

A EFICÁCIA DO POLICIAMENTO CICLÍSTICO EM LUGARES ESTRATÉGICOS DO ESTADO

THE EFFECTIVENESS OF CYCLIST POLICING IN STRATEGIC PLACES OF THE STATE

ALVES, Aurélio Amaral¹
REIS, Rosimar Pereira²
VIEIRA, Gustavo Almeida dos Reis³

RESUMO

O presente artigo levantou as vantagens do policiamento ciclístico em lugares e cidades estratégicas do Estado de Goiás, tendo como referência a cidade de Senador Canedo, por meio de estudo realizado no 27º Batalhão de Polícia Militar. Para isso, foi feita pesquisa de campo por meio de entrevistas com os comandantes do Batalhão, da tropa ciclística, do responsável pela elaboração do Procedimento Operacional Padrão ciclístico, assim como questionário com a tropa operacional do policiamento ciclístico da referida unidade policial e a população de Senador Canedo, bem como levantamento de dados do Observatório de Segurança da Secretaria de Segurança Pública de Goiás. Foi possível levantar os indicadores de eficácia, como uma maior aproximação da polícia com a comunidade, flexibilidade, disponibilidade, redução de custos, foco em crimes contra o patrimônio (furtos, roubos) e saúde pública (uso e tráfico de entorpecentes). Ao comparar os resultados no combate a esses crimes, houve um aumento de apreensões de armas em 44,87%, drogas em 46,20% e foragidos em 140% comparados ao período anterior à implantação do policiamento ciclístico. Com esses indicadores de qualidade, poder-se-á aplicar esse modelo em outras cidades do Estado. A pesquisa é importante pois fornece alternativas, tais como redução de gastos e eficácia operacional, para melhorar o serviço de segurança pública através da implantação do policiamento ciclístico. Essa nova forma de policiamento pode ser padronizada e implantada em outras cidades.

Palavras-chave: Polícia Militar de Goiás. 27º Batalhão de Polícia Militar. Policiamento ciclístico. Senador Canedo. Polícia Comunitária.

ABSTRACT

This article has presented the advantages of cycling policing in strategic places and cities of the State of Goiás, with reference to the city of Senador Canedo, where the effectiveness of the service should be evaluated in places where it is being applied, through a study carried out in the city on the 27th Military Police Battalion. For this, field research was conducted through interviews with the Battalion, troop commanders, and the elaboration of the cycling POP, as well as a questionnaire with the operational police of the cycling police of this unit and the

¹ Aluno oficial do curso de formação de oficiais (CFO)- Bacharel em Direito, pela PUC GO, possui especialização em Direito Público pela Universidade Cândido Mendes (ATAME), aurelioapuc@gmail.com, novembro de 2018.

² Orientador, bacharel e licenciado em História pela UFG, possui especialização em docência do ensino superior, rosimaroficial@gmail.com, novembro de 2018.

³ Aluno oficial do curso de formação de oficiais (CFO) - coorientador- bacharel em Direito pela UniEvangélica, gustavoalmreis@hotmail.com, novembro de 2018.

population of Senador Canedo, as well as a survey of data from the Security Observatory of the Goiás. It was also possible to raise effectiveness indicators, such as a greater approximation of the police to the community, flexibility, availability, cost reduction, focus on crimes against property (thefts, robberies) and public health (use and trafficking of narcotics) . When comparing the results in the fight against these crimes, there was an increase of arms seizures in 44.87%, drugs in 46.20% and fugitives in 140% compared to the period prior to the implementation of cycling policing. With these quality indicators, this model can be applied in other cities of the State. This research is important because it provides alternatives to improve public safety service through the implementation of cycling policing. This new way of poling may be standardize and implanted in other cities.

Keywords: Military Police of Goiás. 27th Battalion of Military Police. Cyclic policing. Senador Canedo. Community Policing.

1 INTRODUÇÃO

A segurança pública é uma das principais preocupações, que os órgãos de gestão de governo têm na atualidade. As cidades cresceram, os problemas sociais se avolumaram e a insegurança tem aumentado assustadoramente, em especial, nas grandes cidades. Diante desse quadro, há uma necessidade premente de estudar e avaliar novas formas e métodos a serem empregados em segurança pública.

O policiamento ciclístico é uma das modalidades de policiamento comunitário, ostensivo e preventivo. Essa forma de policiamento tem ganhando espaço no Estado de Goiás, em cidades como Senador Canedo e Trindade, por exemplo. Alguns trabalhos, que abordam o policiamento ciclístico, apresentam, como vantagens, sobre o policiamento tradicional motorizado: baixo custo para aquisição e manutenção do meio de transporte, um maior contato com a comunidade, um aprimoramento no condicionamento físico do condutor, preservação do meio ambiente e sustentabilidade.

Diante desse quadro, quais os indicadores que podem avaliar a produtividade do policiamento ostensivo, processo em bicicleta, na circunscrição do 27º BPM? Esses indicadores podem ser padronizados para se aplicar em outras cidades ou áreas? Quais as vantagens, em termos de eficácia, do policiamento ciclístico na PMGO? Quais as medidas necessárias para se implantar tal policiamento e permanecer? Quais os locais que seriam recomendados o uso do policiamento ciclístico?

No intuito de explorar o tema, este trabalho visa analisar as vantagens do policiamento ciclístico em lugares e cidades estratégicas do Estado de Goiás, tendo como referência a cidade de Senador Canedo, em que a eficácia do serviço deverá ser avaliada em locais onde está sendo aplicada.

Tem-se, como hipótese, que a partir dos instrumentos de estudos e análises, desenvolvidos nesse trabalho, tais como entrevistas com comandantes do 27º Batalhão, do policiamento ciclístico e do elaborador do Procedimento Operacional Padrão (POP) de Senador Canedo, assim como questionários com os policiais desse serviço e com a população dessa cidade, em consonância com outras fontes, tais como, doutrinas da Administração, que tratam sobre indicadores de desempenho e gestão logística, seja possível avaliar as possibilidades de aplicação em outras cidades do Estado de Goiás.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 DEFINIÇÃO, HISTÓRICO E IMPORTÂNCIA DO POLÍCIAMENTO CICLÍSTICO PARA A POPULAÇÃO E PMGO NO ESTADO DE GOIÁS

O policiamento ciclístico é uma das formas do policiamento comunitário. Rodrigues, et, al (2013, p. 6) realizaram um estudo sobre a polícia comunitária e concluíram que ela surgiu com a reforma da polícia no início do século XIX na Inglaterra, com o idealizador Robert Peel, criada em 1829. Nessa reforma, o novo modelo era a atuação policial mais voltada para o interesse da sociedade e não exclusivamente do Estado. Com isso, surgiram-se nove princípios, dos quais destaca-se que “a polícia é o público e o público é a polícia”, assim, a polícia deve dar atenção integral à comunidade- Rodrigues, et, al (2013, p. 7).

Ribeiro e Costa (1999, p. 13) elaboraram uma monografia, cujo título é “O emprego da bicicleta como processo de policiamento na PMGO, ensinam que o policiamento ciclístico surgiu em Seattle-EUA, 1987, com dois policiais trabalhando na região metropolitana da cidade, em fase experimental. O policiamento ciclístico é definido como uma estratégia organizacional para auxiliar no atendimento da demanda de policiamento ostensivo e acumular a principal característica do policiamento a pé, que é a facilidade de contato com as pessoas da comunidade e a característica da mobilidade, própria do policiamento motorizado.

E nesse trabalho discorreram sobre as vantagens do policiamento ciclístico, como o baixo custo, maior contato com a comunidade, maior condicionamento físico do policial e sustentabilidade.

Com relação ao baixo custo, segundo Ribeiro e Costa (1999, p. 21), o custo para se adquirir uma bicicleta é muito baixo quando se compara a outros meios de policiamento, praticamente não tem gastos com mecânica e manutenção e os eventuais gastos serão supridos

pelo próprio condutor que adquirirá experiência para o reparo geral do veículo, bastando, para isso, que ele tenha ferramentas adequadas e peças substitutas.

Com relação ao maior contato com a comunidade, Ribeiro e Costa (1999, p. 16), disseram que a patrulha ciclística acumula as vantagens do policiamento a pé, que tem um maior contato com as pessoas da comunidade, e do motorizado, que tem a mobilidade. Destacam, assim, que as vantagens possibilitariam a cobertura de uma maior área territorial, que faz diminuir os problemas ocasionados por falta de efetivo.

Por fim, um maior condicionamento físico é um fator de grande motivação para a tropa, pois o policial militar não tem muito tempo para fazer uma atividade física e nesse patrulhamento é possível exercitar enquanto se trabalha, e, além disso, melhora a saúde e evita doenças. Ribeiro e Costa (1999, p. 26) disseram que os ciclos patrulheiros teriam vantagens em relação aos demais da tropa, pela otimização do tempo em se fazer exercícios e benefício para saúde, o que ocasionaria em uma elevação da sua moral.

A última vantagem é a sustentabilidade. O mundo vive turbulências ambientais em todas áreas- terrestre, aquática, aérea. Então, se puder aliar um meio de transporte que seja limpo para o meio ambiente, melhor será, Ribeiro e Costa (1999, p. 26). Apenas, deve se tomar o cuidado de descartar o veículo, após estiver velho ou obsoleto em locais apropriados, como lixos recicláveis. Prado (2015, p. 12) afirma que a bicicleta é um transporte saudável ao meio ambiente e ao próprio policial.

2.2 DEFINIÇÃO DE LOCAIS ESTRATÉGICOS

A fim de identificar lugares estratégicos, Prado (2015) trata da identificação dos *hot spots*, zonas quentes de criminalidade, para pautar o processo de distribuição dos recursos humanos e materiais dos órgãos de segurança pública. Com isso, a administração pública será mais eficiente e eficaz ao alocar um determinado patrulhamento em locais onde a mancha criminal está presente. Essa análise criminal é importante para reduzir os índices de criminalidade e otimizar recursos.

Segundo Rodrigues et. al. (2013, p. 13) um diagnóstico (análise criminal) foi realizado na região da grande São Pedro, e verificou-se o perfil e modus operandi do delinquente e os crimes que eram causas de 80% das prisões realizadas, para, assim, concluir que o policiamento tradicional não era mais recomendado. A partir de então, adotaram o policiamento comunitário, sendo o policiamento ciclístico uma das formas deste.

Ribeiro et. al. (1999, p. 18) dizem que o policiamento ciclístico, desde que as condições topográficas do terreno permitam, poderá ser empregado em bairros centrais e periféricos, áreas comerciais centrais e periféricas, eventos, parques, jardins, calçadas, favelas situadas em áreas planas, locais de alto, médio e baixo índice de criminalidade etc.

Os autores defendem a importância do policiamento preventivo, que abrange o ciclístico, à pé, motociclístico, em viatura, para a redução dos índices de homicídio no período analisado, além do aumento de apreensão de drogas e armas, mas esclarecem que é necessário investir em capacitação dos policiais, incentivos financeiros e visitas comunitárias.

2.3 COMPARAÇÃO ENTRE O POLICIAMENTO CICLÍSTICO E O TRADICIONAL: VANTAGENS E DESVANTAGENS

Segundo Goiás (2017, p. 87) diz que o planejamento da logística deve, ainda, possibilitar à organização três objetivos: a redução de custos, a redução de investimento e a melhoria de serviço. “A competência logística decorre da capacitação da empresa para fornecer ao cliente um serviço competitivamente superior e ao menor custo” (RAZZOLINI, 2007, p. 92).

Ainda, Razzolini (2007), ensina a respeito do serviço logístico. Segundo ele, serviço logístico deve ser medido em termos de disponibilidade, desempenho operacional e flexibilidade. A disponibilidade significa ter estoque para atender o cliente no local e no momento certo. O desempenho operacional se refere ao tempo entre o recebimento e entrega do pedido. A flexibilidade mostra a capacidade da empresa responder às situações não previstas.

No primeiro caso- disponibilidade-, a patrulha ciclística está mais perto da comunidade, pois é mais acessível à comunidade e estar em um maior número de lugares. Prado (2015, p. 71), realizou seu estudo com o desempenho operacional do policiamento em bicicleta no 1º Batalhão de Polícia Militar do Mato Grosso e também concluiu uma maior proximidade da população em relação a esse serviço, pois o cidadão se sentiria mais à vontade para “interpelar um policial em bicicleta do que numa viatura quatro rodas”.

Além disso, o raio de atuação do policiamento ciclístico é pequeno, dois a cinco quilômetros, segundo o estudo de Prado (2015, p. 11). Esse ponto é um fator positivo para o policiamento comunitário, já que aproxima o policial de determinada área.

Já com relação ao segundo caso- desempenho operacional, Ribeiro et. al. (1999, p. 25) dizem que o patrulheiro, por utilizar um meio de transporte mais flexível, pois não fica

parado diante de congestionamento de tráfego de veículos ou depender de um espaço maior para se estacionar (qualquer lugar serve), pode se deslocar mais ligeiramente, além de poder abordar um agente em atitude suspeita sem que este perceba:

Prado (2015, p. 12) destaca uma entrevista com o tenente coronel, comandante do 45º Batalhão de Polícia de São Paulo, e aborda o tema flexibilidade das bicicletas:” ...O atendimento à população é facilitado, já que a bicicleta pode ser estacionada em qualquer lugar e com elas, os policiais podem circular entre os carros e atravessar pequenos espaços que um carro ou moto não conseguiriam”.

Por fim, o terceiro caso, flexibilidade, Ribeiro e Costa (1999, p. 21) afirmam que o custo para a aquisição e a manutenção anual de uma bicicleta para o policiamento ciclístico é extremamente baixo se comparado a outros processos de policiamento. Além de ter a mobilidade de entrar em praças públicas, por exemplo, locais em que a viatura não tem acesso.

Silva (2012, p. 9), ao falar sobre flexibilidade, diz ser o trabalho em bicicleta mais eficiente que os demais, por deslocar mais rapidamente e ser um meio de transporte mais acessível economicamente. No mesmo sentido, Ribeiro e Costa (1999, p. 25) dizem que a flexibilidade permite ao policial ciclista deslocamentos mais rápidos em congestionamentos de trânsito.

É bem verdade que há certas desvantagens, mas será provado nesse artigo que o custo benefício, ao se fazer uma comparação entres ambos, é compensatório para a instalação definitiva do policiamento ciclístico. São listadas basicamente três desvantagens, ao se estudar outros trabalhos científicos sobre o tema: é necessário apoio motorizado; há uma maior vulnerabilidade; clima.

A primeira desvantagem, segundo Ribeiro e Costa (1999, p. 26), é a necessidade de apoio motorizado. Isso se dá em circunstâncias pelas quais pessoas e objetos forem apreendidos e encaminhados à Delegacia Policial, além de quando haverem ocorrências de vulto. Prado (2015, p. 12), afirma que os policiais em bicicleta devem ser empregados em pequenos delitos, como furtos, roubos e o tráfico de drogas

A segunda desvantagem é a vulnerabilidade. Acidentes de trânsito e ações de marginais contra os policiais são mais prováveis de ocorrerem. Entretanto, Ribeiro e Costa (1999, p. 27) logo contra-argumenta que esse fator pode ser minimizado ou até superado se o policial receber instrução e treinamento.

A terceira desvantagem é o clima. Os períodos de chuvas fortes e contínuas podem dificultar o trabalho.). A solução dada por Ribeiro e Costa (1999, p. 27), durante esse período, seria voltar a executar o policiamento tradicional a pé ou motorizado na mesma área geográfica sob sua responsabilidade.

2.4 INDICADORES DE DESEMPENHO NO POLICIAMENTO CICLÍSTICO

Prado (2015, p. 7) diz que por meio de indicadores de desempenho é possível medir e mensurar os padrões de desempenho de uma instituição, bem como avaliar a efetividade de sua ação, no que diz respeito seja à materialização desta ação no prazo previsto(monitoramento), seja ao alcance dos objetivos propostos (avaliação).

As vantagens são mensuradas por indicadores da qualidade, como a eficácia, eficiência e impacto social. Prado (2015, p. 62), diz que se for possível medir o desempenho do policiamento ciclístico, então poder-se-á melhor gerir esse policiamento em outros locais que se desejar.

No Mato Grosso, Prado (2015, p. 15) elencou quatro indicadores para nortear o processo de policiamento em bicicleta: pré-indicadores; indicadores de eficiência e eficácia e indicadores de impacto. Ele ensina que os pré-indicadores são os motivos relevantes para que o policial possa estar em determinado local (exemplo: região comercial); Os de eficiência seriam os recursos humanos e materiais sendo aplicados de forma otimizada e racional. Já os de eficácia seriam a verificação do que foi planejado foi alcançado. Por fim, os de impacto seriam os efeitos sociais gerados pelo serviço oferecido.

Com relação aos indicadores de impacto, Rodrigues et. al. (2013, p. 19), estudaram especificamente esse assunto ao relatarem o aumento significativo das ações de repressão aos delitos de uso e tráfico de entorpecentes ao implantar um novo processo de policiamento, que é o interativo-comunitário, e concluíram que o modelo se mostrou adequado quando analisado os indicadores.

Rodrigues et. al. (2013, p. 14), disseram que uma nova reocupação estratégica foi estabelecida na RGSP⁴, entre os quais estavam o ciclo patrulhamento e o policiamento comunitário, que foram direcionados para locais de alto risco, visando uma seletividade nas ações e incremento da presença policial de forma constante.

⁴ Região da Grande São Pedro

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Nesse trabalho foi utilizada a metodologia de pesquisa documentária (FONSECA, 2002, p. 32), comparando dados da Polícia Civil e Militar, no período em que se implantou o policiamento ciclístico nas cidades analisadas, bem como foram realizadas entrevistas com o comandante do Batalhão PM de Senador Canedo, com o responsável pela elaboração do Procedimento Operacional Padrão ciclístico e com o comandante do policiamento ciclístico de Senador Canedo. Foram aplicados questionários para os cidadãos e os policiais ciclísticos da cidade de Senador Canedo.

Os procedimentos metodológicos estabelecidos pretenderam apontar as vantagens e as desvantagens da implantação do policiamento ciclístico. Para o levantamento de informações e estudo de caso, foi tomando por base a cidade de Senador Canedo, tendo em vista que desde 2017 esse serviço está funcionando lá.

Com base nos objetivos, essa pesquisa se classificou como pesquisa exploratória (GIL, 2007), por tratar-se de uma abordagem nova na segurança pública do Estado de Goiás, qual seja, a eficácia do policiamento ciclístico em uma localidade, onde esse serviço funciona há algum tempo. Esse trabalho fundamentou-se nos resultados da monografia de Ribeiro e Costa(1999), em artigos científicos que abordam o policiamento ciclístico, obras de gestão administrativa, a partir das quais pretendeu-se conseguir um modelo gerencial adequado para a atividade.

Propôs realizar um questionário de forma presencial, por meio de cinco perguntas objetivas, com uma amostra válida da população da cidade de Senador Canedo. Para se conseguir essa amostra, utilizou-se de informações retiradas do site do IBGE, bem como, da fórmula do cálculo do tamanho da amostra que se encontra na internet.

A população de Senador Canedo foi estimada em 84.443 pelo IBGE, segundo o censo de 2010. A fim de coletar uma amostra validada, foi considerado um erro amostral de 6%, uma proporção da característica pesquisada no universo de 85% e lançada na fórmula. A amostra válida foi de 171 pessoas.

Os preenchimentos dos questionários foram realizados a partir de visitas a praças, feiras e regiões de atuação do patrulhamento ciclístico, a fim, de o cidadão, avaliar a eficácia do policiamento ciclístico nessa cidade.

Utilizou-se, também, de uma metodologia de pesquisa documentária, ao levantar dados estatísticos das ocorrências registradas em Senador Canedo, juntamente com policiamento ciclístico, desde o período da implantação. Os registros de ocorrências (RAIs)

utilizados foram obtidos a partir da plataforma de sistemas integrados, de forma manual, tendo como dados de entrada os RGs dos PMs e a data requerida, e a partir de dados solicitados ao Observatório de Segurança.

Utilizou-se de dados obtidos em entrevista, com o comandante da patrulha ciclística de Senador Canedo, na forma, semiestruturada e presencial, com gravação de voz e subsequente transcrição para anotações de dados.

Foi proposto também realizar entrevistas estruturadas, de forma presencial, com o comandante do Batalhão de Senador Canedo e o capitão responsável pelo POP (Procedimento Operacional Padrão), do policiamento ciclístico de Senador Canedo.

Este comandante de policiamento(CPU), foi chamado de entrevistado 1, para efeito de utilização de sua referência no resultado e discussão deste artigo. Já com relação ao comandante do Batalhão de Senador Canedo e o capitão responsável pelo POP (Procedimento Operacional Padrão) do policiamento ciclístico de Senador Canedo foram realizadas entrevistas estruturadas, quando ocorreu visita ao 27ºBPM. Para fins de utilização do resultado dessas entrevistas, foram denominados entrevistado 2 e entrevistado 3, respectivamente.

Seguiu-se uma etapa com a realização de um questionário com os integrantes do policiamento ciclístico de Senador Canedo. Para realizar esse questionário, utilizou-se de um link do aplicativo SurveyMonkey, enviado ao policial ciclístico, e este respondeu pelo WhatsApp. A finalidade desse questionário foi comparar os resultados com o questionário da população dessa cidade e com os estudos prévios já realizados sobre o tema por meio de três artigos científicos.

Assim, uma vez adquiridos os dados do Observatório de Segurança Pública entre os períodos que compreendem: agosto de 2016 a agosto de 2017, antes do policiamento ciclístico, e de agosto de 2017 a agosto de 2018, após a implantação do policiamento ciclístico, fez-se uma comparação entre o período anterior e o posterior à implantação do policiamento ciclístico, através de estatísticas de aumento ou diminuição de ocorrências. A fim de avaliar a eficácia, desse tipo de policiamento, foram observados quais crimes que foram mais combatidos, os produtos do crime apreendidos, sua quantidade, bem como abordagens e apreensões de pessoas por decorrência desse policiamento.

Os oficiais citados para a entrevista foram escolhidos pela relevância do posto que ocupam, bem como do conhecimento que possuem sobre o tema, por serem gestores do policiamento ciclístico no Estado de Goiás. As pessoas do questionário foram escolhidas utilizando-se de uma amostra da população da cidade, fazendo, para isso, uma pesquisa da população atual no site do IBGE. Os locais escolhidos foram localidades em que o policiamento ciclístico atua, principalmente em parques, feiras, zonas comerciais e escolas.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

O entrevistado 1 disse que a origem desse policiamento em Goiás remonta os anos 2000. Mas não foi empregado corretamente e por isso não se desenvolveu. Hoje há grupo em Porangatu, em Bela Vista e em Trindade. Ribeiro e Costa (1999, p. 64) disseram que uma das cidades pioneiras deste policiamento foi Valparaíso, com a criação em 7 de julho de 1999.

O entrevistado 1 disse, em entrevista, que o policiamento ciclístico foi muito bem recebido pela comunidade. Receberam elogios não só dos cidadãos comuns como das autoridades do Estado. Um exemplo disso, citado por ele, é o fato de a promotora do Ministério Público do Estado de Goiás ter revertido um TAC (Termo de Ajuste de Condutas) em bicicletas melhores para o 27º BPM. Isso ocorreu porque ela viu a atuação desses policiais em uma praça, gostou e “abraçou a causa”. A maioria dos policiais ciclísticos (cinco de seis) de Senador Canedo também consideram necessário o policiamento, ou seja, 83% deles.

Ainda, segundo o entrevistado 1, o critério para escolha dos locais é pelo público a pé, onde não tem muitos veículos, por ser perigoso a movimentação ciclística entre carros. Assim, é onde tem festividades, feiras, festas, rodeios, eventos ciclísticos, ou seja, isso vai ao encontro do que RIBEIRO et. al. (1999, p. 18) afirmou em seu estudo. Já o entrevistado 2 disse que os locais como parques, feiras e praças foram escolhidos pelas dificuldades de acesso por viatura.

O entrevistado 1 opinou que o foco desse policiamento é “aproximar a polícia do cidadão, porque muitas vezes em uma viatura ou policial em animal montado a população se torna agressiva com aquele ambiente. Quando o policiamento atua em praças em que as pessoas estão praticando esportes, elas se tornam mais suaves com o ambiente. Com opiniões semelhantes, os policiais ciclísticos de Senador Canedo entendem, em sua maioria, 83% deles, que o policiamento ciclístico proporciona um maior contato com a comunidade.

O entrevistado 1 opinou também que quando o policiamento ciclístico atua em praças é 70% mais eficiente do que o serviço motorizado. Ribeiro et. al (1999, p. 25) dizem que o patrulheiro, por utilizar um meio de transporte mais flexível, pois não fica parado diante de congestionamento de tráfego de veículos ou depender de um espaço maior para se estacionar.

Do entrevistado 1, em entrevista gravada no dia 23 de agosto de 2018, foi transcrita a seguinte informação sobre os custos desse policiamento: “Praticamente nenhum, pois o policial ou tira no dia de serviço dele ou tira remunerado (AC4). As bicicletas foram doadas

por meio do Termo de ajuste de conduta. A manutenção é feita por meio de parceria com uma loja de bicicletas daqui.”

Com relação ao baixo custo, Razzolini (2007, p. 92) diz que a competência logística decorre da capacitação da empresa para fornecer ao cliente um serviço competitivamente superior e ao menor custo”. Da entrevista com o entrevistado 3, foi apontado que o custo para se manter uma bicicleta é praticamente zero, pois os gastos são apenas com eventual furo de pneu ou óleo nas correntes.

Ribeiro e Costa (1999, p. 21) apontam que o custo para se adquirir uma bicicleta é muito baixo quando se comparado com outros veículos e praticamente não haveria gastos com mecânica e manutenção. Parte da população de Senador Canedo (30%) considera que essa vantagem (redução de custos) é mais importante até mesmo do que as demais vantagens-, tais como maior contato com a comunidade e atuação policial em crimes que o serviço policial não pode intervir.

Em relação ao tipo de ocorrências, o entrevistado 3 disse: “O policiamento ciclístico é mais apropriado para ocorrências cotidianas, como repressão ao tráfico de drogas, por exemplo. Às de vulto necessitam de apoio motorizado”. O entrevistado 1 afirmou, em relação aos principais resultados positivos dessa patrulha, que a produtividade dos TCO do 27º BPM, em sua maioria, é devida ao policiamento ciclístico. E que em todos serviços há ocorrências, como uso ou tráfico de drogas, mas, ocasionalmente recuperam veículos roubados que são deixados “esfriando “em praças.

O entrevistado 1 relatou que essa atividade é uma atividade física, sendo, portanto, um diferencial em relação ao serviço tradicional de policiamento. Ribeiro e Costa (1999, p. 26) disseram que os ciclos patrulheiros teriam vantagens em relação aos demais da tropa, pela otimização do tempo em se fazer exercícios e benefício para saúde, o que ocasionaria em uma elevação da sua moral.

Prado (2015, p. 12), afirma que a bicicleta é um transporte saudável ao meio ambiente e ao próprio policial. A fim de verificar a veracidade dessa informação, os policiais que participam do policiamento ciclístico foram unânimes em afirmar que esse serviço contribui para uma melhora no condicionamento físico e saúde deles. Ribeiro e Costa (1999, p. 36) fizeram essa mesma pergunta aos policiais militares da capital e do 4º BPM (Anápolis) e 89% deles responderam que sim e 11%, não, esses policiais não pertenciam à patrulha ciclística ainda.

Ribeiro et. al. (1999, p. 18) dizem que o policiamento ciclístico, desde que as condições topográficas do terreno permitam, poderá ser empregado em quaisquer locais

movimentados de público a pé. Segundo o entrevistado 3, o relevo da cidade é um ponto forte e há muitos lagos e praças onde pessoas se aglomeram e bicicletas são mais eficientes que veículos motorizados. Já o entrevistado 2 disse, por outro lado, além do clima, a baixa velocidade de locomoção seria uma vulnerabilidade.

Por fim, o entrevistado 2 falou sobre quais locais ele considera importante a implantação do policiamento ciclístico em Goiás. Ele respondeu: Cidades com maior número de feiras, parques e praças, com o objetivo de melhorar o policiamento nesses locais.

Já o entrevistado 3 abrangeu para toda e qualquer cidade, pois aproximaria a polícia do cidadão, viabilizaria o acesso em locais que a VTR não conseguiria entrar. Entretanto, ele ressalva que, há cidades que o relevo é muito inclinado e deveria haver uma avaliação sobre a viabilidade de implantação, pois poderia oferecer riscos de segurança aos policiais.

A forma de atuação em Senador Canedo é a seguinte, segundo o entrevistado 3: A carga horária tem sido de 8 horas, revezando em deslocamentos de patrulhamento, pontos de estacionamentos, deslocamentos a pé ou em VTR específica. As patrulhas são em três bicicletas, sendo que um é o comandante.

Em questionário com seis de dez patrulheiros ciclísticos de Senador Canedo, pergunta nº 5 do questionário, todos afirmaram que esse serviço é complementar ao realizado em viaturas, pois faz coisas que o serviço motorizado não pode fazer. Razzolini (2007) ensina que serviço flexível é àquele que é inovador, ou seja, a empresa responder às situações não previstas.

Os requisitos para participar da patrulha é conhecer o POP, em especial o POP motociclístico, já que o POP ciclístico está em fase de aprovação pela Academia de Polícia Militar, segundo o entrevistado 3. Ainda de acordo com este entrevistado, afirmou que os policiais são selecionados de forma voluntária e devem ter bom condicionamento físico e habilidade com bicicleta.

Com relação às vulnerabilidades e pontos fracos, a condição climática pode afetar a forma de execução do serviço. Segundo o entrevistado 3, quando há sol forte ou chuva, as bicicletas são colocadas em VTR específica e os policiais continuam o trabalho convencional. Ribeiro e Costa (1999, p. 27) afirmaram que durante esse período, a solução seria voltar a executar o policiamento tradicional, a pé ou motorizado, na mesma área geográfica sob sua responsabilidade.

A população de Senador Canedo foi estimada em 84.443 pelo IBGE, segundo o censo de 2010. A fim de coletar uma amostra validada, foi considerado um erro amostral de

6%, uma proporção da característica pesquisada no universo de 85% e lançada na fórmula, segundo ensinado por Santos (2018). A amostra válida foi de 171 pessoas.

Em Senador Canedo foi realizado um questionário com a população local nos dias 23 de agosto e 5 de setembro de 2018 e foram ouvidas 185 pessoas nas seguintes áreas da cidade: Feira Urupuru (centro), Praça Criativa (centro), Parque Boa Vista (setor Boa Vista), Praça da Matriz (Vila Santa Rosa). Foi perguntado se eles aprovam o policiamento ciclístico e 93% responderam que sim, sendo que 6% não quiseram responder e 1% reprovaram. Em comparação com os estudos de Ribeiro e Costa (1999, p. 33), nas cidades de Goiânia e Anápolis, ouviram 500 (quinhentos), 82% aprovaram, 9% desaprovaram, 9% foram indiferentes.

Em Senador Canedo, o policiamento ciclístico trabalha em lugares estratégicos, como em parques, praças, feiras livres e outros locais com aglomeração de pessoas, segundo entrevistas com os entrevistados 2 e 3. Foi indagado à população que usufrui desse serviço qual seria o melhor lugar para o policiamento de bicicleta. O Gráfico 1, apresenta os resultados da pesquisa realizada, com questionário, neste trabalho, com cidadãos de Senador Canedo, quanto às localidades de preferência destes para se aplicar a patrulha ciclística:

Gráfico 1- Percentual das preferências dos cidadãos canedenses para a atuação da patrulha ciclística (23ago2018 a 05set2018)



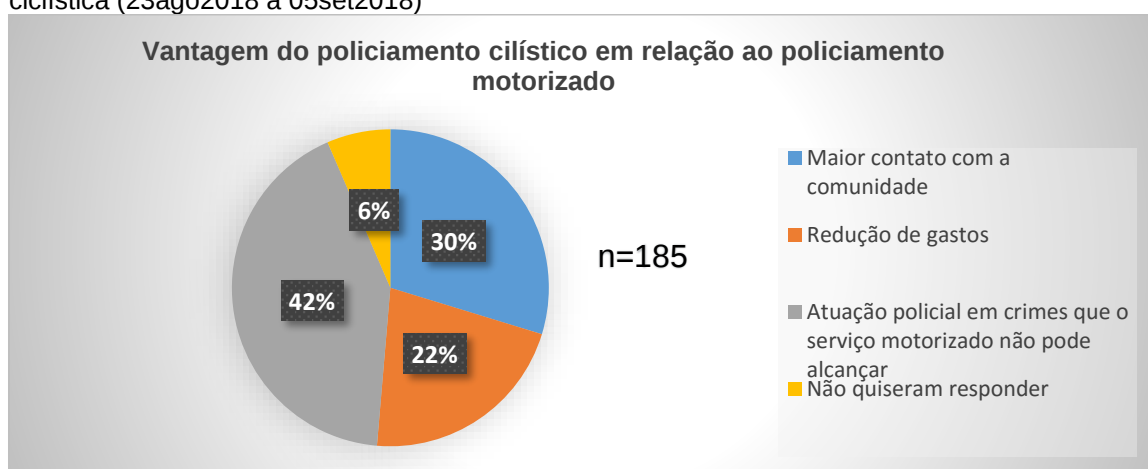
Fonte: (O autor ,2018)

Das análises do Gráfico 1, pode-se observar que os locais de maior preferência da população, para o policiamento ciclístico são as praças com 35% e os entornos de escolas com 30%. Os resultados desse questionário combinam com os resultados de Ribeiro e Costa (1999, p.34) com cidadãos de Goiânia e Anápolis, os quais indicaram suas preferências para a implantação do policiamento ciclístico, nas respectivas cidades. Nessa pesquisa 64,86%

elegeram, as áreas escolares, em primeiro lugar, turísticas, em segundo lugar e praças, em terceiro lugar.

Ribeiro e Costa (1999, p. 16) disseram que a patrulha ciclística acumula as vantagens do policiamento a pé, que tem um maior contato com as pessoas da comunidade, e do motorizado, que tem a mobilidade. Da mesma forma, no questionário aplicado em Senador Canedo, foi perguntado: em sua opinião, qual o maior custo benefício do policiamento ciclístico, em relação ao policiamento motorizado? O Gráfico 2 apresenta os resultados para essa questão.

Gráfico 2- Percentual das preferências dos cidadãos de Senador Canedo das vantagens da patrulha ciclística (23ago2018 a 05set2018)



Fonte: (O autor, 2018)

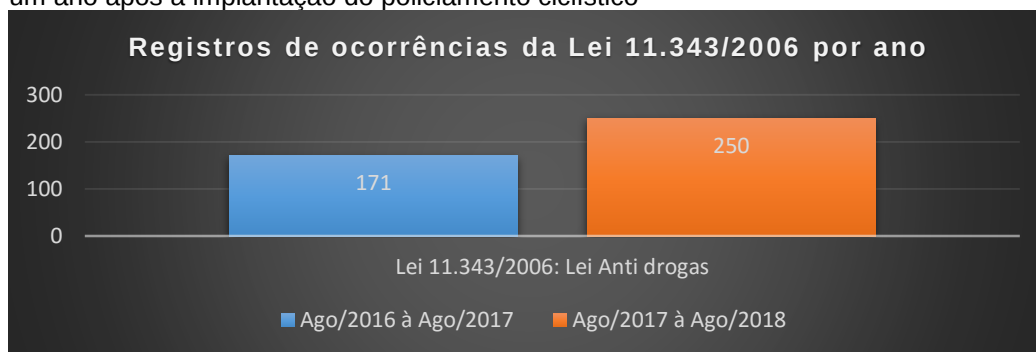
Das análises do gráfico 2 observa-se que nos estudos com os cidadãos canedenses, 30% dos deles apontam que a maior vantagem do policiamento ciclístico é o maior contato com a comunidade, enquanto 42% entendem que é a atuação policial em diferentes crimes do que o serviço motorizado.

Rodrigues et. al. (2013, p. 13) afirmaram que o policiamento tradicional, por si só, não estava funcionando na região da grande São Pedro e o policiamento comunitário, sendo o policiamento ciclístico uma variação deste, a complementação para a prevenção dos crimes na mancha criminal analisada.

Razzolini (2007) diz, em termos de competência logística, que a disponibilidade é a capacidade de estar no local e momento certo para fornecer o serviço. Em questionamento à população de Senador Canedo se o serviço ciclístico é complementar ao serviço tradicional, 94% da população de Senador Canedo questionada, 173 de 185 entrevistados, concordaram que esse serviço deve ser complementar ao serviço de viatura.

Diante disso, com fulcro na declaração deste comandante e no que Rodrigues et. al. (2013, p. 19) observa-se que há um aumento significativo nas ocorrências de repressão ao uso e tráfico de drogas. O gráfico 4 compara as ocorrências da Lei 11.343/2006 em Senador Canedo em período anterior à implantação do policiamento ciclístico com o posterior.

Gráfico 4- Comparação das ocorrências da Lei de drogas em Senador Canedo entre um ano antes e um ano após a implantação do policiamento ciclístico



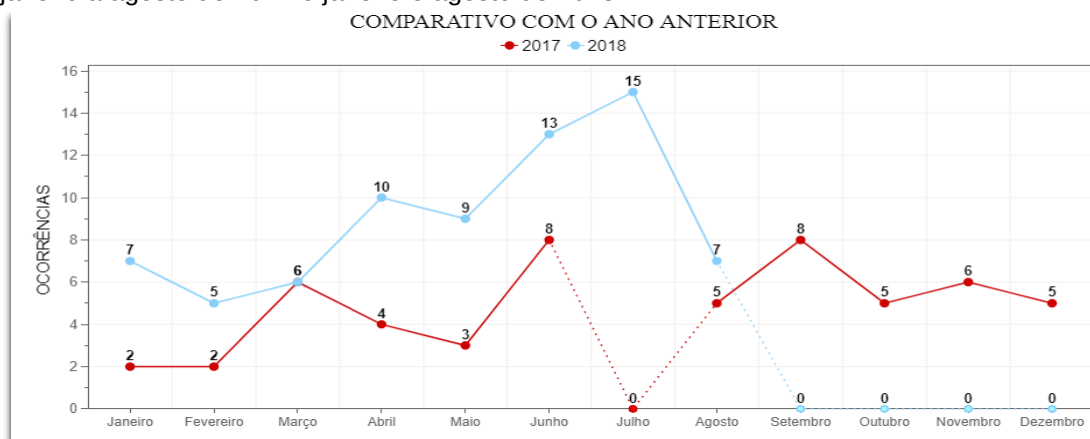
Fonte: (O autor com dados da pesquisa no Observatório de Segurança Pública, 2018)

O gráfico 4 mostrou o mesmo resultado observado por Rodrigues et. al. (2013, p. 19) acima, pois na comparação entre o ano anterior à implantação do policiamento ciclístico e o ano vigente, houve 46,20% de aumento nessas ocorrências.

O 27º Batalhão de Polícia Militar repassou algumas ocorrências do policiamento ciclístico registradas no período de agosto de 2017 a agosto de 2018, -RAI: 7441401, 6706235, 4534672, 4677938, 5001722, 5362114, 7197559-, de sete ocorrências, quatro eram de tráfico de drogas, duas de posse de drogas e uma de roubo. Ou seja, mais de 85% das ocorrências, seis de sete, são de tráfico ou posse de drogas.

Com relação aos foragidos recapturados, o gráfico 5 mostra o número de recapturas mês a mês em uma comparação com os anos de 2017 e 2018 até o mês de agosto:

Gráfico 5- Comparação de número de foragidos recapturados mês a mês em Senador Canedo entre janeiro à agosto de 2017 e janeiro e agosto de 2018



Fonte: (Registro Integrado de Atendimentos -RAI - SSP-GO,2018)

O gráfico 5 indica um aumento de 140% com relação ao período compreendido entre agosto de 2016 à agosto de 2017, 30 recapturas no ano anterior e 72 no ano posterior à implantação do policiamento ciclístico. Ressalva-se que não são apenas recapturados por ações da patrulha ciclística, mas no período em que ocorreu a sua implantação:

Prado (2015, p. 12), afirma que os policiais em bicicleta devem ser empregados em pequenos delitos, como furtos, roubos e o tráfico de drogas. No mesmo sentido, o entrevistado 2 afirmou que os crimes mais combatidos são tráfico e posse de drogas e roubo. Com relação ao roubo, segundo dados do Observatório de Segurança Pública, no período da implantação do policiamento ciclístico, houve uma redução de 26,1% desse crime se comparado com o ano anterior à implantação.

Dentre as amostras das ocorrências do policiamento ciclístico, encontram-se algumas ocorrências de apreensão de armas. A tabela 1 mostra os números de ocorrências registradas pela Lei 10.826/2003 em uma comparação entre os anos 2017 e 2018 até o mês de agosto dos respectivos anos.

Tabela 1- Comparação de número de ocorrências da Lei 10.826/2003 em Senador Canedo entre janeiro à agosto de 2017 e janeiro e agosto de 2018

CRIMES DO ESTATUTO DO DESARMAMENTO EM SENADOR CANEDO			
Naturezas	Ago/2016 à Ago/2017	Ago/2017 à Ago/2018	%
LEI 10.826/2003: ESTATUTO DE DESARMAMENTO	78	113	44,87%
LEI 10.826/03 ART. 12 POSSE IRREGULAR DE ARMA DE FOGO DE USO PERMITIDO	14	24	71,43%
LEI 10.826/03 ART. 14: PORTE ILEGAL DE ARMA DE FOGO DE USO PERMITIDO	26	46	76,92%
LEI 10.826/03 ART. 16: POSSE OU PORTE ILEGAL DE ARMA DE FOGO DE USO REST	14	21	50,00%
LEI 10.826/03 ART. 17 COMERCIO ILEGAL DE ARMA DE FOGO	0	1	100,00%

Fonte: (Observatório de Segurança Pública de Goiás, 2018)

Pela tabela 1 verifica-se um aumento de apreensões de armas nos principais crimes da Lei. Em geral, há um aumento de 44,87% das ocorrências da Lei 10.826/2003, incluídos nelas um aumento de 71,43% de apreensões de armas no artigo 12, posse irregular de arma de fogo, 76,92% de aumento com relação ao artigo 14, porte ilegal de arma de fogo, 50% de aumento com relação ao crime do artigo 16, posse ou porte ilegal de arma de fogo de uso restrito e, por fim, 100% de aumento com relação ao crime de comércio ilegal de arma de fogo, artigo 17 da referida Lei.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho possibilitou o estudo do policiamento ciclístico em Senador Canedo a fim de poder concluir ser ou não possível aplicá-lo em outras cidades do Estado de Goiás. A pesquisa de campo realizada com policiais militares do 27º Batalhão de Polícia Militar, no Observatório de Segurança da Secretaria de Segurança Pública de Goiás, bem como questionário à população de Senador Canedo, permitiu levantar quais são os indicadores de eficácia desse policiamento em relação ao policiamento tradicional.

É possível afirmar que esse modelo de policiamento pode ser implantado em outras cidades do Estado de Goiás. Cidades onde haja grande quantidade de feiras, parques e praças é o fator essencial para se implantar tal policiamento. Fatores topográficos, climáticos ou até de exposição do policial podem interferir na eficácia do policiamento ciclístico, mas é possível atuar mesmo nessas áreas. Assim, recomenda-se uma análise dos gestores de cidade a cidade a fim de verificar o custo benefício específico para a realidade da região.

Diante do estudo dos autores e pesquisas de campo, pode-se concluir que os locais estratégicos para o policiamento ciclístico atuar são àqueles onde há aglomeração de público à pé, como feiras, parques, festas, zonas comerciais e escolares. Dentre essas áreas, a preferência da população é parques e escolas. Nesses locais o serviço de viatura têm dificuldades para atuar por questões de acesso e visibilidade. Desta forma, para esses locais, o serviço de patrulhamento ciclístico é mais eficaz.

Com relação às vantagens, as duas mais votadas pela população de Senador Canedo foram a aproximação da polícia com a comunidade e a atuação policial em diferentes crimes do que o policiamento tradicional atua. Outra vantagem descoberta é o fator surpresa, por ser um policiamento inovador, silencioso e discreto, constantemente pega em flagrante criminosos em áreas inacessíveis às viaturas, como áreas com grande aglomeração de pessoas.

Assim, foi comprovado que a atuação desse policiamento é em ocorrências cotidianas, como os crimes da lei de drogas. Com base nos resultados obtidos pelo Observatório de Segurança Pública, houve um aumento expressivo nessas ocorrências desde que o policiamento ciclístico foi implantado, além de aumento nos crimes do Estatuto do desarmamento. Ademais, por ser um policiamento que aborda muito, houve um aumento de foragidos recapturados com relação ao período anterior a essa implantação.

Pode-se concluir que há a vantagem ecológica, por ser um meio de transporte limpo ao meio ambiente, pois não há liberação de resíduos tóxicos, ocasionando assim uma sustentabilidade para futuras gerações. Há também um ganho na motivação dos policiais que

desejam praticar esportes e podem fazer isso enquanto trabalham. Em questionário aos patrulheiros ciclísticos, todos afirmaram que esse serviço aumentaria o condicionamento físico deles.

Para implantar o policiamento ciclístico é necessário buscar apoio com órgãos do Poder público, como Senador Canedo conseguiu com o Ministério Público de Goiás, ao repassar valores arrecadados do TAC. Também, patrocínios com empresas de bicicletas ou de esportes, como o 27º BPM conseguiu com uma loja de bicicletas da cidade para fazer reparos nelas. Isso se justifica diante das dificuldades orçamentárias do Estado.

O segundo ponto é buscar conhecer o POP motociclístico e adaptá-lo para o patrulhamento ciclístico. Uma recomendação para comandantes interessados em implantar esse policiamento seria entrar em contato com o Batalhão de Senador Canedo para que o CPU ou outros policiais pudessem passar um treinamento para dar início em outro local do Estado. Os policiais devem ingressar de forma voluntária e terem apenas bom condicionamento físico e habilidade com bicicletas.

Por fim, o terceiro ponto são custos. Foi comprovado praticamente não haver gastos para a Administração Pública com a implantação dessa modalidade de policiamento, muito embora houve para terceiros. A doutrina administrativista ensina que competência logística é oferecer um serviço superior com menor custo. Pode-se verificar que esse serviço é sim competente de forma logística.

Como houve uma combinação de conclusões com as pesquisas anteriores sobre policiamento ciclístico, esses resultados podem ser repetidos em outras cidades que vierem a implantar o policiamento ciclístico, pois o foco desse policiamento é diferente, ou seja, é complementar, não vai substituir o anterior, vai apenas somar forças para aumentar a produtividade do Batalhão aderente ao novo modelo.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Contagem Populacional**. 2018. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/senador-canedo/panorama>>. Acesso em 26/08/2018.

_____. Lei nº 10.826, de 22 de dezembro de 2003. **Estatuto do Desarmamento**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2003/L10.826.htm>. Acesso em 04/12/2018.

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Contagem Populacional**. 2018. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/trindade/panorama>>. Acesso em 13/09/2018.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GOIÁS. Secretária de Segurança Pública do Estado de Goiás. **Dados Estatísticos da SSPAP-GO**. 2018. Disponível em: <<http://www.ssp.go.gov.br/painelOcorrencias.html>>. Acesso em 23/09/2018.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS. Acervo digital. **MBA em Gestão de Polícia Ostensiva: organização e logística**. 2017. Disponível em: <<https://acervodigital.ssp.go.gov.br/pmgo/handle/123456789/339>>. Acesso em 11/07/2018.

PRADO, Victor Lucio do. **Indicadores de desempenho que avaliam o produto que a polícia militar do estado de Mato Grosso oferece ao cidadão por meio do policiamento ciclístico**. Cuiabá: Editora RHM, 2015. Disponível em: <<http://revistacientifica.pm.mt.gov.br/ojs/index.php/semanal/article/view/254>>. Acesso em 30/07/2018.

RAZZOLINI, Edelvino Filho. **Logística Empresarial no Brasil: tópicos especiais**. Curitiba: Editora InterSaberes, 2007.

RIBEIRO, Sidney Pontes; COSTA, Epaminondas Alves. **O Emprego da bicicleta como processo de policiamento na PMGO**. Goiânia: CAPM, 1999.

RODRIGUES, Andrey Carlos et al. **A eficácia do policiamento interativo-comunitário na redução da violência em São Pedro**. Brasília: VI Consad de Gestão Pública, n. 30/112, p.1-25, 16 abr. 2013. Disponível em: <<http://consad.org.br/wp-content/uploads/2013/05/112-A-EFIC%C3%81CIA-DO-POLICIAMENTO-INTERATIVO-COMUNIT%C3%81RIO-NA-REDU%C3%87%C3%83O-DA-VIOL%C3%8ANCIA-EM-S%C3%83O-PEDRO.pdf>>. Acesso em 30/07/2018.

SANTOS, Glauber Eduardo de Oliveira. **Cálculo amostral**: calculadora on-line. Disponível em: <<http://www.calculoamostral.vai.la>>. Acesso em 26/08/2018.

SILVA, Jocélio Monteiro da. Segurança Pública Ativa: **Avaliação do VO2MAX dos ciclo-patrulheiros do 2º Batalhão de Polícia Militar do Estado da Paraíba (BPM-PB)**. Campina Grande: Universidade Estadual da Paraíba , 2012. Disponível em: <<http://dspace.bc.uepb.edu.br:8080/xmlui/handle/123456789/949>>. Acesso em 31/07/2018.

APÊNDICE 1- Entrevista

ENTREVISTA COM O COMANDANTE RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO
DO POP CICLÍSTICO EM SENADOR CANEDO

Data da entrevista:

Nome completo:

Data de nascimento:

Cargo e função:

Nível de escolaridade:

Endereço:

Local de nascimento:

- 1- Como é o treinamento para a patrulha ciclística?
- 2- Qual(is) local(is) de patrulhamento? Qual a área de atuação (deslocamento entre regiões)?
- 3- Qual é a carga horária?
- 4- Como é feita a seleção?
- 5- O serviço é voluntário?
- 6- O serviço recebe AC4?
- 7- Qual é a quantidade de bicicletas? Qual a marca?
- 8- Recebe ou recebeu incentivos de algum patrocinador? Quem e quando?
- 9- Quando se iniciou o patrulhamento ciclístico em Senador Canedo?
- 10- Qual é a média de abordagens, apreensões e prisões?
- 11- Na opinião do senhor, é um serviço necessário em quais áreas do Estado de Goiás?
- 12- Qual é o custo para se manter uma bicicleta?
- 13- Quais delitos o policiamento ciclístico é mais adequado?
- 14- O que mudou em termos de eficácia no período anterior ao policiamento ciclístico(agosto de 2017) e o posterior(agosto de 2018) no 27º BPM?

ENTREVISTA COM O COMANDANTE RESPONSÁVEL PELO POLÍCIAMENTO
CICLÍSTICO EM SENADOR CANEDO

Data da entrevista:

Nome completo:

Data de nascimento:

Cargo e função:

Nível de escolaridade:

Endereço:

Local de nascimento:

- 1- Quais os motivos para se desempenhar o patrulhamento ciclístico em parques, praças e regiões de grande aglomeração em Senador Canedo?
- 2- Quais são os resultados positivos do patrulhamento ciclístico?
- 3- Quais são os objetivos do policiamento ciclístico?
- 4- Como o policiamento ciclístico atua? Há um procedimento padrão?
- 5- O policiamento ciclístico foi bem recebido pela população?
- 6- O policiamento ciclístico pode atuar como fator surpresa?
- 7- O policiamento ciclístico tem um contato maior com a comunidade do que o policiamento motorizado?
- 8- O custo do policiamento ciclístico é baixo?
- 9- O policiamento ciclístico oferece um serviço de qualidade? Por quê?
- 10- Qual o custo benefício em relação ao serviço motorizado?
- 11- É um policiamento inovador? A sociedade é satisfeita com o serviço prestado?
- 12- A escolha dos locais de atuação foi feita com qual critério?
- 13- O que é preciso para um policial ser um patrulheiro ciclístico?

ENTREVISTA COM O COMANDANTE DO 27º BATALHÃO DA POLÍCIA
MILITAR

Data da entrevista:

Nome completo:

Data de nascimento:

Cargo e função:

Nível de escolaridade:

Endereço:

Local de nascimento:

- 1- Quais os motivos para a criação da patrulha ciclística em Senador Canedo?
- 2- Quais os locais em que o policiamento ciclístico atua? Esses locais foram escolhidos por quais motivos?
- 3- O que melhorou em Senador Canedo desde a implantação do policiamento ciclístico se comparado com o período anterior(agosto de 2016 à agosto de 2017)?
- 4- Quais os crimes que foram mais combatidos durante esse patrulhamento?
- 5- Quais as vantagens do policiamento ciclístico em relação ao policiamento motorizado?
- 6- Qual o impacto social desse policiamento? Ou seja, como ele foi recebido pela população?
- 7- O que pode atrapalhar o serviço do policiamento ciclístico? O clima? Vulnerável? Necessidade de apoio motorizado?
- 8- O que é necessário para se criar e manter tal policiamento? Qualquer policial pode ser um patrulheiro ciclístico?
- 9- Na opinião do senhor, esse policiamento deve ser implantado em quais locais do Estado de Goiás? Por quê?
- 10- Como o policiamento ciclístico atua? Há um procedimento padrão?

APÊNDICE 2 – Questionário

QUESTIONÁRIO COM PM'S DO POLICIAMENTO CICLÍSTICO

Data do questionário:

Nome completo:

Data de nascimento:

Cargo e função:

Nível de escolaridade:

Endereço:

Local de nascimento

1-Você considera necessário o policiamento ciclístico?

() Sim

() Não

2- Você considera eficiente o patrulhamento ciclístico?

() Sim

() Não

3-Você considera que há mais contato com a sociedade?

() Sim

() Não

4-O policiamento ciclístico contribui para sua saúde(atividade física)?

() Sim

() Não

5- é um serviço complementar ao serviço de viatura? Ou seja, faz coisas que o serviço em viatura não pode fazer?

() Sim

() Não

QUESTIONÁRIO PARA A POPULAÇÃO DE SENADOR CANEDO

1- Você acha que o serviço da PM melhorou desde a implantação do policiamento ciclístico em Senador Canedo, se comparado com o período anterior à implantação?

() Sim

() Não

1- Você acha que a Polícia Militar deveria investir nesse policiamento em outras áreas estratégicas do Estado, como é feito aqui?

() Sim

() Não

2- Em quais áreas o policiamento ciclístico seria mais importante?

() praças () escolas () comércios () lugares turísticos () residências

3- Em sua opinião, qual o maior custo benefício do policiamento ciclístico ,em relação ao policiamento motorizado, para a população de sua cidade?

() maior contato com a comunidade () redução de gastos () atuação policial em crimes que o serviço motorizado não pode alcançar

4- O policiamento ciclístico trouxe benefícios para a população da sua cidade ao abordar suspeitos em uma área que o serviço motorizado não abordaria?

() Sim

() Não