

MOTOCICLISMO POLICIAL: UMA ANÁLISE DE SUA APLICABILIDADE NAS RODOVIAS FEDERAIS DE MT

Leandro Ademar Haddad Camolesi¹

RESUMO

O presente artigo trata da utilização de motocicletas no policiamento das rodovias federais matogrossenses, tanto para auxiliar na prevenção de acidentes como no combate à criminalidade, identificando, através de questionário, os pontos favoráveis e desfavoráveis do ponto de vista das percepções dos policiais (incluindo os que são motociclistas batedores e moto policiais) lotados na 1ª Delegacia da 2ª Superintendência de Polícia Rodoviária Federal de Mato Grosso (2ª SRPRF/MT). Inicialmente nós abordamos o resgate histórico do desenvolvimento da motocicleta e seu emprego na atividade policial no Brasil e no Mundo. Em seguida foi descrita fundamentação teórica atinente ao papel da Polícia Rodoviária Federal (PRF) na Segurança Pública e a descrição dos cursos para fazer parte do grupo de motociclistas batedores e moto policiais da PRF. Finalizando, constatamos que o emprego de motocicletas no policiamento de rodovias é extremamente válido.

Palavras-chave: *Motocicletas – Motociclismo policial – Policiamento de rodovias*

ABSTRACT

This article deals with the use of motorcycles in the policing of Mato Grosso Federal highways, both to help prevent accidents such as fighting crime by identifying, through a questionnaire, the points for and against through the perceptions of the officers (including those motorcycle outriders and motorcyclists scouts) stationed in the 1st station of the 2nd Superintendence of Federal Highway Police of Mato Grosso (2nd SRPRF/MT). We first performed a historical development of the motorcycle and its use in police activity in the Brazil and worldwide. Next was described theoretical regard to the role of Federal Highway Police (PRF) in public safety and the description of the courses to be part of the body of motorcycle outriders and motorcyclists scouts of the PRF. Finally, we found that the use of motorcycles on the roads policing is extremely valuable.

Keywords: *Motorcycles – Motorcycle police – Policing of highways*

¹ Inspetor PRF, especialista em Políticas de Segurança Pública e Direitos Humanos pela FUFMT.

INTRODUÇÃO

Mato Grosso tem experimentado nos últimos anos, a exemplo do próprio país, um crescimento econômico expressivo, com um aumento de riquezas que por aqui circulam, bem como o trânsito de pessoas e produtos. Dada a natureza de nossa economia ainda ser primária, baseada no plantio de grãos (soja, arroz, milho) e gado de corte, o escoamento destes produtos para fora do Estado, seja para o mercado interno brasileiro, seja para exportação, se dá por caminhões, incluindo em grande número os enormes “bi trens”, que trafegam pelas rodovias, das quais as federais tem o maior fluxo de trânsito, visto que a utilização de ferrovias e navegação ainda é incipiente. Como também somos um estado que atrai mão de obra, é grande o fluxo de pessoas que vem para cá em busca de oportunidades e que utilizam as rodovias nos seus deslocamentos ao serviço ou de férias. A concentração de circulação de pessoas e mercadorias no sistema modal rodoviário também tem o seu lado negativo: o aumento de acidentes e de ilícitos praticados nas rodovias mato-grossenses sob circunscrição da Polícia Rodoviária Federal, que como se sabe, é órgão integrante da Segurança Pública, de acordo com disposição constitucional e também órgão de trânsito, de acordo com as disposições legais do Contran.

Como o número de acidentes ocorridos durante o dia é maior que os do período noturno (vide tabela abaixo, referente ao trecho mato-grossense da rodovia federal mais movimentada, a BR 364, nos anos de 2006 à 2009, com destaque para o número de acidentes envolvendo caminhões), e como invariavelmente temos bloqueio de pista em função dos mesmos, notamos que as motocicletas, pelo seu poder de deslocamento rápido, poderiam ser utilizadas em operações de rondas pelas estradas a fim de coibir excessos no trânsito e aumentar a sensação de segurança dos usuários que trafegam pelas mesmas. Além disso, poderiam trafegar com mais facilidade por entre pistas bloqueadas em acidentes, agilizando o atendimento dos mesmos e coordenando o tráfego, diminuindo assim a possibilidade de novos acidentes. Poderiam até mesmo atuar com suporte de outras viaturas (de

2 BRASIL, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Boletim de Estatísticas da 2ª SPRF/MT**. Cuiabá: Núcleo de Medicina Rodoviária (NURAM), 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal, 2009.

quatro rodas) no combate à criminalidade. Por fim, pesa a favor das motocicletas o baixo consumo de combustível e custo de aquisição e manutenção quando comparado aos automóveis.

Isto posto, temos então que o objetivo geral ao longo deste trabalho foi o de caracterizar e divulgar o motopolicimento como estratégia válida no sentido de melhorar o trabalho da PRF nas rodovias federais em território matogrossense, a partir da percepção dos envolvidos diretamente na questão, ou seja, dos policiais da 1ª Delegacia desta Regional que atuam na atividade fim (policimento das rodovias) incluindo aqueles que são brevetados como motociclistas policiais e policiais batedores, além do levantamento bibliográfico acerca do moto policiamento em outras instituições policiais, no Brasil e no Mundo.

Ano	Período	Nºacidentes	L.leves	L.graves		Mortos	Veíc. Carga	Pickups	Carros de passeio	Motos	Ônibus
2006	Dia	834	172	106		47	459	120	180	52	23
	Noite	237	88	73		20	70	31	78	46	12
2007	Dia	936	176	106		30	512	133	204	57	30
	Noite	480	100	63		30	276	41	104	47	12
2008	Dia	1205	236	138		46	660	131	281	96	37
	Noite	310	134	66		25	122	29	94	55	10
2009	Dia	1360	303	116		44	754	168	325	76	37
	Noite	586	135	87		22	357	49	109	55	16

Fonte: Núcleo de Medicina Rodoviária (NURAM) da 2ª SPRF/MT

Quadro 01: Estatística de acidentes ocorridos em MT, nos anos de 2006 à 2009 – BR 364

HISTÓRIA DA MOTOCICLETA

Segundo Harris³, por volta de 1885, John Kemp Starley projetou uma bicicleta chamada Rover Safety, cujo principal diferencial em relação ao padrão anterior de bicicletas consistia em duas rodas de mesmo diâmetro, diferente das então existentes, cuja roda dianteira era muito maior. Daí para ganhar um motor foi um pulo. O responsável pela ideia foi ninguém menos que o alemão Gottlieb Daimler, o célebre fundador da Mercedes Benz, que instalou um motor de ciclo Otto monocilíndrico montado verticalmente no centro da máquina, movido à gasolina. A Hildbrand & Wolfmuller foi a primeira fabricante a produzir veículos motorizados de duas rodas em série, patenteando a ideia em Munique/Alemanha em 1894. Nos Estados Unidos, a Indian (que foi a marca de motocicleta mais vendida no mundo até a 1ª Guerra Mundial), foi fundada em 1900, e a Harley-Davidson (HD) surgiu em 1903. Estima-se que por volta de 1910 existiam 394 empresas do ramo no mundo, 208 das quais na Inglaterra. A maioria acabou fechando por não resistir à concorrência e à crise econômica de 1929.

Para Berk⁴ o destino deu uma mãozinha para a Harley-Davidson. Durante a I Grande Guerra, o Exército americano comprou 41.000 motos motos da sua concorrente Indian, e apenas 1.500 HD, que manteve seu foco voltado para o mercado civil, onde vendeu no mesmo período 10.000 motos, contra nenhuma da Indian. Porém, quando o Exército americano entrou vitorioso no território alemão em 09 de Novembro de 1918, os jornais americanos da época estamparam nas manchetes a foto de uma Harley Davidson com *sidecar* cruzando a fronteira alemã. O elo existente entre vitória, patriotismo e Harley Davidson surgiu nessa época, e é bem explorado pelo marketing da empresa até os dias de hoje, apesar da mesma sofrer cada vez mais a concorrência (no mercado civil e policial no mundo) das fabricantes japonesas (Honda, Kawasaki, Yamaha e Suzuki) e da alemã BMW, esta uma grande fabricante de motocicletas desde antes da II Grande Guerra, durante a qual fabricou

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

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

milhares de motocicletas para o exército alemão e cujos exemplares capturados por russos, americanos e ingleses influenciaram decisivamente o *design* e a mecânica das motocicletas dos primeiros anos do pós guerra.

Os 5 modelos atuais trazem as mais variadas potências, desde as econômicas motonetas (*scooters*) de 50 cilindradas até as motocicletas esportivas de mais de 1.500 cilindradas. Quanto ao tipo de motocicletas, estas dividem-se em: motos de rua (turismo, estradeiras), motos esportivas, motos *off-road* e motos de uso misto. As motocicletas de rua se apresentam com o equipamento necessário para trafegarem nas ruas: faróis, espelhos, uma buzina e um escapamento com silenciador. Seus pneus tem um padrão de banda de rodagem que fornece boa tração tanto em pistas molhadas quanto secas. As motocicletas de rua geralmente se apresentam de duas formas: turismo e estradeiras. As motos de turismo são especialmente projetadas para viagens de longa distância, e seu recurso mais distinto, além das bolsas de sela e bancos confortáveis, são as carenagens, para-brisas aerodinâmicos que envolvem o farol dianteiro para aprimorar o estilo e reduzir o arrasto aerodinâmico. As Harley-Davidson modelo Police Road King são exemplos da categoria turismo. As estradeiras, mais despojadas, não possuem carenagens nem porta bagagens extras. As motos esportivas são projetadas para altas velocidades e estradas com muitas curvas. Oferecem motores multicilíndricos para produzirem mais potência, quadros de liga de alumínio (mais leves), suspensões para melhorar o manejo, pneus de alta potência e freios eficientes. Em vez de sentarem eretos, os pilotos de motos esportivas inclinam-se para frente sobre o tanque de gasolina para reduzir a resistência do vento. As motocicletas *off-road* incluem as motos de *motocross* e as motos para estradas de terra – máquinas para lidar com saltos, saliências e outros obstáculos encontrados em circuitos de corrida fechados ou trilhas na floresta. As motocicletas *off-road* têm quadros mais estreitos e leves, maior distância livre do solo e sistema de suspensão diferenciado. Elas também têm uma partida a pedal para reduzir o peso e os pneus com um padrão de banda de rodagem repletos de ressaltos para melhorar a tração. As motos de uso misto são motocicletas liberadas para as ruas que oferecem

5 HARRIS, Bill. "*HowStuffWorks - Como funcionam as motos*". Disponível em: <<http://www.carros.hsw.uol.com.br/motos3.htm>> Acesso em: 27Nov. 2009.

alguns recursos *off-road*. São tão leves quanto as motos para as estradas de terra, porém com recursos de motos de rua (partida elétrica, buzina, escapamento com silenciador, retrovisores, etc.) e trazem pneus específicos que funcionam tanto na terra quanto no asfalto.

O USO DA MOTOCICLETA NAS CORPORAÇÕES POLICIAIS NORTE-AMERICANAS

As ⁶motocicletas começaram a ser utilizadas pela polícia em 1909 em Pittsburg, estado da Pensilvânia, mas o seu primeiro emprego no combate à foras-da-lei se deu em 1916, quando o General John J. Pershing do Exército americano decidiu utilizá-las para caçar o mexicano Pancho Villa e seu bando, tanto em território americano (oeste texano) quanto o nordeste mexicano. Empregadas com o intuito de substituir os cavalos em uma região árida e poeirenta de clima hostil, as motos (das marcas americanas Harley-Davidson, Indian e Excelsior) se saíram relativamente bem, chamando a atenção do Exército e polícia norte-americanos. O certo é que na metade dos anos 20, mais de 3.000 motos já se encontravam em serviço nas polícias dos Estados Unidos. Atualmente, em relação às polícias norte-americanas, são referências no motopolicimento o Departamento de Polícia de Los Angeles (LAPD) na Califórnia, que emprega motocicletas Kawasaki (modelo PKZ-1000) e BMW (modelo R1100 RT-P) na fiscalização de trânsito, na escolta de personalidades VIP's em visita à cidade, em um trabalho conjunto com o Serviço Secreto Americano e outras unidades envolvidas, além de atuar em cortejos fúnebres e assessorar a Divisão Municipal de Transporte na compra de motocicletas para a prefeitura local. Outra importante corporação é a Dallas Police Department, de Dallas, Texas, cidade que ficou marcada por ter sido palco do assassinato do presidente Kennedy em 1963. A força policial é composta por 2.700 homens, dos quais 38 são motopoliciais (motor officers), e que tem a sua disposição quarenta e quatro motocicletas Kawasaki, com as quais efetuam todo tipo de trabalho de natureza policial (abordagens de suspeitos, perseguições, escolta, etc.).

6 BERK, Joseph. *The complete book of Police and Military Motorcycles*. Boulder, Colorado USA: Paladin Press, 2001. p.1. p.55-70.

A MOTOCICLETA NO BRASIL

No Brasil, a ⁷história 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.

A MOTOCICLETA NA PRF

A PRF⁸ (criada em 1928 no governo Washington Luís com a denominação de “Polícia das Estradas”) foi uma das corporações policiais que primeiro utilizaram motocicletas no Brasil. Já em 1935, Antônio Félix Filho, o “Turquinho”, considerado o primeiro patrulheiro rodoviário federal, foi chamado para organizar a vigilância das rodovias Rio-Petrópolis, Rio-São Paulo e União Indústria, utilizando para isso duas Harley-Davidson e quatrocentos e cinquenta vigias da então Comissão de Estradas de Rodagem (CER).

7 A História sobre duas rodas. Disponível em: <http://www.viagemdemoto.com.br/historia_da_moto.htm> Acesso em: 19Nov. 2009.

8 BRASIL, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **História da Polícia Rodoviária Federal**. Disponível em :<<http://www.dprf.gov.br>>. Acesso em 30Out. 2009.

Em 2007⁹, por ocasião dos Jogos Pan-Americanos no Rio de Janeiro, a PRF recebeu da Secretaria Nacional de Segurança Pública (Senasp), 250 motos HD modelo Road King Police, de 1.690 cilindradas, para o patrulhamento das rodovias e escolta de atletas e demais autoridades. Hoje, essas ações são coordenadas através do Núcleo de Motociclismo (NUMOT), subordinado à Coordenação Geral de Operações (CGO) do DPRF, e são executadas pelos Corpos de Motociclismo Regionais (CMR), subordinados à Seção de Policiamento e Fiscalização (SPF) existentes em diversas Superintendências. Hoje a PRF possui em todo o Brasil cerca de apenas quinhentos policiais brevetados, de um efetivo total de quase dez mil policiais. A 2ª SRPRF/MT, por sua vez, apesar de ter em seus quadros vinte e três policiais brevetados nos cursos de escolta policial e motopolicimento, além de seis motocicletas HD, vive a expectativa de ter seu próprio CMR, uma exigência do próprio DPRF com vistas à Copa do Mundo de 2014 e às Olimpíadas Rio-2016. Para que isto ocorra, estão sendo providenciados cursos para capacitação de novos motopoliciais, além de aquisição de um modelo de moto mais leve e de cilindrada menor que as Road King, mais adaptadas às nossas rodovias estreitas e ao nosso clima. Através da modalidade de aquisição pregão promovido pelo DPRF, venceu a Yamaha com o modelo XT 660R.

A MOTOCICLETA EM OUTRAS CORPORAÇÕES POLICIAIS BRASILEIRAS

Várias outras valorosas corporações policiais brasileiras utilizam motocicletas, em especial as Polícias Militares estaduais. As ¹⁰Rondas Ostensivas Com Apoio de Motocicletas (ROCAM) da Polícia Militar de São Paulo (PMESP), foram criadas em 1982 e desde 1986 está lotada 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

9 Idem, ibidem.

10 SÃO PAULO, Polícia Militar do Estado de. **Rondas Ostensivas com Apoio de Motocicletas (ROCAM)**. Disponível em: <<http://www.polmil.sp.gov.br>> Acesso em: 29Out. 2009.

combate ao crime, as ¹¹Rondas 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 ¹²Comando 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, policiar 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.

O PAPEL DA PRF

A ¹³Polícia Rodoviária Federal foi criada pelo presidente Washington Luiz no dia 24 de Julho de 1928, através do Decreto nº 18.323, com a denominação inicial de “Polícia de Estradas”, para cuidar do trânsito nas rodovias Rio-Petrópolis, Rio-São Paulo, Rio-Bahia e União Indústria. A partir de 1943 outras rodovias federais foram incluídas na área de atuação da PRF, atingindo nos dias atuais cinquenta e três mil quilômetros de malha rodoviária sob sua responsabilidade, contando para isso com um contingente atual de cerca de dez mil policiais distribuídos em Superintendências e Distritos (no caso do Acre) que abrangem todos os estados brasileiros.

Com relação à Mato Grosso, cerca de quatrocentos policiais são lotados na 2ª SPRF/MT, distribuídos na sede em Cuiabá e nas oito delegacias, que por sua vez, subdividem-se em dezessete postos espalhadas pelo estado, o qual é cortado por

11 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.

12 MATO GROSSO, Polícia Militar do Estado de. **Comando de Ação Rápida (CAR), da Polícia Militar de Mato Grosso (PMMT)**. Cuiabá: Boletim Interno da PMMT, 2009.

13 BRASIL, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **História da Polícia Rodoviária Federal**. Disponível em :<<http://www.dprf.gov.br>>. Acesso em 30Out. 2009.

diversas rodovias federais (BR364, BR 163, BR 070 e BR 158, dentre outras).

Com o advento da Constituição de 1988, a Polícia Rodoviária Federal foi institucionalizada e integrada ao Sistema Nacional de Segurança Pública, Capítulo III, Item II, Art. 144, caput, inciso 11 §20, que estabelecem:

Art.144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: (...)

II - Polícia Rodoviária Federal¹⁴;

Sob essa nova ótica, a Polícia Rodoviária Federal passou a ter, também, como missão, parte das responsabilidades do Poder Executivo Federal, para com a segurança pública, além das atribuições normais para o qual a PRF foi criada, que dizem respeito ao trânsito, conforme disposto no Código de Trânsito Brasileiro, Capítulo II, Seção II, da composição e da competência do Sistema Nacional de Trânsito, que estabelece:

Art. 7º. Compõe o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades: (...)

V- a Polícia Rodoviária Federal¹⁵;

Através da Lei nº 8.028, de 12 de abril de 1990, e do Decreto nº II, de 18/01/91, a Polícia Rodoviária Federal passou a integrar a estrutura organizacional do Ministério da Justiça, como Departamento de Polícia Rodoviária Federal(DPRF), tendo sua estrutura e competência definida no art. 23 do supracitado Decreto e no Regimento Interno, aprovado pela Portaria Ministerial nº 237, de 19/03/91.

Posteriormente, o DPRF, através do Decreto nº 761, de 19/02/93, passou a integrar a estrutura regimental da Secretaria de Trânsito do Ministério da Justiça. Recentemente, através do Decreto nº 1.796, de 24/01/96, o DPRF passou a integrar a estrutura regimental da Secretaria de Planejamento de Ações Nacionais de Segurança Pública do Ministério da Justiça.

Conforme o exposto anteriormente, a PRF ao longo dos seus mais de oitenta

14 BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1988.

15 BRASIL, CÓDIGO DE TRÂNSITO. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97. 3 ed. Brasília: DENATRAN, 2007.

anos de vida teve ampliada suas atribuições, e isto trouxe novos e enormes desafios, pois os números relacionados tanto aos acidentes de trânsito quanto aos homicídios são estonteantes: ¹⁶na última década do século XX, o número de mortos em acidentes de trânsito no Brasil foi cerca de vinte e cinco mil pessoas ao ano – duzentos e cinquenta mil brasileiros mortos. Para cada morto, treze outras pessoas sobreviveram nesses acidentes – cerca de três milhões de brasileiros feridos. De cada grupo de treze sobreviventes, cerca de quatro pessoas se tornaram incapacitadas físicas – cerca de um milhão de pessoas. No que tange às ¹⁷taxas de homicídios, cinquenta mil pessoas morrem assassinadas por ano no Brasil, o que dá um número de 26,9 mortes violentas por cem mil habitantes, bem superior à Europa Ocidental (três por 100 mil) e Estados Unidos (em torno de cinco a seis mortes intencionais por 100 mil habitantes). Já as estatísticas¹⁸ referentes ao combate à criminalidade propriamente dita nas rodovias federais de Mato Grosso, apontam os seguintes números: em 2007 foram apreendidos mais de um mil e quinhentos quilos de entorpecentes (cocaína, pasta base, maconha), cerca de dez mil pacotes de cigarro contrabandeados, sessenta e cinco armas, oitocentos e trinta e oito pessoas detidas e cento e cinquenta e sete mandados de prisão, além de cento e vinte e dois veículos recuperados. Ao todo foram fiscalizados 313.186 (trezentos e treze mil, cento e oitenta e seis) veículos.

A FORMAÇÃO DE MOTOCICLISTAS BATEDORES E MOTOPOLICIAIS DO DPRF

A Lei 9.503 de 23 de Setembro de 1997, aprovou o Regulamento do Código de Trânsito Brasileiro, que em seu art. 29, inciso VI, dispõe: “Os veículos precedidos de

16 REDE SARAH DE HOSPITAIS, Centro de Pesquisas em Educação e Prevenção. **A Rede SARAH e a violência no trânsito**. Brasília: 2006.

17 BRASIL, Ministério da Saúde. **Informações de Mortalidade**. Rio de Janeiro: Revista da Saúde Pública, 2005.

18 BRASIL, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Boletim de Estatísticas da 2ª SPRF/MT**. Cuiabá: Núcleo de Medicina Rodoviária (NURAM), 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal, 2009.

batedores terão prioridade no trânsito, respeitadas as demais regras de circulação”.¹⁹ Este artigo ampara legalmente o trabalho desenvolvido pelo motociclista batedor.

A carga horária do ²⁰curso de motociclista batedor é de 280 (duzentos e oitenta horas), enquanto a do ²¹curso de motociclista policial é de 92 (noventa e duas) horas aulas. Para frequentar qualquer dos dois cursos, é necessário ao PRF candidato passar previamente por uma seletiva prática, ser habilitado categoria A, não estar respondendo a processo administrativo disciplinar (PAD) e não estar em estágio probatório. Ambos os cursos incluem aulas teóricas com noções de legislação de trânsito, direção defensiva, mecânica de motocicletas (manutenção de primeiro escalão), tipos de sinais manuais, relações humanas, maneabilidade e manejo da motocicleta em situações de abordagem e deslocamento rápido em perseguições e treinamento de pista, de arrancada e de frenagem, e prova prática ao final do curso.

O curso de motociclista batedor enfoca ainda os tipos de formações, escolta de autoridades e cortejos fúnebres, inclusive com aulas no período noturno, apresentando assim, uma prática muito maior, daí a diferença da carga horária em relação ao curso de motociclismo policial. Uma vez aprovado, o PRF estará à disposição do DPRF, para tarefas que envolvam motopolicciamento e escolta, independente das atividades policiais que o mesmo exerça em seu dia-à-dia e de sua lotação, e sem receber a mais por isso, a não ser diárias, quando for o caso.

O equipamento utilizado pelos batedores e motociclistas policiais são os mesmos, e incluem capacete (reconhecido e aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia-INMETRO), protetor para os olhos (óculos, viseira de acrílico ou similar), jaqueta de couro, na cor preta para o dia e branco para a noite, botas (cobrindo $\frac{3}{4}$ da perna abaixo do joelho), luvas de couro de cano longo nas cores preta com refletivo em cor vermelha (para o período diurno) e, branco com refletivo em cor vermelha (para o período noturno), colete refletivo, macacão (modelo PRF), colete balístico, além naturalmente do armamento padrão, ou seja, a pistola calibre 40.

19 BRASIL, CÓDIGO DE TRÂNSITO. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97. 3 ed. Brasília: DENATRAN, 2007.

20 BRASIL, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Manual de Formação do Motociclista Batedor**. Brasília: Departamento de Polícia Rodoviária Federal, 2008.

21 BRASIL, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Manual de Formação do Motociclista Policial**. Brasília: Departamento de Polícia Rodoviária Federal, 2009.

A VIABILIDADE DA UTILIZAÇÃO DAS MOTOS NO POLICIAMENTO DAS ESTRADAS FEDERAIS MATOGROSSENSSES SEGUNDO OS PRÓPIOS PRF'S.

Uma pesquisa foi feita no segundo semestre de 2009 junto aos policiais rodoviários federais (PRF's) que atuam na atividade fim, e que são lotados (cerca de cinquenta) na 1ª Delegacia da 2ª SPRF/MT (Cuiabá), com dois postos e cuja circunscrição abrange a estratégica e movimentada BR-364, na saída de Cuiabá para Rondonópolis, e se estende pela serra de São Vicente, até Juscimeira, em um total de cento e sessenta quilômetros. Foi identificado que quarenta deles (oitenta por cento do efetivo da 1ª Delegacia), indicaram ser o motopolicamento válido como estratégia auxiliar para policiamento e atendimento preliminar de acidentes, visto que as interrupções de pista são frequentes e uma viatura de duas rodas desloca-se muito mais rápido que os carros. Dez dos policiais entrevistados (vinte por cento do efetivo da 1ª Delegacia), foram contra a idéia ou não se manifestaram.

Tabela 02

Vantagens do uso de motocicletas no policiamento das rodovias

Vantagens	Quantidade	Percentual

Fonte: dados coletados na pesquisa realizada na 1ª DLPRF-2ª SPRF/MT

Tabela 03

Desvantagens do uso de motocicletas no policiamento das rodovias

Desvantagens	Quantidade	Percentual
Maior risco de acidente	3	30,00%
Vulnerabilidade em abordagens	2	20,00%
Desgaste físico pelo clima	2	20,00%
Incapacidade de conduzir preso	1	10,00%
Não se manifestaram	2	20,00%
Total Geral	10	100,00%

Fonte: dados coletados na pesquisa realizada na 1ª DLPRF-2ª SPRF/MT

Ainda com relação aos 50 (cinquenta) pesquisados, foi perguntado se gostariam de fazer o curso de Motociclista Batedor e/ou de Motopoliciamento do DPRF para que pudessem trabalhar com motocicletas no patrulhamento das rodovias federais em sua circunscrição. Cerca de 60% responderam que sim, 10% disseram que já possuíam um dos cursos e 20 % não gostariam de trabalhar pilotando motocicletas.

Tabela 04

Cursos de motociclismo desejados pelos PRF's entrevistados

Curso que gostaria de fazer	Quantidade	Percentual
Motopolicial	20	40,00%
Motociclista batedor	15	30,00%
Já possui um dos cursos	5	10,00%
Não gostaria de trabalhar com motocicletas	8	16,00%
Não se manifestaram	2	4,00%
Total Geral	50	100,00%

Fonte: dados coletados na pesquisa realizada na 1ª DLPRF-2ª SPRF/MT

Também foi perguntado qual o tipo de motocicleta mais adequado ao policiamento das rodovias e serviços de escolta.

Tabela 05

Tipo de motos apontadas como adequadas pelos PRF's entrevistados

Tipo de Motocicleta adequada	Quantidade	Percentual
Uso misto	22	44,00%
Off-road	14	28,00%
esportiva	10	20,00%
turismo	2	4,00%
Não se manifestaram	2	4,00%
Total Geral	50	100,00%

Fonte: dados coletados na pesquisa realizada na 1ª DLPRF-2ª SPRF/MT

E por último, foi indagado qual a cilindrada mais adequada ao motopolicciamento.

Tabela 06

Tipo de cilindrada apontada como adequada pelos PRF's entrevistados

Tipo de cilindrada adequada	Quantidade	Percentual
Entre 500 e 750 cc	18	36,00%
Entre 250 e 500 cc	15	30,00%
Acima de 750 cc	13	26,00%
Até 250 cc	2	4,00%
Não se manifestaram	2	4,00%
Total Geral	50	100,00%

Fonte: dados coletados na pesquisa realizada na 1ª DLPRF-2ª SPRF/MT

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No caminho incessante de procura por soluções que sejam efetivas no combate aos índices alarmantes de criminalidade e de acidentes que causam prejuízos materiais enormes e perdas de preciosas vidas humanas, e tendo em mente o grande acontecimento que será a Copa do Mundo 2014, o qual representará grandes desafios para os profissionais da área da Segurança Pública em todo o Brasil, em especial Mato Grosso pelo ineditismo deste tipo de evento em nosso Estado, buscamos situar nosso trabalho na análise da possibilidade de aplicabilidade do motopolicciamento nas rodovias federais matogrossenses, através de questionários aos policiais rodoviários federais diretamente envolvidos na questão, ou seja, aqueles na atividade fim.

Através deste questionamento, em que as respostas foram espontâneas, foi possível identificar os seguintes pontos:

As motocicletas seriam de grande utilidade no policiamento das rodovias federais matogrossenses, tanto no combate ao crime quanto na diminuição dos sinistros (acidentes, fatais ou não), pelos motivos expostos ao longo deste trabalho, ajudando assim a PRF cumprir melhor seu papel constitucional de órgão de segurança pública;

Existe uma demanda por parte dos policiais rodoviários federais por acesso à capacitação (no caso, cursos na área do motociclismo policial) e que necessita ser atendida pelo DPRF o quanto antes, visto que a demanda por motopoliciais e policiais de escolta (estima-se que sejam necessários pelo menos dois mil policiais trabalhando com motos) crescerá muito com a realização, primeiro da Copa do Mundo em 2014, e dois anos após, as Olimpíadas no Rio de Janeiro em 2016, pois será grande a quantidade de personalidades, como Chefes de Estado, delegações de atletas e famosos em geral que virão ao Brasil participar desses eventos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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.

BRASIL, CÓDIGO DE TRÂNSITO. **Código de Trânsito Brasileiro**:instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97. 3 ed. Brasília: DENATRAN, 2007.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **História da Polícia Rodoviária Federal**. Disponível em :<<http://www.dprf.gov.br>>. Acesso em 30Out. 2009.

BRASIL, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Manual de Formação do Motociclista Batedor**. Brasília: Departamento de Polícia Rodoviária Federal, 2008.

BRASIL, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Manual de Formação do Motociclista Policial**. Brasília: Departamento de Polícia Rodoviária Federal, 2009.

BRASIL, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Boletim de Estatísticas da 2ª SPRF/MT**. Cuiabá: Núcleo de Medicina Rodoviária (NURAM), 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal, 2009.

BRASIL, Ministério da Saúde. **Informações de Mortalidade**. Rio de Janeiro: Revista da Saúde Pública, 2005.

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o Trabalho Científico: Elaboração e Formatação**. Explicitação das Normas da ABNT, 14 ed. Porto Alegre: [s.ed.], 2007.

REDE SARA DE HOSPITAIS, Centro de Pesquisas em Educação e Prevenção. **A Rede SARAH e a violência no trânsito**. Brasília: 2006.

SÃO PAULO, Polícia Militar do Estado de. **Rondas Ostensivas com Apoio de Motocicletas (ROCAM)**. Disponível em: <<http://www.polmil.sp.gov.br>>. Acesso em 29 de Outubro de 2009.