

BENEFÍCIO DA UTILIZAÇÃO DE MOTOCICLETAS NA ATIVIDADE POLICIAL DO GOIAS

BENEFIT OF THE USE OF MOTORCYCLES IN THE GOIAS POLICE ACTIVITY

CARVALHO, Lucas Campos¹

MENDONÇA, Marcelo²

RESUMO

Introdução: observa-se que o uso da motocicleta na atividade policial pode melhorar significativamente as frentes de trabalho do policial, tanto nas abordagens, como na resposta mais célere no combate da criminalidade. Por falta de conhecimento específicos sobre o assunto e também pouco recurso, a polícia militar ainda não conseguiu implantar este serviço em todas suas unidades militar (UPM). Por isso, os profissionais da Segurança Pública envolvidos com atuação com motocicletas, precisam cada vez mais se preparar e aperfeiçoar seu conhecimento, com a finalidade de desenvolver essa efetiva atividade diferenciada no seu batalhão e na polícia militar em geral. **Objetivo:** compreender a importância e os benefícios da utilização da motocicleta na atividade policial do Estado de Goiás **Matérias e Métodos:** Através do estudo, de livros e artigos científicos, comprova-se por meio de uma revisão de literatura mostrar os benefícios dos assuntos propostos. **Revisão de literatura:** conceito da história da motocicleta, motocicleta no brasil, grupo de intervenção rápida ostensiva (giro) e a motocicleta em outras corporações policiais brasileiras **Considerações finais:** Constatamos que a utilização da motocicleta aliada com a atividade policial pode gerar benefícios no patrulhamento ostensivo e na diminuição do fato criminoso.

PALAVRAS CHAVE: Motocicleta. Doutrina Especializada. Polícia militar de Goiás.

¹ Aluno do Curso de Formação de praças do Comando da Academia de Polícia Militar de Goiás - CAPM, lukascampos@gmail.com; Formosa-GO, maio 2018.

² Professor orientador: Especialista, professor do Programa de Graduação e Extensão do Comando da Academia de Polícia Militar de Goiás, geomendona@yahoo.com.br; Formosa-GO, maio de 2018;

ABSTRACT

Introduction: It is observed that motorcycle use in police activity can significantly improve the police work fronts, both in approaches and in the fastest response to the fight against crime. Due to lack of specific knowledge on the subject and also little recourse, the military police has not yet been able to implement this service in all its military units (UPM). Therefore, Public Safety professionals involved with motorcycles must increasingly prepare and improve their knowledge in order to develop this effective differentiated activity in their battalion and the military police in general. **Objective:** this research is to understand the importance and benefits of motorcycle use in police activity in the State of Goiás. **Materials and Methods:** Through the study of books and scientific articles, it is proved by means of a literature review show the benefits of the proposed subjects. **Literature review:** concept of the history of the motorcycle, motorcycle in Brazil, ostensive (swivel) intervention group and the motorcycle in other Brazilian police corporations **Final considerations:** We contacted that the use of the motorcycle allied with the police activity can generate benefits in ostensive patrolling and in reducing the criminal fact.

KEYWORDS: Motorcycle. Specialized Doctrine. Military Police of Goiás.

1 INTRODUÇÃO

São polícias militares, no Brasil, as instituições de segurança pública de cada uma das unidades federativas que têm por função a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública nos Estados brasileiros e no Distrito Federal (artigo 144, da Constituição Federal do Brasil de 1988). Subordinam-se, em conjunto com as polícias civis estaduais, aos Governadores dos Estados e do Distrito Federal (art. 144 § 6º da Constituição Federal de 1988). São forças auxiliares e reserva do Exército Brasileiro e integram o Sistema de Segurança Pública e Defesa Social brasileiro. Seus integrantes são chamados de militares dos Estados (artigo 42 da CRFB), assim como os membros dos Corpos de Bombeiros Militares. Cada Polícia Militar estadual é comandada por um oficial superior do posto de Coronel, chamado de Comandante-Geral. A Polícia Militar de Goiás, órgão da administração direta do Governo do Estado de Goiás, é uma instituição prestadora de serviços públicos na área de segurança pública, tendo como jurisdição a totalidade do território goiano.

O policialmente ostensivo com motocicletas é muito importante porque possui grande mobilidade em áreas congestionadas. Assim, diminuindo o tempo de resposta do efetivo em reação à ação delituosa. Suas principais vantagens são agilidade e versatilidade ao serviço. Logo, também possibilita a locomoção nos mais variados terrenos e nas mudanças de obstáculos, rápidos retornos e adequação as situações emergenciais.

Nas grandes regiões metropolitanas, a dificuldade do trânsito causa problema para a celeridade do atendimento policial, gerando uma grande dificuldade no deslocamento até o fato delituoso. Para evitar estes problemas, a Polícia militar formou o grupo de policiamento com motocicletas, o qual com base na investigação policial, é utilizada principalmente nos grandes corredores de trânsito dos municípios mais populosos, bem como nas áreas de interesse de segurança pública dos municípios do estado, conforme a análise e o estudo dos inúmeros indicadores de criminalidade de forma que reforce a sensação de segurança e otimize a ação preventiva.

Em decorrência disto, a problemática relacionada à elaboração deste artigo busca estudar: Como a Polícia Militar pode otimizar o atendimento a comunidade de forma mais rápida e eficiente ao ser solicitada em ocorrências que possam ser utilizadas motocicletas. Com base nessa problemática, esse artigo entende como temática, a performance da polícia no estado do Goiás com a finalidade de melhorar o efetivo desenvolvimento da tropa com motocicletas na prevenção e repressão do crime.

Objetivo geral é compreender a importância do uso da motocicleta na atividade policial e os benefícios que essa modalidade de patrulhamento pode gerar em uma intervenção rápida ostensiva. Objetivos específicos conceituar e identificar a utilização de motocicletas, apontar na literatura os benefícios das motocicletas nas atividades policiais e mostrar como as motocicletas podem diminuir a criminalidade utilizando uma forma mais célere nas ocorrências policiais.

Para uma melhor compreensão dos benefícios da motocicleta na atividade policial, devemos primeiro entender sua qualidade em uma operação. Segundo Harris (2009) as motocicletas possuem vantagens na mobilidade do trânsito, valor razoável para aquisição e revisão, como também economia de combustível, e por estes motivos estão sendo cada vez mais utilizados nos patrulhamentos ostensivos da corporação, a aplicação de motocicletas pela polícia militar é uma grande arma contra o crime, trazendo uma maior segurança à sociedade, entre outras utilidades.

A pesquisa consistir por meio de bibliografias específicas sobre o assunto, além do emprego de relatórios sobre o contexto, que demonstram a performance e método como de outros estados da federação sobre o objeto apresentado.

2. REVISÃO DE LITERATURA

2.1 HISTÓRIA DA MOTOCICLETA

Conforme Harris (2009), entre 1885, John Kemp Starley criou uma bicicleta com nome de Rover Safety, o qual seu maior diferencial sobre o modelo anterior de bicicletas baseava-se em duas rodas da mesma amplitude, divergentes das então existentes na época, que a roda da frente era superior. A partir desse momento, foi um salto para implementação de motor nesse novo modelo de bicicleta.

O Alemão Gottlieb Daimler foi o responsável pela ideia, o famoso instituidor da Mercedes Benz, o qual implantou um motor de ciclo Otto monocilíndrico integrado de forma vertical no centro do engenho, movido à gasolina. A primeira fabricante a elaborar frotas motorizadas de duas rodas em grande escala foi Hildbrand & Wolfmuller, registrado o conhecimento em Munique/ Alemanha em 1894. Nos Estados Unidos, a Indian (que foi a marca de motocicleta que teve maior quantidade de unidade vendida no mundo até a 1ª Guerra Mundial), foi inaugurada em 1900, e a Harley-Davidson (HD) ergueu-se em 1903. Avalia-se que em 1910 haviam 394 empresas do setor no mundo. A maioria delas sediada na Inglaterra cerca de 208. A maior parte extinguiu-se por não suportar à competição e à crise econômica de 1929.

No curso da 1ª Guerra mundial, a sorte deu uma ajuda para Harley-Davidson, 41000 motos foram compradas pelo Exército Americano, motos da sua concorrente Indian, e apenas 1500 HD. Entretanto, no momento que o Exército Americano entrou triunfante na jurisdição alemã em 09 de novembro de 1918, os diários jornalísticos americanos da época ilustraram nas manchetes a foto de uma Harley-Davidson cruzando a fronteira alemã. A união entre sucesso, nacionalismo e a Harley-Davidson apareceu nessa época, esse marketing é utilizado pela empresa até os dias de hoje, embora vem sofrendo cada vez mais a disputa (no mercado civil e policial) das fabricantes japonesas (Suzuki, Yamaha, Kawasaki e Honda) e da

alemã BMW, esta é uma grande empresa de motocicletas desde antes da 2ª Guerra mundial, durante a qual produziu milhares de motocicletas para a troca alemã e cujos padrões apreendidos por russos, ingleses e americanos inspiraram o design e a mecânica das motocicletas dos primeiros anos pós guerra (BERK,2001).

Segundo Harris (2009), os tipos atuais oferecem as mais variadas potências, desde as econômicas motonetas (scooters) de 50 cilindradas até motocicletas esportivas de mais de 1500 cilindradas. Quanto ao modelo de motos atuais, segmentam-se em: motos esportivas, off-road, motos de rua (estradeira e turismo) e motos de uso combinado. Para transitarem nas rodovias as motocicletas possuem equipamentos obrigatórios como espelhos, buzinas, faróis e um escapamento com silenciador. Seus pneus dispõem de um modelo de banda de rodagem que oferece uma boa estabilidade tanto em pistas secas quanto molhadas. As motos de rua na maioria das vezes são de duas formas, estradeiras e turismo. As motocicletas de turismo são criadas para percursos longos, com vários recursos distintos, bancos aconchegantes, bolsas de sela, para-brisas aerodinâmicos que cobrem o farol dianteiro para melhorar o estilo e diminuir o arrasto aerodinâmico. Para altas velocidades e estradas com várias curvas utilizam-se as motocicletas esportivas, porque elas têm motores multicilíndricos para gerar muita potência, esse modelo esportivo tem suspensões para sofisticar o manejo, pneus altamente resistentes e elaborados e freios capazes de suportar tanta cilindrada.

Ao invés de sentarem retos, os condutores de motos esportivas inclinam-se para frente sobre o reservatório de gasolina para diminuir a força vento.

2.2 A MOTOCICLETA NO BRASIL

No Brasil, a história das motos começa no início do século passado com a importação de muitas motos europeias e algumas americanas, inclusive com *sidecars*. Por volta de 1910 já existiam cerca de dezenove marcas rodando no país, entre elas as americanas Harley-Davidson e Indian, a belga FN, a inglesa Henderson e a alemã NSU. Durante a II Guerra as importações foram suspensas, mas recomeçaram com força total após o término do conflito.

A primeira motocicleta fabricada no Brasil foi a Monark (com motor inglês BSA de 125 cm³) em 1951. As motonetas Lambreta e Vespa, montadas no Brasil utilizando tecnologia italiana, também fizeram grande sucesso na época dos “Anos Dourados”. No final dos anos setenta as montadoras japonesas Honda e Yamaha se instalaram no Brasil, e desde

então dominam o mercado nacional, apesar da concorrência cada vez mais acirrada de outros fabricantes que aqui se instalaram posteriormente (Suzuki, Dafra, Sundown, Kasinsk, etc.). Também é digno de menção que, no início dos anos oitenta, o Brasil chegou a ter a maior moto o mundo à época, a Amazonas, montada na Zona Franca de Manaus e dotada de um motor Volkswagen de 1600 cm³.

As motos não constituíram valores econômicos acentuados até os anos 1990, quando iniciaram os processos de liberalização econômica e privatização. Em 1990, o Brasil apresentava 20,6 milhões de veículos e apenas 1,5 milhão de motocicletas (IBGE 2000; Denatran, 2008). Determinadas motocicletas eram produzidas no país e outras eram importadas dos EUA ou do Japão. Elas eram empregadas pelas pessoas mais ricas, por motivo de lazer. Com o processo de liberalização econômica que foi inaugurado em 1994 com o Plano Real, coligado a claros processos de modificação em escala global, o Brasil veio a conviver com forças de desregulamentação e privatização que reproduziram profundamente o país e a forma de distribuição dos seus recursos.

No campo do transporte público, operadores ilegais com automóveis impróprios expandiram-se a uma velocidade enorme, colocando em risco a sobrevivência do sistema regulado de transporte público. Na área do trânsito, políticas federais ampararam a massificação da utilização de um novo método tecnológico –a motocicleta – que passou a ser muito usada na entrega de documentos e pequenas mercadorias nas grandes cidades, principalmente nas mais congestionadas como o Goiás. A frota de 1,5 milhão de motocicletas em 1991 rapidamente aumentou para 5 milhões em 2002, chegando a 12 milhões em agosto de 2008. Na cidade de Goiás, o número de motocicletas aumentou de 50 mil em 1990 para 245 mil em 2001 e 500 mil em 2007 (Denatran, 2008).

2.3 CRESCIMENTO DA MOTOCICLETA NO ESPAÇO GEOGRÁFICO BRASILEIRO

Conforme Santos (2010) o aumento da utilização da motocicleta no espaço geográfico é um episódio concreto na realidade de todo cidadão. Esse automóvel é empregado de forma expressiva visto que é algo muito importante para o ambiente em que vivemos.

Refletir em evolução do espaço geográfico é falar em mudanças, visto que, o espaço altera quando há a necessidade de crescimento. O ser humano muda o espaço geográfico para satisfazer as suas necessidades. Nota-se que ao longo dos anos o crescimento populacional aconteceu desordenadamente e com isto o meio ambiente sofreu suas alterações.

O autor declara que o espaço reproduz a totalidade social, visto que, no momento em que as transformações vão acontecendo dando surgimento as necessidades econômicas sociais e políticas, essas necessidades fazem parte da evolução e do crescimento do espaço geográfico.

Com o avanço da população mundial, as alterações geográficas têm gerado disputa pelo espaço em que se vive. No trânsito isto não é diferente, pessoas necessitam-se deslocar de um ponto para o outro com maior velocidade e agilidade. Referindo-se às motocicletas é possível dizer que elas têm um espaço menor se comparada aos outros automóveis, gastam pouco combustível e tempo que qualquer outro veículo automotivo.

Segundo as condições de produção e as atividades relacionadas têm um lugar próprio no espaço e cada momento da evolução social, segue-se que todos esses fatos têm importância sobre a forma como o espaço se institui como a urbanização.

Uma das utilizações da motocicleta na vida humana é contribuir como ferramenta de trabalho, seja no meio urbano ou rural, de forma muito extenso e como um procedimento muito expressivo, a moto, é de seu fácil manipulação e aquisição, desta maneira, é que notamos o crescimento rápido de usuários no espaço geográfico.

Com o crescimento da utilização da motocicleta é importante observar que, além dele ter evoluído muito ao logo dos anos, existe também a responsabilidade com o meio ambiente. Atualmente, na produção são empregados equipamentos que atendem às normas de controle de emissão de gases poluentes.

3 GRUPO DE INTERVENÇÃO RÁPIDA OSTENSIVA (GIRO)

O primeiro projeto de empregar motocicletas em rondas ostensivas foi instituído em Goiás em outubro de 1998 e era, até então, novidade no Brasil. Conforme um dos criadores do Giro, coronel Júlio César Motta Fernandes, o conceito apareceu em uma viagem de estudos pela América do Sul. No Chile, ele aprendeu um esquema diferenciado de aplicação de motos por policiais, conhecido por ‘todo-terreno’, em que a viatura desloca-se por calçadas e sobe no meio-fio. Ao passo que essa medida foi moldada e aprimorada para nosso ambiente. Previamente, ao início do Giro, a utilização de motocicletas na segurança pública era diferenciada. Não existia uma patrulha específica com equipes em motocicletas.

Os policiais em motos faziam apenas apoio as viaturas. Atualmente, as equipes do grupo operam com quatro motos e cinco policiais, sendo que um fica na garupa para se comunicar com o comando e promover suporte ao estacionar e render os suspeitos. Durante o acompanhamento realizado em vias de grande circulação, a primeira moto da fila bloqueia o corredor do cruzamento para as demais passarem em alta velocidade. A proposta utilizada pelo Giro inovou o policiamento na capital. A maioria dos delitos na Região Metropolitana, cerca de 60% a 80%, é cometida por suspeitos que usam motos, por causa da agilidade do veículo frente ao trânsito. É fundamental para a polícia também utilizar o mesmo meio de transporte para combater a criminalidade. A iniciativa de sucesso tem ultrapassado as fronteiras goianas. A corporação vem recebendo oficiais da Polícia Rodoviária Federal e de vários estados do País, como São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Tocantins, Mato Grosso e Paraíba, interessados em aprender e a implantar nesses locais o esquema de rondas. Os treinamentos são feitos juntamente com as turmas de Goiás.

Os primeiros efeitos do GIRO foram imensamente positivos, obtendo reconhecimento pela sua eficiência pelos públicos interno e externo. O conceito utilizado pela Polícia Militar do Estado de Goiás (PMGO) sobre o GIRO sintetizou duas especialidades de policiamento: uma considerava as características do grupo de intervenção rápida, ou seja, grupo destinado a agir em ocorrências de maior dificuldade, com o emprego de técnicas e táticas de adentramento; e a outra valia-se do trabalho em equipe e da ostensividade mediante o uso da moto, com as devidas modificações, que redundaram na criação do GIRO. Esse grupo especializado exibiu-se eficaz no combate à modalidade de crimes cometidos por motociclistas, como furtos e roubo. Seus componentes fizeram o Curso de Intervenção Rápida Ostensiva (CIRO), que versa em técnicas de pilotagem para a condução de motocicletas, de abordagem e de defesa pessoal, procurando diminuir os riscos empenhados neste processo de policiamento.

A doutrina do GIRO organiza-se em um conjunto de ideias sistematizadas que geram determinado estudo que rege sua atividade. Ela ajudou para a segurança e o êxito das ações operacionais das equipes do GIRO, entendendo-se em produtividade e elevação da autoestima dos policiais militares que participam da equipe especializada. Não é um manual, mas, precisa ser frequentemente analisada e cobrada por todos que compõem as equipes, não importando a função exercida, reforçando, assim, a disciplina consciente e majorando a credibilidade perante os públicos interno e o externo.

O trabalho do GIRO incide no lançamento de três ou mais motocicletas. Seu objetivo é atuar no patrulhamento ostensivo preventivo/repressivo na cidade de Goiânia, para

reduzir os crimes a mão armada, realizados por criminosos que usam a motocicleta como veículo para a prática do crime. Os resultados obtidos foram evidenciados de forma rápida, e o grupo, inicialmente criado com pequeno efetivo, logo recebeu o status de Companhia. Representantes de muitas unidades da Federação que visitam o estado se interessaram pelo trabalho e pela doutrina do GIRO. A ação gerou uma posição de destaque no cenário nacional, tanto que vários grupos dessa natureza foram criados nos estados de São Paulo, Ceará, Pará e Minas Gerais, bem como no Distrito Federal. Atualmente o treinamento do GIRO em Goiânia tem a permanência de três meses.

Emoção é o combustível para quem escolhe trabalhar no Grupo de Intervenção Rápida e Ostensiva, o Giro, da Polícia Militar. Os grupos dessa unidade, que opera motocicletas para responder ocorrências de grande importância, como assaltos e sequestros, são treinadas para conquistar a marca impressionante de até 170 quilômetros por hora. Em meio ao trânsito complicado de Goiânia, o sucesso das missões é motivo de comemoração: o tempo de resposta varia de um a três minutos e quase 100% das solicitações são atendidas a tempo.

Gostar de motociclismo é um pré-requisito para entrar na equipe, que hoje conta com 72 policiais, constituído por cinco policiais militares, em quatro motocicletas, sendo um nomeado como o garupa, encarregado pela segurança da guarnição, que irá portar armamento de proteção coletiva. Cada membro da equipe tem uma função predefinida. As tropas utilizam motocicletas da marca Yamaha, modelo XT 600.

Os policiais passam por criteriosos exercícios, que envolvia manobras de acompanhamento e pilotagens arrojadas voltadas para a atividade de repressão qualificada. Estão localizados em pontos estratégicos da capital, em organização de escala. O dia a dia puxado requer patrulha, combate ao crime e ainda atenção redobrada ao tráfego de veículos. Antes de ingressar no Giro, os oficiais recebem um treinamento rigoroso, que acaba provocando uma espécie de triagem. São três meses de curso, nos sete dias da semana, com 14 horas diárias de aulas. Depois, a cada semestre, o piloto passa novamente por manutenção e reforço. “A cada turma de 60 inscritos apenas 20 conseguem se formar devido à alta exigência.

Ainda que alguns acidentes, as estatísticas do Giro são aceitáveis quanto às lesões em um trabalho tão perigoso. Menos de 20% da equipe em todos os anos de existência do Giro sofreu alguma lesão leve ou moderada e, por serem bastante raros, os casos graves

sequer fazem parte do nosso banco de dados. Diante do risco de dirigir uma moto em alta velocidade e a vulnerabilidade natural do piloto, a explicação para os baixos números de acidentes parece ser simples.

O preparatório repassa técnicas de trânsito, pilotagem, transposição de obstáculos, equilíbrio e, ainda, como minimizar impactos em quedas e rolamentos. Somando-se aos ensinamentos, os policiais são orientados a usar todos os equipamentos de proteção individual constantemente. Institui-se recentemente o uso de uma joelheira semi-articulada que, além de proteger o oficial, não impede a mobilidade. Além disso, todos usam colete, capacete, joelheiras, luvas e viseiras. O preparo técnico do Giro é motivo de orgulho para os integrantes. No início deste mês, a corporação recebeu um técnico japonês da empresa fabricante dos veículos utilizados nas operações, que ministrou uma palestra sobre direção defensiva.

4 A MOTOCICLETA EM OUTRAS CORPORAÇÕES POLICIAIS BRASILEIRAS

Diversas corporações policiais brasileiras empregam motos, em especial as Polícias Militares estaduais. As Rondas Ostensivas Com Apoio de Motocicletas (ROCAM) da Polícia Militar de São Paulo (PMESP), foram concebidas em 1982 e desde 1986 está localizada no Segundo Batalhão de Choque, e executam, além do policiamento ostensivo, o controle de distúrbios civis e a escolta e o policiamento externo de eventos artísticos, desportivos e culturais.

A ênfase no deslocamento rápido em meio ao trânsito caótico paulistano, fez com que a corporação privilegiasse a escolha de motocicletas ágeis e leves, de cilindrada entre 250cc e 600cc. Na linha de atuação ostensiva e deslocamento rápido com ênfase ao combate ao crime, as 11 Rondas Ostensivas Táticas em Motocicletas (ROTAM) da Polícia Militar da Paraíba (PMPB), sediada no 1º e 5º Batalhão em João Pessoa, com aproximadamente cento e quatorze motocicletas de diversas cilindradas e sessenta policiais, com atuação na região metropolitana da capital paraibana.

Digno de menção também é o 12º Comando de Ação Rápida (CAR), da Polícia Militar de Mato Grosso (PMMT), criado em abril de 2009 e sediado no Batalhão de Força Tática, composto por policiais (oficial do dia mais praças), e que tem a sua disposição atualmente motocicletas marca Honda modelo Falcon NX 400 cc, tendo como circunscrição toda a região metropolitana de Cuiabá e como tarefas cuidar do trânsito, policiador os bairros,

atuar na tropa de choque e fazer escolta de autoridades e de transporte de detentos. Para fazer parte desta equipe é necessário ter ficha limpa, ser voluntário, não estar em estágio probatório e passar por um curso de Especialização em Motopatrulhamento Tático, cuja duração é de vinte e cinco dias.

4.1 O GRUPO DE INTERVENÇÃO RÁPIDA OSTENSIVA (GIRO) NA POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS (PMMG)

Em 2004, em Uberlândia, no 32º BPM, pertencente à 9ª RPM, foram criadas as primeiras equipes equiparadas ao GIRO na Polícia Militar de Minas Gerais. Logo, ampliaram-se para Araguari, na então 9ª Companhia de Polícia Militar Independente, hoje 53º BPM. Antigamente, como não existia regulamentação para o serviço, o Sr. Cel PM Márcio Martins Sant'Ana, então Comandante da 9ª RPM, instituiu uma Comissão, da qual fez parte este pesquisador, para analisar os métodos e os resultados do GIRO. A Comissão relatou pela viabilidade da manutenção dos estudos do GIRO na 9ª Região da Polícia Militar, adquirindo a homologação de seu Comandante Regional. Embora tivesse sido criado, de início, para dar uma rápida resposta as infrações penais praticadas por infratores que usavam motocicletas como meio de evadir, o GIRO acabou ocupando uma posição de prestígio, sobretudo por auxiliar na forma de se fazer um patrulhamento ostensivo preventivo, na medida em que crescia a sensação de segurança da comunidade e dificultava a ação de infratores, desmotivando-os para a prática de delitos.

No ano de 2011, pela Resolução 4.185, de 18 de dezembro de 2011, que definiu o Portfólio de Serviços das Unidades de Execução Operacional e da Corregedoria, a 41 atividade ganhou a denominação de GEPMOR, e passou a fazer parte do rol dos serviços prestados pela PMMG. Nota-se, assim, que o serviço do GEPMOR se depara regulamentado na Instituição e que seu ofício está previsto no Portfólio de Serviços da PMMG. Nesse lapso temporal, pouca coisa significou escrita a respeito do assunto.

Não há manual de treinamento ou instrução específica para o serviço do GEPMOR. O que se tem está embasado nas antigas teorias do GIRO da PMGO. Nota-se que a PMMG já tem considerável gama de instruções e Cadernos Doutrinários que tipificam o assunto de treinamento, em especial as Diretrizes da Educação de Polícia Militar (DEPM), mas não há nenhuma específica que trata do treinamento do Grupo Especializado em Prevenção Motorizada Ostensiva Rápida (GEPMOR). Constata-se que é necessário avaliar a adequação desses ensinamentos à atividade do GEPMOR e que há um interesse da Instituição

em produzir normas e instruções que padronizem o emprego e as atividades do GEPMOR. A especificação do serviço GEPMOR, ou moto patrulhamento similar, será tratada em Instrução específica a ser expedida pelo Comando da Instituição.

5 RESULTADOS E DISCURSSÃO

As opiniões que tem sobre os benefícios da utilização da motocicleta comparando com os veículos convencionais são satisfatórios (SANTOS, 2010), as motos entram e saem muito rápido de várias situações diárias, também proporciona uma celeridade maior na chegada de uma ocorrência policial. Além disso, tem inúmeras vantagens para quem realiza esse tipo de abordagem em comparação com o patrulhamento com veículos tradicionais. Essas vantagens seriam: evitar as filas de trânsito, facilidade no estacionamento, economia no consumo de combustível, e possibilidade de estar sempre mais alerta/consciente.

O trabalho operacional de um policial militar já é complexo por natureza, ao adicionar o uso das motocicletas nas atividades, aumenta-se significativamente o perigo, estresse e dificuldades. Por isso, é de suma importância o preparo e capacitação dos profissionais para atuarem nesta atividade. Os resultados da utilização do patrulhamento com motocicletas são favoráveis à população. A atuação policial pôde ser intensificada, principalmente, nos bairros periféricos, sempre procurando o planejamento estratégico nas suas abordagens diárias.

As motocicletas são de grande utilidade no policiamento goiano, tanto no combate ao crime quanto na diminuição dos sinistros (acidentes, fatais ou não), pelos motivos expostos ao longo deste trabalho, ajudando assim a Polícia Militar do Goiás no cumprimento melhor seu papel constitucional de órgão de segurança pública. É perceptível que as equipes do GIRO trazem resultados positivos para a instituição, em razão de diversos fatores já abordados, ou seja, rapidez, segurança na abordagem, ostensividade e serviços realizados por iniciativa. Hoje, os criminosos estão utilizando motos para agir, as viaturas convencionais, quando deparam com esse tipo de crime, esses autores evadem e as viaturas não conseguem fazer o acompanhamento, por isso que as motocicletas policiais possuem mais capacidade para atender esse tipo de ocorrência. O efeito visual do GIRO também intimida.

Sabe-se que embora a polícia militar apresente vários trabalhos ostensivos, porém o GIRO vem se tornando um dos mais efetivo no combate à criminalidade, por todo Goiás,

existem vários locais de difícil acesso, como vielas, ruas estreitas, becos, onde as viaturas não conseguem passar, com o emprego das motocicletas, o serviço pode ser prestado com mais facilidade, porque irá conseguir transitar tranquilamente com uma velocidade compatível para o local, preservando a segurança de todos, obviamente, porém com uma mobilidade maior. A abordagem do GIRO está à frente de todos os outros grupos.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa objetivou analisar um conjunto de referências bibliográficas sobre a importância de compreender os benefícios da utilização da motocicleta na atividade policial e sua melhor forma de atuação.

Por conseguinte, as locomoções efetivadas por motocicletas no trabalho policial estão recentemente em discussão e estudos nesta área vem sendo impulsionado para a formatação de políticas que transportem à importância que deve ser dada para este modo de transporte, tão frequente e com índices crescentes, sobretudo nas cidades brasileiras, definindo prioridades e investimentos a serem realizados, principalmente no que diz respeito as abordagens diárias no trânsito goiano. Estudos e pesquisas também devem ser aprofundados sobre o uso da motocicleta na vida policial, com o objetivo de subsidiar o desenho de uma polícia mais célere e de medidas de transporte mais inclusivas, isso dada à importância da motocicleta como modo de transporte, uma vez que esta possibilita maior acessibilidade às oportunidades na cidade, com alcance a destinos antes desconhecidos ou inacessíveis por razões econômicas.

Assim, as motos têm uma vantagem em relação aos veículos de 4 rodas, tanto como sua agilidade e mobilidade entre o caos do trânsito, como também em termos de manutenção, mas essas vantagens têm seu preço, durante horas em cima das motos e junto a eles seus objetos de trabalho, como capacete, colete, pistolas, rádio, pode acarretar em uma série de dores e incômodos.

O emprego do uso da motocicleta nas frentes de serviço da polícia, se usada de forma adequada e coerente, respeitando todos equipamentos individuais e procedimentos de segurança, leva uma melhora significativa no trabalho da corporação. As motocicletas são de amplo proveito no policiamento goiano, tanto na ação ao delito quanto na diminuição das ocorrências diárias, pelos motivos expostos ao longo deste trabalho, valendo assim a Polícia

Militar do Goiás na execução do seu papel de órgão de segurança pública. As equipes do GIRO acarretam resultados significativos para a corporação, em razão de vários motivos já relatados, ou seja, rapidez, segurança na abordagem.

7. REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Aldair de Souza; DONATO, Lamark Victor. **Motopatrulhamento em João Pessoa e na Região Metropolitana**. João Pessoa: Centro de Ensino da Polícia Militar da Paraíba, 2005.

BERK, Joseph. **The complete book of police and Military Motorcycles**. Boulder, Colorado USA: Paladin Press, 2001. P.1-3.

BERK, Joseph. **The Complete Book of Police and Military Motorcycles**. Boulder, Colorado USA: Paladin Press, 2001.

DENATRAN - **Departamento Nacional de Trânsito. Estatísticas da frota de veículos no Brasil**. Brasília (www.denatran.gov.br), 2008.

IBGE. **Censo populacional do Brasil**. Brasília (www.ibge.gov.br), 2000.

KRETSCHMER, Valdemar. **A Importância do condicionamento Físico nos Diversos Segmentos das Polícias Militares**. Fortaleza: CSP-PMCE, 1992, p. 14-35.

HARRIS, Bill. "HowStuffWorks – Como funcionam as motos". Disponível em: <<http://www.carros.hsw.uol.com.br/motos4.htm>> Acesso em: 27Nov.2009.

SANTOS, Milton e Silveira. **O Brasil – A História da Moto**. São Paulo e Rio de Janeiro: Record, 2001.

SERBENA, H. J. **Análise Postural em Diferentes Modelos de Motocicletas**, Universidade federal do Paraná, 2009.

