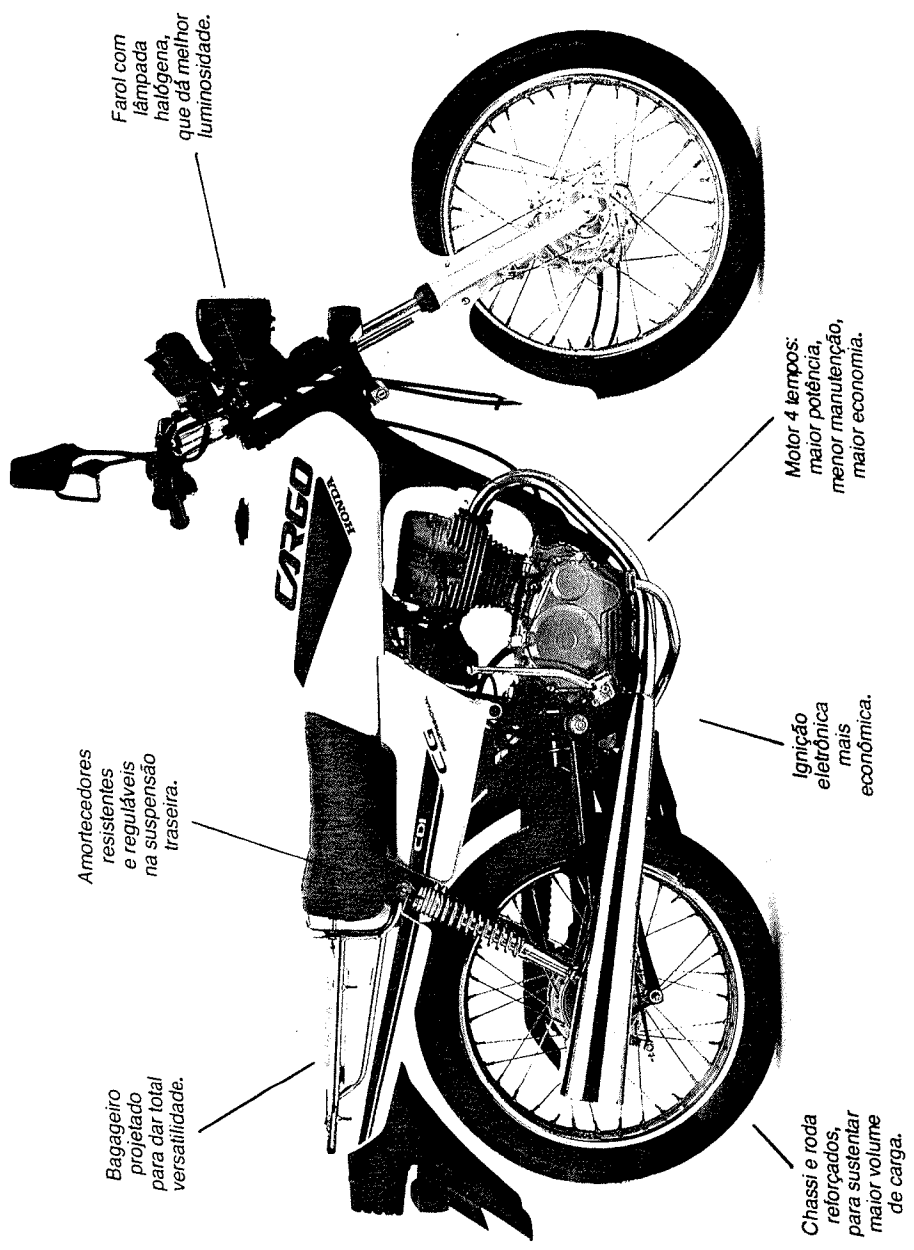
# A N E X O " C "



# A N E X O " D "



# A N E X O " E "



Farol com lâmpada halógena, que dá melhor luminosidade.

Motor 4 tempos: maior potência, menor manutenção, maior economia.

Amortecedores resistentes e reguláveis na suspensão traseira.

Ignição eletrônica mais econômica.

Bagageiro projetado para dar total versatilidade.

Chassi e roda reforçados, para sustentar maior volume de carga.