

A REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NOS PARQUES EM SENADOR CANEDO ATRAVÉS DA IMPLANTAÇÃO DO POLICIAMENTO CICLISTICO

THE REDUCTION OF CRIMINALITY IN THE PARKES IN SENADOR CANEDO
THROUGH THE IMPLANTATION OF CYCLISTIC POLICE

TEODORO, Miss-Leny Melo
GODINHO, Nair Bastos de Rezende²

RESUMO:

O presente artigo tem como objetivo demonstrar a redução da criminalidade nos parques da cidade de Senador Canedo, com a implantação de uma nova modalidade de patrulhamento preventivo, o policiamento ciclístico. O estudo mostra como se desenvolve tal modalidade de policiamento, as vantagens em relação ao policiamento convencional e principalmente o fortalecimento da parceria da comunidade com a Polícia Militar, resgatando a Polícia Comunitária. A aquisição de dados foi feita através da aplicação de questionário com os Policiais Militares que desempenham suas funções no Patrulhamento Ciclístico, bem como entrevista com os Oficiais Superiores idealizadores do projeto e moradores próximos aos principais parques e praças da cidade. Apresenta a conclusão de que a implantação do policiamento ciclístico está contribuindo da forma esperada na prevenção dos crimes e conseqüentemente na redução da criminalidade.

Palavras-chave: Policiamento Ciclístico. Prevenção. Redução da Criminalidade. Polícia Militar do Estado de Goiás.

ABSTRACT:

This article aims to demonstrate the reduction of crime in the parks of the city of Senador Canedo, with the implementation of a new modality of preventive patrolling, being the cyclic policing. The study shows how this type of policing is developed, the advantages in relation to conventional policing and especially the strengthening of community partnership with the Military Police, rescuing the Community Police. The data acquisition was done through the application of a questionnaire with the Military Police officers who perform their duties in the Cycle Patrol, as well as an interview with residents near the main parks and squares of the city. It presents the conclusion that the implementation of cycling policing is contributing as expected in crime prevention and consequently in reducing crime.

Keywords: Cyclic Policing. Prevention. Reduction of Crime. Military Police of the State of Goiás.

¹ Aluno do Curso de Pós Graduação, Especialização em Segurança Pública, Comando da Academia de Polícia Militar do Estado de Goiás – CAPM, miss.lenybruna@hotmail.com, Goiânia – GO, maio de 2019.

² Professora orientadora: Professora do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia de Polícia Militar do Estado de Goiás – CAPM, nairbastos@hotmail.com, Goiânia – GO, maio de 2019

1 INTRODUÇÃO

A população brasileira tem vivido um forte sentimento de insegurança, pelo fato de que a violência e a criminalidade têm apresentado um aumento assustador em todo o Brasil. Ante esta posição de insegurança, as Policiais procuram estratégias com objetivo de reduzir a criminalidade, utilizando políticas de prevenção que deram certo em outros Países.

Uma filosofia bastante aplicada é a polícia comunitária que proporciona uma nova parceria entre a população e a polícia, baseando-se na premissa de que tanto a polícia quanto a comunidade devem trabalhar juntas, com objetivo de melhorar a qualidade de vida de todos.

Diante desta necessidade surge uma nova modalidade de prevenção, o Policiamento Ciclístico, onde os policiais utilizam-se de bicicletas para patrulharem uma área delimitada, tendo uma maior permanência dos militares em uma área menor, o que contribui para a aproximação da Polícia e a comunidade, aumentando assim a sensação de segurança, uma vez que o policial está fisicamente mais próximo do cidadão e eles podem se comunicar melhor, havendo uma facilidade de aproximação. Já quando o policial está em um carro, quase não tem tempo para parar, precisa correr de um lado para outro para o atendimento de ocorrências e por uma questão cultural já foi instituída uma barreira entre a polícia e comunidade.

Tal modalidade de policiamento é vantajosa para o Estado e a comunidade, uma vez que, segundo a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos, 75% da emissão de monóxido de carbono (CO) vêm dos automóveis, sendo assim a utilização da bicicleta contribui para a diminuição da liberação de gases poluentes no ar, que são liberados pelos veículos automotores. Também possui uma manutenção mais barata quando comparadas com a manutenção de carros e motos, além da economia com o uso de combustíveis.

Também não pode esquecer a melhora na qualidade de vida do policial militar que desempenha esta atividade, auxiliando na prática de exercício físico diário, que é recomendado pelos profissionais de saúde, retirando muitos do sedentarismo e contribuindo para uma vida saudável, esbanjando saúde, prevenindo doenças cardiovasculares e diabetes.

O estudo desta modalidade de policiamento tem por objetivo específico mostrar a importância e eficácia deste modelo de prevenção, na redução da criminalidade nos parques da cidade de Senador Canedo-Goiás.

Inicialmente, quando o Comandante do 27º Batalhão da Polícia falou da implantação do Policiamento Ciclístico na cidade, muitas foram as críticas, principalmente vinda dos integrantes mais antigos que estão acostumados as modalidades principais de policiamento, tais como carros e motos, não acreditando que o policiamento em bicicletas poderia dar certo. As críticas dos “antigos” foram variadas, alguns sorriam e afirmavam que não teriam como alcançar o infrator de bicicleta, outros que o policial não tem preparo físico para pedalar e que estariam vulneráveis na rua.

Diante das críticas e indagações surgem alguns questionamentos que serão explicados neste trabalho. Houve uma redução na criminalidade nos parques ou não? O policiamento foi bem recebido pela comunidade? Surgiu o efeito esperado pelo Comandante da área?.

Ao relatar as experiências alcançadas com a implantação do Policiamento Ciclístico, também serão apresentadas as vantagens de sua permanência. Um breve histórico de implantação e resultados alcançados em sua implantação na cidade de Senador Canedo.

No Brasil, Segundo Miki (2002) o pontapé inicial para patrulhamento com bicicleta iniciou-se no município de São Paulo, no ano de 2000, feito pela Guarda Municipal. Somente em 2002 na mesma cidade, a polícia militar, iniciou o processo no bairro do Ipiranga, zona sul da cidade. Seu início aconteceu com doze soldados, em sua maioria do sexo masculino.

Em Senador Canedo foi implantado em 20 de agosto de 2017, um pelotão composto inicialmente por 10 (dez) policiais militares, sendo 09 (nove) do sexo masculino e apenas (01) uma policial feminina. Hoje o efetivo cresceu um pouco, sendo 15 (quinze) do sexo masculino e 02 (duas) policiais femininas, trabalhando nos principais parques e praças da cidade de Senador Canedo.

A limitação do estudo fica adstrita a modalidade de policiamento ciclístico implantada na cidade de Senador Canedo no ano de 2017 em parceria com o Ministério Público local.

Com os resultados obtidos pretende-se demonstrar sua eficácia na prevenção e redução da criminalidade nos parques da cidade de Senador Canedo,

bem como aferir a sensação de segurança demonstrada pelos moradores vizinhos dos parques e como o uso da ferramenta PDCA pode colaborar no suporte da gestão de implantação.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 POLICIAMENTO COMUNITÁRIO

2.1.1 Conceito

Polícia Comunitária é tratada como uma expressão que representa uma filosofia de atuação policial, ou seja, um conjunto de princípios e diretrizes de atuação baseadas na cooperação entre comunidade e polícia voltada para a promoção da segurança pública. Um dos conceitos mais difundidos na literatura é o elaborado por Trojanowicz (1994, p. 4-5), a seguir transcrito na íntegra.

É uma filosofia e uma estratégia organizacional que proporciona uma nova parceria entre a população e a polícia. Baseia-se na premissa de que tanto a polícia quanto a comunidade devem trabalhar juntas para identificar, priorizar, e resolver os problemas contemporâneos tais como crime, drogas, medo do crime, desordens físicas e morais, e em geral a decadência do bairro, com o objetivo de melhorar a qualidade geral da vida na área (TROJANOWICS, 1994, p.5).

2.1.2 Objetivo da Polícia Comunitária

A proposta do Policiamento Comunitário é a integração das policias com a população, voltado à resolução de problemas sendo um dos pioneiros o Japão (1879). O ponto é que essa filosofia disseminou-se por vários países devido as desigualdades sociais, aumento da violência e a omissão dos Estados em políticas no combate à pobreza fazendo com que a preocupação da aproximação do braço do Estado com a sociedade fosse implementada a partir deste sistema.

Assim para Trojanowics a proximidade e compromisso são imprescindíveis para uma relação de sucesso:

O policiamento comunitário exige um comprometimento de cada um dos policiais e funcionários civis do departamento policial com sua filosofia. Ele também desafia todo o pessoal a encontrar meios de

expressar esta nova filosofia nos seus trabalhos, compensando assim a necessidade de manter uma resposta rápida, imediata e efetiva aos crimes individuais e as emergências, com o objetivo de explorar novas iniciativas preventivas, visando a resolução de problemas antes de que eles ocorram ou se tornem graves (TROJANOWICS, 1994, p.5).

2.2 POLICIAMENTO CICLISTICO

A modalidade de patrulhamento de bicicleta tem o objetivo de complementar as ações já existentes em policiamento, mas nos centros urbanos se torna cada vez mais importante devido ao alto fluxo de veículos automotivos que congestionam as vias e emitem CO₂ (gás carbono), dentre outros poluentes, interferindo na qualidade do ar e a necessidade de aproximação da polícia e comunidade.

O patrulhamento ciclístico é uma alternativa para policiamento ostensivo, que tem como principal função a prevenção de crimes, com intuito de deixar o cidadão menos vulnerável frente às modalidades de delitos que ocorrem com grande aumento na atualidade.

2.2.1 Surgimento do Policiamento Ciclístico

O “ciclopatrulhamento”, como inicialmente era chamado o Policiamento Ciclístico, não é um processo de policiamento recente. Num contexto mundial, no final do século XIX era corriqueiro que muitas divisões policiais norte-americanas abraçassem essa modalidade. Segundo Pereira (2005, p.20): Um estudo, de 1896, realizado pelo departamento das polícias de Pittsburgh, relatou que após testes preliminares houve a conclusão do fato de um policial em bicicleta substituir vários policiais empregados no policiamento a pé. Porém, nesse período, as bicicletas eram pesadas e com freios muito simples.

Até que, em 1987, com o surgimento das bicicletas mountain bikes, que ganhavam popularidade entre todos, por serem mais leves e ainda devido o aumento de obras no centro de Seattle, dificultando o tráfego de veículos, e aumento da quantidade de crimes, o policial Paul Grady, passou a imaginar uma melhor forma de chegar aos criminosos, com a noção de que a pé era praticamente impossível, passando então a empregar a bicicleta no policiamento e, logo,

espalhou-se para o resto do país, estando presentes em 70% dos departamentos de polícia dos EUA e são populares e eficazes devido aos contatos com a comunidade.

Segundo a Associação Norte-americana Law Enforcement Bicycle, em Seattle foi inaugurada uma nova era de policiamento, surgindo a Patrulha de bicicleta do Departamento de Polícia de Seattle quando em 10 de julho de 1987 os Policiais Paul Grady e Mike Miller saíram as ruas, utilizando 04 bicicletas novas doadas pela Raleigh.

2.2.2 Policiamento Ciclístico no Brasil

No Brasil, Segundo Miki (2002) o pontapé inicial para patrulhamento com bicicleta foi no município de São Paulo, isso no ano 2000, feito pela guarda municipal. Iniciando no Parque do Carmo, bem como no Ibirapuera, e a partir de então ganhando espaço em outras cidades do país. Somente em 2002 na mesma cidade, a polícia militar, iniciou o processo no bairro do Ipiranga, zona sul da cidade. Seu início aconteceu com doze soldados, sendo 10 (dez) do sexo masculino e 02 (duas) sexo feminino.

Segundo Oliveira (2010), na Polícia Militar de Minas Gerais, o uso de bicicletas no patrulhamento foi implementado em meados 1999/2000 pelo então capitão da polícia militar Paulo Starik, que baseou as técnicas na doutrina canadense Mountain Bike Police Patrol.

Já no Nordeste do país, especialmente no Estado da Paraíba, iniciou-se o patrulhamento ciclístico entre 2000/2001, quando o Comandante Geral da PM daquele Estado, viu uma exposição promovida pelo capitão Paulo Starik da polícia militar de Minas Gerais e se interessou pela nova modalidade.

2.2.3 Policiamento Ciclístico no Estado de Goiás

A partir de convênio firmado entre a Polícia Militar e Prefeitura de Goiânia (liderado pela Agência Municipal de Meio Ambiente (AMMA), no ano de 2005, surgiu a modalidade de policiamento ciclístico, diretamente realizado pelo 1º Batalhão da Polícia Militar (1º BPM). Sua finalidade primava pelo patrulhamento preventivo e ostensivo nos principais parques da cidade (Parque Vaca Brava, Parque Areião, Parque Flamboyant, Parque Botafogo e Lago das Rosas).

O fim desta modalidade na cidade ocorreu no ano de 2009, com a mudança na administração da prefeitura, o que ocasionou o cancelamento do convênio firmado entre o órgão estadual e o municipal.

No ano de 2014, o então Capitão PM Allan Pereira Cardoso, Comandante da 9ª Companhia Independente de Polícia Militar, implementou novamente tal modalidade na capital, que segundo o mesmo com a visão além de intensificar o policiamento ostensivo, elevar a presença física dos policiais militares em áreas com fluxo maior de pessoas.

2.2.4 Policiamento Ciclístico em Senador Canedo-Goiás

No ano de 2017, o então Major PM Vanderlan Nazareth Rodrigues, comandante do 27º Batalhão da Polícia Militar, situado na cidade de Senador Canedo em parceria com o Ministério Público, na pessoa da promotora de Justiça Doutora Marta Loyola, implantou a modalidade de policiamento ciclístico, visando à redução da criminalidade nos parques da cidade, principalmente roubos e furtos a pessoas, buscando aproximar a Polícia Militar da comunidade.

As bicicletas foram adquiridas através de transações penais promovidas pelo Ministério Público local, que destinou o valor para a aquisição de 03 (três) bicicletas inicialmente, depois adquirindo mais 06 (seis) bicicletas marca Oggi, modelo 7.0, com as devidas especificações, conforme site da fabricante:

Quadro alumínio 6061 T6, Suspensão Oggi Modelo Zoom Com Trava No Guidão, Curso de 80mm, Trocador Shimano Altus 24 velocidades, Câmbio Dianteiro Shimano 3 velocidades, Câmbio Traseiro Shimano Altus 8 velocidades, Pedivela Shimano 42-34-24 dentes, 170mm, Corrente 8 velocidades, Cassete Shimano CS-HG200 12-32 dentes, Freio Shimano Hidráulico BR-M315, Aro Aero Parede Dupla, Pneu Kenda 29x2.10, Selim Mtb Velo, Canote em alumínio, Guidão MTB em alumínio, Mesa em alumínio, Pedal Plataforma, peso: 14,20 kg (OGGI, 2018).

O fardamento também foi conseguido através de transações penais, sendo uma bermuda, capacete, tênis e camisa manga longa com fecho em zíper, na cor verde fluorescente com detalhes na cor preta e verde limão, com a inscrição Polícia Militar na parte frontal e nas costas (RUPMGO, 2017, página 81).

Inicialmente o pelotão contou com 10 (dez) policiais militares voluntários, sendo 09 (nove) do sexo masculino e 01 (um) sexo feminino. Hoje o efetivo cresceu

um pouco, sendo 15 (quinze) policiais do sexo masculino e 02 (duas) policiais femininas, trabalhando nos principais parques, praças e pista de caminhada da cidade de Senador Canedo, não havendo na cidade ciclovias. Como perfil inicial para trabalhar no pelotão ciclístico o Comandante solicitou voluntário e posteriormente analisou se tais policiais eram adeptos ao policiamento comunitário, além do preparo físico necessário para pedalar.

O patrulhamento ocorre em paralelo com o trabalho já desenvolvido por estes militares, ou seja, em horário de folga, sendo as escalas remuneradas como banco de horas pago pela Prefeitura da cidade de Senador Canedo. A escala para tal policiamento é cumprida por 03 (três) policiais militares, regime de 12 horas, nas quartas e quintas-feiras, das 12h00min às 00h00min, sendo que nas 06 (seis) primeiras horas o policiamento é desenvolvido com o emprego da viatura e após as 18h00min, os policiais militares passam a trabalhar na bicicleta até o término do serviço.

O modelo de abordagem adotado pela equipe segue o procedimento desenvolvido pelo Capitão PM Rosimar Pereira Reis—Comandante da 3ª Companhia do 27º BPM na cidade de Bela Vista de Goiás, sendo o seguinte: A equipe visualiza a pessoa em atitude suspeita, posicionando em leque, quando o 1º homem verbaliza, com a arma na posição sul. O 2º homem desmonta da bicicleta assumindo a segurança geral da equipe com a arma na posição sul, deixando a bicicleta no descanso. O 3º homem também desmonta da bicicleta com a arma na posição sul avançando à frente da sua bicicleta, deixando-a no descanso. De imediato desmonta também o 1º homem e novamente verbaliza para se prosseguir a abordagem. O 3º homem procede a busca pessoal. Coldrear o armamento, toda a guarnição, após a busca pessoal; Posicionar do lado direito do abordado, passando por trás da guarnição; Organizar o estacionamento das bicicletas o 3º homem; Posicionar, o terceiro homem, do lado esquerdo do abordado; Determinar ao abordado que fique de frente para a via, com as mãos para trás; Solicitar a documentação pessoal do abordado; Recolher a documentação, o terceiro homem, que a repassará ao comandante para questionamentos e verificações iniciais; Permanecer, o segundo homem, à direita do abordado na função de segurança; Registrar o atendimento policial militar, o terceiro homem; Devolver a documentação ao terceiro homem e determinar que proceda a consulta junto ao COPOM; Devolver toda documentação,

quando nada constatado, ao primeiro homem, que procederá à devolução; Liberar o abordado com cordialidade.

3 METODOLOGIA

O presente artigo científico buscou estudar a eficácia do policiamento ciclístico na redução da criminalidade nos parques da cidade de Senador Canedo, demonstrando a necessidade de políticas de prevenção, aprimorando a filosofia de policiamento comunitário.

Para desenvolver este trabalho foi utilizada a metodologia de pesquisa bibliográfica, por meio de artigos científicos, consulta em trabalhos já realizados, periódicos, legislação, *sites* e também pesquisa de campo por meio de questionário.

Inicialmente, por meio da verificação teórica foi apresentada a história da implantação do policiamento em bicicletas no âmbito mundial, nacional, estadual e municipal, constatando as vantagens da implantação do referido policiamento e a parceria entre a comunidade e a polícia.

Também foi realizada a pesquisa em método indutivo, partindo-se de uma concepção particular para uma genérica, uma vez que lançou mão dos modelos dos países que adotam o policiamento ciclístico para afirmar que esse modelo é vantajoso e eficaz na prevenção e redução da violência.

Posteriormente, foi realizada pesquisa de campo por meio de questionário, aplicado aos 15 (quinze) policiais militares que trabalharam no pelotão do patrulhamento ciclístico na cidade de Senador Canedo, no período de 20 de agosto de 2017 a 20 de fevereiro de 2019.

Ainda foi entrevistado o Ten Cel PM Vanderlan Nazareth Rodrigues – Comandante do COD, Oficial que implantou o projeto em Senador Canedo.

Os dados foram analisados no sentido de confirmar se houve ou não uma redução considerável na criminalidade.

Para isso, os policiais responderam a um questionário composto por 12 (doze) perguntas objetivas formulado na ferramenta online denominada *Google Forms*, que é um serviço de armazenamento e sincronização de dados, sendo que as respostas coletadas na pesquisa já estão disponíveis em tempo real através da mesma ferramenta, que disponibilizam gráficos e planilhas. O questionário foi

encaminhado por um “link” via aplicativo para *smartphones* intitulado *WhatsApp* no grupo do pelotão do patrulhamento ciclístico.

Outra metodologia empregada nas organizações para obter metas é o ciclo PDCA, assim chamado devido ao nome em inglês de cada uma das etapas que o compõem: **P**: do verbo “Plan”, ou planejar; **D**: do verbo “Do”, fazer ou executar; **C**: do verbo “Check”, checar, analisar ou verificar; **A**: do verbo “Action”, agir de forma a corrigir eventuais erros ou falhas.

O ciclo PDCA, ciclo de Shewhart ou ciclo de Deming, foi incorporado no Japão após a segunda guerra mundial, idealizado por Shewhart e divulgado por William Edwards Deming, quem efetivamente o aplicou, com objetivo de tornar mais claros e ágeis os processos envolvidos na execução da gestão, como por exemplo na gestão da qualidade.

Segundo Pessoa (2007) o ciclo PDCA é aplicado principalmente nas normas de sistemas de gestão e pode ser usado em qualquer organização de forma a garantir o sucesso no planejamento, independentemente da área ou departamento.

Pessoa (2007) lembra, ainda, que o ciclo é uma seqüência de atividades que são percorridas de forma cíclica para melhorar os resultados e/ou atingir as metas estabelecidas.

Nada melhor para apresentar o ciclo PDCA neste artigo é a apresentação do Procedimento Operacional Padrão (POP) para o policiamento ciclístico (apêndice 3), formulado pelo Cap PM Rosimar Pereira Reis, uma vez que, no compêndio da 3ª edição do POP não existe ainda o procedimento.

O intento do uso dessa metodologia consiste em mostrar que no âmbito da implantação do Policiamento Ciclístico, o ciclo PDCA pode ser aplicado para acompanhar o desenvolvimento e buscar melhorias contínuas ao longo da implantação, como será aferido posteriormente nos resultados.

4 RESULTADO E DISCUSSÃO

O Policiamento comunitário vem se destacando no país como uma das estratégias do combate a violência, isso se deve ao fato de que se apresenta como solução de problemas locais, aproximando a polícia da comunidade, buscando uma

parceria eficaz, uma vez que para Trajonowics (1994) a proximidade e compromisso são imprescindíveis para uma relação de sucesso.

A comunidade também tem a função constitucional de participar da segurança pública, conforme preconiza o Artigo 144 da Constituição Federal Brasileira, onde diz que “A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos” (BRASIL, 1988).

O patrulhamento ciclístico é uma alternativa positiva para policiamento ostensivo, que tem como principal função a prevenção de crimes, com intuito de deixar o cidadão menos vulnerável frente às modalidades de delitos que ocorrem com grande aumento na atualidade.

Segundo Pereira (2005), já no fim do século XIX, muitas divisões policiais norte americanas abraçaram tal modalidade, substituindo grandes quantidades de policiais a pé, por um só de bicicleta, sendo que em Seattle foi inaugurada uma nova era de policiamento, surgindo a Patrulha de bicicleta do Departamento de Polícia de Seattle quando em 10 de julho de 1987 os Policiais Paul Grady e Mike Miller saíram às ruas, utilizando 04 bicicletas.

No Brasil segundo Oliveira (2010), o uso de bicicletas no patrulhamento foi implementado em 1999 pelo, então capitão da polícia militar de Minas Gerais Paulo Starik, que baseou as técnicas na doutrina canadense Mountain Bike Police Patrol, sendo simultaneamente aplicado no Estado de São Paulo, conforme relata Miki (2002).

Com esse objetivo de parceria entre a população e a comunidade, e ainda buscando a redução da criminalidade nos parques da cidade de Senador Canedo, o Tenente Coronel Vanderlan Nazareth Rodrigues, atualmente trabalhando no Comando de Operações de Divisa, implantou no 27º BPM no ano de 2017 a modalidade de policiamento ciclístico.

O surgimento da idéia se deu a partir do sucesso da implantação do policiamento ciclístico entre outros Estados da Federação, como São Paulo e Minas Gerais e ainda da grande aceitação quando foi implantado em Goiânia pela primeira vez no ano de 2005.

Ao iniciar a entrevista com o referido Oficial, o mesmo começou elucidando a 1ª pergunta, onde se indagava de onde surgiu a idéia da implantação do policiamento ciclístico na Unidade, onde reafirmou que a idéia surgiu devido à necessidade de realizar patrulhamento eficaz nas feiras e praças da cidade de

Senador Canedo, onde estavam acontecendo diversos crimes, e com uma mobilidade mais rápida nesses lugares, chegou à conclusão que a patrulha ciclística seria ideal para esse tipo de policiamento preventivo.

O início desta implementação foi salientado pelo entrevistado de modo a corroborar com o autor Prado (2015), pois, ele afirmou que a qualidade obtida por este tipo de policiamento é especialmente devida ao fato de sofrer adaptações, pois, cada local tem suas especificidades, ou seja, não deve ser implementado sem antes ser feita uma análise do que mais se destaca no âmbito da criminalidade.

Segundo o entrevistado em resposta a 2ª pergunta a expectativa quanto à implantação do policiamento ciclístico era boa, pois, já conhecia o trabalho que foi realizado anos atrás em Goiânia, quando implantado no 1º Batalhão da Polícia Militar em parceria com a prefeitura de Goiânia, então tinha certeza que daria certo na cidade de Senador Canedo.

O Oficial em resposta a 3ª pergunta, afirma que o índice de criminalidade reduziu consideravelmente, gerando na comunidade uma sensação de segurança, devolvendo para a população a liberdade de estar nas praças.

Em resposta a 4ª pergunta, o Tenente Coronel Vanderlan enfatiza que os resultados obtidos com a implantação do policiamento ciclístico superaram a expectativa.

Em todo momento da entrevista o idealizador da implantação do policiamento em Senador Canedo, sente-se realizado, pois afirma que a eficácia do policiamento foi surpreendente, o que gerou vontade em outros Comandantes de Unidades em implantar em suas cidades, como foi feito na cidade de Trindade e novamente na cidade de Goiânia no 7º Batalhão da Polícia Militar.

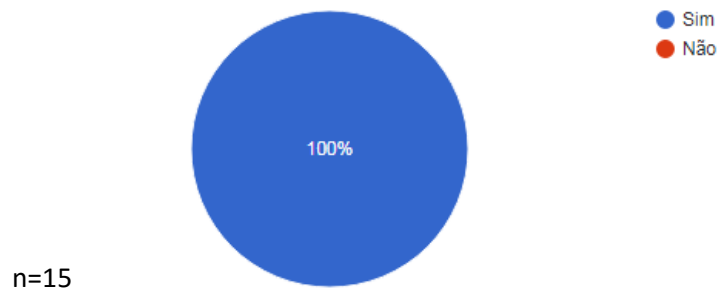
Também foi desenvolvido e aplicado um questionário para os Policiais militares integrantes do policiamento ciclístico na cidade de Senador Canedo, sendo no total de 15 (quinze) policiais militares, onde se obteve um resultado positivo com relação à problemática levantada no presente artigo.

Os referidos policiais responderam a um questionário composto por 12 (doze) perguntas objetivas formulado na ferramenta online denominada *Google Forms*, que disponibilizou em tempo real os gráficos, sendo escolhidas três perguntas sendo a nº 1, 7 e 9, que atendem melhor a problemática que foi proposta.

Foi perguntado aos policiais militares sobre a realidade dos parques na cidade de Senador Canedo, antes da implantação do policiamento ciclístico,

indagando se o índice era alto. A totalidade 100% dos 15 (quinze) policiais responderam que sim, conforme gráfico a seguir:

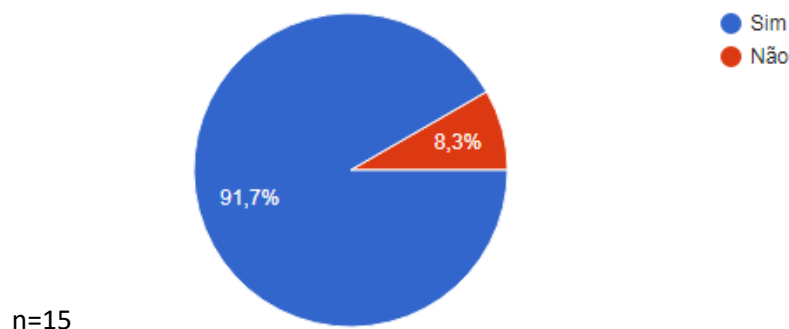
Gráfico 1: O índice de criminalidade nos parques da cidade de Senador Canedo, antes da implantação do policiamento ciclístico era considerado alto?



Fonte: O Autor (2019)

Ainda foi perguntado sobre a permanência de traficantes e usuários de drogas nos parques, após a implantação do policiamento ciclístico, propondo saber, se houve uma diminuição ou não, sendo que 91,7% dos policiais militares acreditam que houve uma redução superior a 80% na criminalidade local.

Gráfico 2: Você acredita que a redução referente a permanência de traficante e usuários de drogas nos parques, foi superior a 80%?

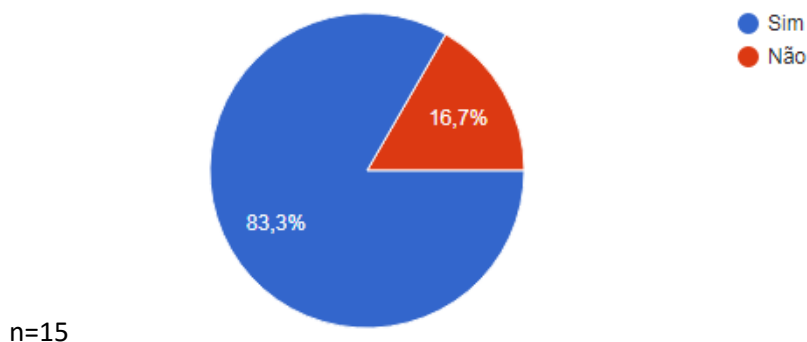


Fonte: O Autor (2019)

Ainda foram indagados a respeito da redução de crime de roubo a transeunte que era muito comum nos parques na cidade de Senador Canedo, antes da implantação do policiamento ciclístico, propondo uma análise se a redução foi superior a 70% ou não.

Como mostra o gráfico 2, 83,3% dos policiais questionados também acreditam que houve redução superior a 70% na prática de roubo a transeunte.

Gráfico 3: Você acredita que a redução da criminalidade referente à prática de roubo a transeunte, foi superior a 70%?



Fonte: O Autor (2019)

Analisando a entrevista com o Tenente Coronel Comandante do 27º BPM, que relatou ter certeza que a modalidade de policiamento ciclístico seria um sucesso, endossado ainda pelo apoio e confiança do Ministério Público local, na pessoa da Promotora de Justiça titular da 2ª Promotoria de Senador Canedo e o engajamento dos policiais militares que compunham as equipes de patrulhamento, é notório que o policiamento foi bem sucedido e atendeu as expectativas de sua criação, contribuindo para a redução da criminalidade nos parques na cidade de Senador Canedo.

4.1 USO DA FERRAMENTA GERENCIAL DO PDCA NA GESTÃO DE IMPLANTAÇÃO DO POLÍCIAMENTO CICLISTICO

Pessoa (2007) relata, que o ciclo PDCA é uma seqüência de atividades (planejar, fazer ou executar, checar e agir) que são percorridas de forma cíclica para melhorar os resultados e/ou atingir as metas estabelecidas.

O Comandante do 27º BPM preocupado com o aumento da criminalidade nos parques da cidade de Senador Canedo, aplica mesmo que involuntário o ciclo PDCA, realizando todas as etapas que compõe a ferramenta

No primeiro momento ele observa os índices de criminalidade e planeja (P) a implantação do policiamento ciclístico na cidade, estabelecendo objetivos e

metas para a redução desses índices. Nesta fase também foi buscado apoio da sociedade civil na aquisição dos equipamentos.

Logo ele começa a executar (D) o policiamento, sendo que nesta etapa surge a necessidade de capacitação dos policiais escolhidos para a atividade, realizando treinamentos diários e constantes. Surge aqui também a delimitação da área de atuação e período de trabalho.

Já na terceira etapa começa a checagem (C) dos resultados, verificando se houve um retorno produtivo da implantação, se os objetivos iniciais foram alcançados, tendo aqui o Tenente Coronel Vanderlan à certeza que o ciclo foi bem aplicado e que as expectativas superaram a realidade, ocorrendo a sonhada redução da criminalidade nos parques.

Após tudo feito a última etapa é de primordial importância, pois o Comandante agiu (A) de forma a corrigir eventuais erros ou falhas na implantação e execução do policiamento, buscando aperfeiçoar a modalidade de policiamento, solicitando que fosse criado o POP do policiamento ciclístico, para padronizar o patrulhamento e as abordagens da equipe.

O intento do uso dessa metodologia foi alcançado uma vez que foi aplicado para acompanhar o desenvolvimento e buscar melhorias contínuas ao longo da implantação do policiamento.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa de campo sobre a redução da criminalidade nos parques na cidade de Senador Canedo através da implantação do policiamento ciclístico demonstrou a eficácia da modalidade de policiamento preventivo, gerando uma redução considerável na criminalidade nas áreas de atuação da patrulha ciclística.

Os policiais militares envolvidos diariamente nesta atividade, contribuíram de forma ímpar para a apresentação desta pesquisa, pois em sua totalidade todos acreditam na eficácia do policiamento ciclístico como ferramenta para a diminuição da criminalidade nos parques, sendo provado pelos questionários que houve redução em mais de 70% nas naturezas roubo a transeunte e 80% na redução de traficantes e usuários de entorpecentes.

O policiamento Ciclístico como modalidade de policiamento preventivo, aproxima a comunidade da polícia militar, prevenindo o roubo a transeuntes e evitando que usuários de entorpecentes permaneçam nos parques ou até pequenos traficantes realizem o seu comércio pelo local.

Então, de acordo com o estudo realizado, o objetivo da implantação do policiamento ciclístico foi alcançado, e as indagações sobre a eficiência foram respondidas, percebendo a redução da criminalidade nos parques da cidade de Senador Canedo.

Como objetivo futuro este artigo, traz o modelo de Procedimento Operacional Padrão (POP) do policiamento ciclístico (apêndice 3), com desejo que seja levado a apreciação da comissão do POP para manifestação, para que possam considerar o procedimento padrão de fato para a Polícia Militar do Estado de Goiás e incluído no compêndio em sua 4ª Edição.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, C. M. **Policiamento de bicicleta como patrulhamento comunitário e apoio para ações ambientais**. Editora Local, 2013. Disponível em: <http://www.fjp.mg.gov.br> acesso em março de 2019.

BRASIL. C. C. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 24 abr. 2019.

JUNIOR, I. D. **O policiamento de bicicletas da Polícia Militar do Espírito Santo: uma proposta para aumentar a sensação de segurança da população Capixaba** – Revista Prevenção – 12º edição, Espírito Santo 2013.

KARIYA, M. **Policiamento com bicicletas: Como criar uma unidade de Patrulha**. Police Magazine. Edição Maio 2004. Tradução e editoração: Denir Mendes Miranda - Revisão: Eduardo Bernhardt, José Lobo, João Guilherme Lacerda Abril de 2010.

MIKI, R. M. F.. **Curso Nacional de Multiplicador de Polícia Comunitária** – 5º edição, Brasília 2012.

OLIVEIRA, A. S. **Análise Comparativa do Ciclopatrulhamento: a percepção dos comerciários da Grande Vitória**. Monografia (Especialização em Segurança Pública - Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da PMES). Vila Velha: Universidade de Vila Velha, 2010.

PESSOA, G. A. **Círculos de controle da qualidade como instrumento de gestão participativa e motivacional.** In: **XVIII Enangrad, 2007.** Anais do XVIII Enangrad, 2007.

TROJANOWICS, R. **Policiamento Comunitário Como começar,** tradução de Mina Seinfeld de Carakushansky – Rio de Janeiro: Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro, 1994 - 2º edição direitos reservados à Polícia Militar do Estado de São Paulo

APÊNDICE 1 – Questionário

Questionário para pesquisa

Este questionário tem como objetivo analisar se houve redução da criminalidade nos parques da cidade de Senador Canedo através da implantação do policiamento ciclístico.

1. O índice de criminalidade nos parque da cidade de Senador Canedo, antes da implantação do policiamento ciclístico era considerado alto?

Sim	
Não	

2. Já conhecia a modalidade de policiamento ciclístico?

Sim	
Não	

3. Quando foi voluntario para integrar o pelotão ciclístico, você realmente acreditava na idéia?

Sim	
Não	

4. A receptividade desta nova modalidade de policiamento foi satisfatória, por parte da população?

Sim	
Não	

5. Você acredita que houve redução na criminalidade nos parques?

Sim	
Não	

6. Ainda hoje, o policiamento ciclístico é bem aceito pela população?

Sim	
Não	

7. Você acredita que a redução da criminalidade referente à prática de roubo a transeunte, foi superior a 70%?

Sim	
Não	

8. E com a relação à permanência de traficantes e usuários de drogas nos parques, houve uma redução considerável?

Sim	
Não	

9. Você acredita que a redução referente a permanência de traficante e usuários de drogas nos parques, foi superior a 80%?

Sim	
Não	

10. Você acredita que as expectativas da implantação, foram superadas pelo trabalho exercido pelo policiamento ciclístico?

Sim	
Não	

11. Indicaria a modalidade de policiamento para outra Unidade da PMGO?

Sim	
Não	

12. A presença da comunidade aumentou nos parques?

Sim	
Não	

APÊNDICE 2 – Entrevista

Roteiro para entrevista

Entrevista com o Oficial Superior idealizador do policiamento ciclístico na Polícia Militar do Estado de Goiás:

- 1 – De onde surgiu a idéia da implantação do policiamento ciclístico na Unidade?
- 2 – Qual era a expectativa com a implantação da nova modalidade de policiamento?
- 3 – Quais mudanças se observaram com relação à redução da criminalidade?
- 4 – O policiamento foi bem aceito pela comunidade?
- 5 – Os resultados obtidos superaram a expectativa?

APÊNDICE 3 – POP (Procedimento Operacional padrão)

MAPA DESCRITIVO DO PROCESSO 000

NOME DO PROCESSO	
POP 000 POLICIAMENTO CICLÍSTICO	
MATERIAIS NECESSÁRIOS	
1. EUI de acordo com o POP 101; 2. Bicicleta Padronizada Policial Militar; 3. Capacetes Ciclísticos de acordo com o RUPMEGO; 4. Uniforme 10º A ou 10º B de acordo com as condições locais e previsão no RUPMEGO; 5. Rádio Portátil com seu porta e Celular Funcional; 6. Caneta e Bloco de Anotações; 7. Sinalizador noturno para bicicletas;	
ETAPAS	PROCEDIMENTOS
Distribuição do Policiamento	POP 000.01
Fiscalização do Policiamento	POP 000.02
Composição da Equipe	POP 000.03
Patrulhamento Ciclístico	POP 000.04
Abordagem a Pessoa em Atitude Suspeita	POP 000.05
Ponto de estacionamento	POP 000.06

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS	
PROCESSO	000 POLICIAMENTO CICLÍSTICO
PROCEDIMENTO	000.01 Distribuição do policiamento
ESTABELECIDO EM:	
RESPONSÁVEL:	CPU
ATIVIDADES CRÍTICAS	
1. Recebimento do policiamento; 2. Distribuição dos grupamentos e funções; 3. Fiscalização e apoio ao policiamento.	
SEQUÊNCIA DE AÇÕES	
1. Receber o policiamento na entrada de serviço; 2. Separar o efetivo em grupos de patrulhas de 03 (três) policiais militares; 3. Distribuir o policiamento na região (Esclarecimento item 2);	

4. Definir local de atuação e funções com o comandante de cada patrulha (Ação corretiva nº 1);
5. Definir o horário de intervalo para cada patrulha (Esclarecimento item 3).
RESULTADOS ESPERADOS
1. Que o CPP tenha controle de todo o efetivo empregado;
2. Que o CPP distribua o policiamento conforme necessidade da região.
AÇÃO CORRETIVA
1. Caso algum PM tenha dúvida quanto ao local de atuação e função, o CPU deverá explicar novamente e, se necessário, deslocar com o grupo de patrulha ao referido local (Sequência de ação nº 4).
POSSIBILIDADES DE ERROS
1. Distribuir o policiamento em patrulhas com mais de 03 (três) policiais militares;
2. Não observar a necessidade da região ao distribuir o policiamento;
3. Acumular outras funções.

ESCLARECIMENTOS

Item 1 – Grupos de Patrulha Ciclística - Os Grupos de Patrulha a Ciclística deverão ser distribuídos em trios, conforme efetivo e necessidade da região. Sempre que possível, um graduado deverá comandar uma patrulha.

Item 2 – Distribuição do Policiamento - O policiamento deve ser empregado buscando os locais e horários de onde haja grande aglomeração de pessoas, onde a bicicleta se torna mais acessível, a fim de otimizar o emprego dos recursos humanos e materiais. O CPU deverá analisar os dados estatísticos e o nível de complexidade de sua região para definir a área de responsabilidade de cada patrulha, bem como manter viáveis as atividades de fiscalização e apoio policial.

Item 3 – Horário de intervalo - O horário de intervalo deverá ser definido entre a terceira, quarta ou quinta hora dentro do período de 6 horas de policiamento a Ciclístico. A duração do intervalo será de 30 minutos.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS	
PROCESSO	000 PATRULHAMENTO CICLÍSTICO
PROCEDIMENTO	000.02 Composição da Equipe
ESTABELECIDO EM:	

RESPONSÁVEL:	Comandante da Patrulha
ATIVIDADE CRÍTICA	
1. Definição da função de cada componente.	
SEQUÊNCIA DE AÇÕES	
1. Compor a guarnição com três integrantes; 2. Estabelecer as funções dos componentes da equipe (Esclarecimento item 1).	
RESULTADOS ESPERADOS	
1. Que, na medida do possível, o primeiro homem seja graduado; 2. Que cada integrante da guarnição conheça sua função; 3. Que o patrulhamento seja eficiente e eficaz, respeitando os limites de atuação e responsabilidade de cada integrante da equipe 4. Que qualquer fato suspeito percebido seja imediatamente comunicado ao primeiro homem; 5. Que o comandante fiscalize a manutenção da atenção em cada área de patrulhamento definida a(os) seu(s) comando(s).	
AÇÕES CORRETIVAS	
1. Caso as funções não estejam claramente discernidas pelos integrantes da guarnição, o comandante deverá reforçá-las para que não haja dúvidas durante o patrulhamento;	
POSSIBILIDADES DE ERROS	
1. Não primar pela postura e compostura (Esclarecimentos itens 2 e 3); 2. Não informar fatos suspeitos ao comandante da guarnição;	

ESCLARECIMENTOS

Item 1 - Funções dos componentes da guarnição:

Primeiro homem: Comandante da guarnição, responsável pela coordenação e controle, cabendo a ele toda iniciativa para resolução das ocorrências, bem como a escrituração da documentação, sendo auxiliado pelo segundo homem e pelo terceiro. Em deslocamento quando em fila única, fica posicionado ao meio, e no deslocamento em linha ou leque, permanece ao centro.

Segundo homem: Responsável pela segurança, quando em deslocamento, em fila única fica à retaguarda.

Terceiro homem: Responsável comunicação via rádio e escrituração, quando em deslocamento, em fila única fica à frente.

Item 2 – Postura é a posição do corpo, atitude, disposição, aspecto físico. Na concepção policial, é o posicionamento do integrante da guarnição capaz de gerar uma sensação de segurança à população.

Item 3 – Compostura é a composição, conserto, arranjo, organização. É a formação tática e a composição do policial na guarnição que tornam a ação ostensiva mais eficiente.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS	
PROCESSO	000 POLICIAMENTO CICLÍSTICO
PROCEDIMENTO	000.03 Fiscalização do policiamento
ESTABELECIDO EM:	
RESPONSÁVEL:	Comandante do Policiamento de Unidade - CPU
ATIVIDADES CRÍTICAS	
1. Escolha do itinerário para fiscalização e apoio; 2. Deslocamento de viatura para a região policiada.	
SEQUÊNCIA DE AÇÕES	
1. Identificar o local de fiscalização, utilizando o guia da cidade e o mapa de distribuição do policiamento; 2. Traçar itinerário para fiscalização e apoio ao policiamento (Resultado esperado nº 2); 3. Realizar a atividade de patrulhamento enquanto desloca aos locais onde estão distribuídos os grupos de patrulhas (Ação corretiva nº 1); 4. Realizar fiscalização do policiamento e dar o apoio necessário às patrulhas. (Ações corretivas 2, 3 e Esclarecimento item 1).	
RESULTADOS ESPERADOS	
1. Que a guarnição patrulhe e chegue ao local de fiscalização com segurança; 2. Que a atividade de fiscalização e apoio se desenvolva através de itinerários diversos, e evite a previsibilidade da conduta do CPU (Sequência de ação nº 2); 3. Que o policiamento seja fiscalizado e apoiado.	
AÇÕES CORRETIVAS	
1. Caso o grupo de patrulha não esteja utilizando um rádio portátil e sejam repassadas pela rede de rádio informações relativas a ações ilícitas ou criminosas efetivadas naquele turno de serviço, estas deverão ser difundidas através do celular funcional (Sequência de ação nº 3);	

2. Caso não encontre alguma patrulha, fazer uso do celular funcional e/ou do rádio para verificar sua localização (Sequência de ação nº 4);
3. Caso alguma patrulha esteja em conduta de não conformidade operacional ou administrativa, tomar as providências cabíveis (Sequência de ação nº 4).

POSSIBILIDADES DE ERROS

1. A guarnição do CPU não conhecer a área de atuação;
2. Manter o mesmo itinerário durante a fiscalização;
3. Deixar de observar o policiamento e de dar o devido apoio às patrulhas.

ESCLARECIMENTO

Item 1 - Apoio às patrulhas: O Comandante do Policiamento de Unidade deverá apoiar as patrulhas no sentido de orientá-las quanto ao atendimento de possível ocorrência, bem como na condução e apresentação de infrator da lei à repartição pública competente.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS	
PROCESSO	000 POLICIAMENTO CICLÍSTICO
PROCEDIMENTO	000.04 Patrulhamento Ciclístico
ESTABELECIDO EM:	
RESPONSÁVEL:	Comandante da Patrulha Ciclística
ATIVIDADES CRÍTICAS	
1. Cautela dos equipamentos necessários ao policiamento; 2. Recebimento das ordens de Serviço; 3. Deslocamento para a área de policiamento.	
SEQUÊNCIA DE AÇÕES	
1. Cautelar, o comandante da patrulha, um celular funcional e rádio portátil com a bateria devidamente carregada; 2. Receber as ordens do CPU; 3. Coletar dados de ações ilícitas ou criminosas efetivadas na área a ser patrulhada; 4. Deslocar para a região de atuação; 5. Realizar o Policiamento ciclístico com postura e compostura; 6. Deslocar de acordo com as condições da via para a área a ser patrulhada (fotos 01 e 02). 7. Solicitar, o comandante da patrulha, autorização ao CPU para deslocar à base, a fim	

de finalizar o serviço;

8. Finalizar o serviço devolvendo o material cautelado.

RESULTADOS ESPERADOS

1. Que o policiamento ciclístico seja realizado em condições ideais de segurança e que a(s) pessoa(s) em atitude(s) suspeita(s) seja(m) identificada(s) e abordada(s), se for o caso;
2. Que a patrulha consiga ser ostensiva aos olhos do cidadão e dos agressores da sociedade;
3. Que a patrulha exerça suas atividades de polícia ostensiva e esteja apta para uma pronta resposta a qualquer solicitação ou situação de perigo;
4. Que os cidadãos sejam tratados com educação, urbanidade e serenidade;
5. Que o policiamento transcorra nos limites da normalidade e que seja preservada a ordem pública.

AÇÕES CORRETIVAS

1. Caso a patrulha esteja em fila única, o policial militar da retaguarda ou do centro, ao identificar um estado de suspeição ou ser acionado por um cidadão, deverá de imediato acionar os demais policiais para atenderem o chamado;
2. Caso a patrulha realize parada em local desprovido de edificação para proteção da retaguarda, estes deverão estar posicionados em linha, estando um PM com sua frente oposta aos demais;
3. Caso a patrulha realize alguma parada, ficar em local visível e seguro (Esclarecimento item I);
4. Caso esteja chovendo, a patrulha deve ficar em local visível, seguro e coberto;
5. Caso encontre alguém em atitude suspeita, realizar a devida abordagem de acordo com o POP 000;
6. Caso encontre algum infrator da lei, realizar a abordagem, a prisão (POP 000) e solicitar o apoio do CPU;
7. Caso a patrulha julgue necessário pedir reforço, se possível, não agir até que o tenha disponível;
8. Caso não haja possibilidade do policiamento deslocar montado nas bicicletas, conduzir a bicicleta empurrando em coluna por um, segurando-a com a mão fraca;
9. Caso a área a ser patrulhada seja distante do quartel, o transporte das bicicletas deverá ser feito em veículo adequado ou adaptado;
10. Caso haja alteração, repassá-la ao CPU.

POSSIBILIDADES DE ERROS

1. Patrulhar de forma ineficiente;
2. Fumar durante o policiamento; porém, poderá fazê-lo durante o horário de intervalo em locais apropriados;
3. Realizar brincadeiras físicas (Sequência de ação nº 6);
4. Permanecer desnecessariamente em locais internos (toda área compreendida em ambientes fechados limitados por paredes e coberturas; exemplos: comércios, residências, escritórios, órgãos públicos, etc.) colocando em risco a segurança própria e de terceiros;
5. Tratar de assuntos que não sejam de interesse do serviço;
6. Manter-se desatento durante o horário do intervalo;
7. Aceitar qualquer tipo de retribuição material ou pecuniária ofertada em virtude da função;
8. Utilizar de forma demasiada o telefone celular;
9. Desconsiderar as vulnerabilidades da região de patrulha.

ESCLARECIMENTOS:

Item 1 – Local visível e seguro: é aquele visível a todos e que propicie retirada rápida da guarnição.

Item 2 - Da patrulha durante o horário de intervalo: O horário de intervalo é previsto para que o policial militar possa descansar, alimentar e realizar suas necessidades fisiológicas. No entanto, deverá:

- a. Manter-se em sua área de responsabilidade e, em não havendo lugar adequado, utilizar-se de local mais próximo;
- b. Observar local seguro e adequado para fazê-lo;
- c. Manter-se atento quanto à sua segurança pessoal;
- d. Alimentar-se numa disposição que possa, pelo menos um dos policiais militares, verificar o acesso das pessoas ao local onde estão.

Foto 01 - Deslocamento em patrulhamento em coluna por 1.

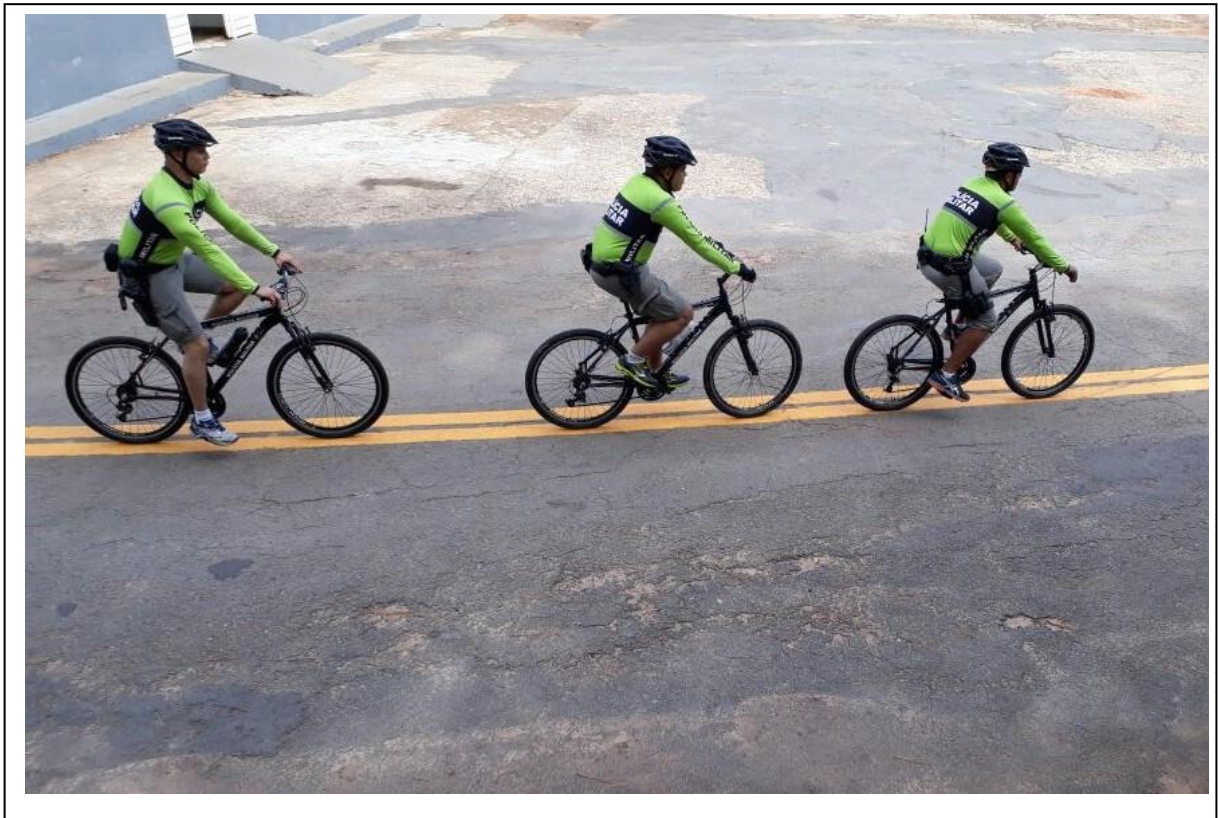


Foto 02 - Deslocamento em patrulhamento em coluna em leque.



POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS	
PROCESSO	000 PATRULHAMENTO CICLÍSTICO
PROCEDIMENTO	000.05 Abordagem a pessoa(s) em atitude suspeita
ESTABELECIDO EM:	
RESPONSÁVEL:	Comandante da patrulha
ATIVIDADES CRÍTICAS	
1. Chegada na abordagem; 2. Verbalização; 3. Aproximação a(s) pessoa(s) a ser(em) abordada(s).	
SEQUÊNCIA DE AÇÕES	
1. Compor a guarnição (Esclarecimento item 1 do (POP 000.02); 2. Visualizar a pessoa em atitude suspeita; 3. Posicionar a equipe formando o leque, estando o primeiro homem ao centro, o terceiro à direita e o segundo à esquerda; (foto) 4. Posicionar a arma, o primeiro homem, na posição sul, verbalizar através de um comando de voz firme, alto e claro: “Polícia! Parado(s)!” 5. Desmontar das bicicletas o segundo homem e posicionar à retaguarda da equipe com a arma na posição sul, e fazer a segurança geral, deixando a bicicleta no descanso; (foto 02) 6. Desmontar o terceiro homem com a arma na posição sul avançando à frente da sua bicicleta, deixando a bicicleta no descanso; 7. Desmontar da bicicleta o Primeiro Homem e proceder a abordagem de acordo com o POP; 8. Determinar, de forma simples e clara, que o(s) abordado(s) se dirija(m) à área de segurança, onde será realizada a busca pessoal, reduzindo ao máximo o potencial de reação ofensiva; (foto – 01) 9. Posicionar a 45° (quarenta e cinco graus), em relação ao abordado que será submetido a busca pessoal; 10. Determinar ao(s) abordado(s): “Mãos na nuca, fique(m) de costas para mim, entrelace(m) os dedos, abra(m) as pernas e olhe(m) para frente” ; (foto 03) 11. Determinar que seja realizada a busca pessoal; (foto 04) 12. Proceder a busca pessoal o Terceiro Homem; 13. Coldrear o armamento, toda a guarnição, após a busca pessoal;	

14. Posicionar do lado direito do(s) abordado(s), passando por trás da guarnição;
15. Organizar o estacionamento das bicicletas o 3º homem;
16. Posicionar, o terceiro homem, do lado esquerdo do(s) abordado(s);
17. Determinar aos abordados que fiquem de frente para a via, com as mãos para trás; (foto 05)
18. Solicitar a documentação pessoal do(s) abordado(s);
19. Recolher a documentação, o terceiro homem, que a repassará ao comandante para questionamentos e verificações iniciais; (foto 05).
20. Permanecer, o segundo homem, à direita dos abordados na função de segurança;
21. Registrar o atendimento policial militar, o terceiro homem;
22. Devolver a documentação ao terceiro homem e determinar que proceda a consulta(s) junto ao COPOM; (foto 06)
23. Devolver toda documentação, quando nada constatado, ao primeiro homem, que procederá à devolução ao(s) seu(s) respectivo(s) proprietário(s);
24. Liberar o(s) abordado(s) com cordialidade e aguardá-lo(s) sair(em), se for o caso.

RESULTADOS ESPERADOS

1. Que as pessoas em atitudes suspeitas sejam identificadas;
2. Que o local da abordagem seja seguro para a guarnição, os transeuntes e os abordados;
3. Que a guarnição esteja preparada para uma possível reação dos abordados ou externa;
4. Que cada policial se exponha o mínimo possível;
5. Que os policiais sejam respeitosos durante todo o procedimento.

AÇÕES CORRETIVAS

1. Caso haja superioridade numérica no veículo a ser abordado, solicitar;
2. Caso, no transcorrer da abordagem, o abordado comporte-se de maneira não cooperativa (resistência passiva ou ativa), adotar o uso seletivo da força (POP 109);;
3. Caso a abordagem seja a homossexual lésbica, travesti ou transexual, evitar ler o nome de registro na Carteira de Identidade em voz alta. Tratar a pessoa pelo nome por ela escolhido, tomando nota do seu nome de registro e nome apresentado;
4. Caso o abordado venha a evadir, iniciar acompanhamento, e repassar as características para apoio das vtrs.

POSSIBILIDADES DE ERROS

1. Designar policial militar que não tenha habilidade e condicionamento físico para o policiamento ciclístico;
2. Agir isoladamente;
3. Agir desordenadamente.

Foto 01



Foto 02



Foto 03



Foto 04



Foto 05



Foto 06



POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS	
PROCESSO	000 PATRULHAMENTO CICLÍSTICO
PROCEDIMENTO	000.06 Ponto de estacionamento.
ESTABELECIDO EM:	
RESPONSÁVEL:	Comandante da patrulha
ATIVIDADES CRÍTICAS	
1. Parada das bicicletas; 2. Período de permanência no local; 3. Retorno ao patrulhamento.	
SEQUÊNCIA DE AÇÕES	
1. Desembarcar das bicicletas, todos os membros da guarnição; 2. Estacionar as bicicletas, uma ao lado da outra, perpendiculares à guia da calçada, com a frente voltada para a pista de rolamento; 3. Posicionar, os policiais militares da guarnição, um ao lado do outro com as frentes voltadas para o público; (foto 01 e 02) 4. Iniciar o processo de retorno de patrulhamento; 5. Montar cada componente em sua bicicleta; 6. Retornar ao patrulhamento (Ação corretiva nº 1).	
RESULTADOS ESPERADOS	
1. Que o local utilizado para o estacionamento seja seguro; 2. Que cada policial se exponha o mínimo possível; 3. Que os policiais, no ponto de estacionamento, mantenham uma postura padronizada.	

AÇÕES CORRETIVAS

1. Caso a guarnição tenha que parar em local onde não haja anteparo (edificações, muros...) para proteção da retaguarda, o terceiro homem deverá fazer frente para a retaguarda para aumentar a segurança da patrulha.

POSSIBILIDADES DE ERROS

1. Posicionar incorretamente a(s) bicicleta(s) quando no ponto de estacionamento;
2. Deixar as bicicletas sozinhas.

