



**POLÍCIA MILITAR DO DISTRITO FEDERAL
INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS**

**PROGRAMA DE TREINAMENTO CONTINUADO
EM MOTOPATRULHAMENTO NAS UNIDADES DE ÁREA DA PMDF**

CAD Gustavo Bessa Klotz Vieira
CAD Diogo Amario Bezerra Pereira

Orientador: MAJ QOPM Alessandro Lopes Arantes
Coorientador: CAP QOPM Lucas Cerqueira Ribeiro

Brasília/DF
2022



CAD PM Gustavo Bessa Klotz Vieira
CAD PM Diogo Amario Bezerra Pereira

**PROGRAMA DE TREINAMENTO CONTINUADO
EM MOTOPATRULHAMENTO NAS UNIDADES DE ÁREA DA PMDF**

Projeto de pesquisa apresentado ao curso de graduação em Ciências Policiais do Instituto Superior de Ciências Policiais, como requisito parcial para aprovação na disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso I.

Orientador: MAJ QOPM ARANTES

Coorientador: CAP QOPM CERQUEIRA

Brasília/DF
2022

CAD PM Gustavo Bessa Klotz Vieira
CAD PM Diogo Amario Bezerra Pereira

**PROGRAMA DE TREINAMENTO CONTINUADO
EM MOTOPATRULHAMENTO NAS UNIDADES DE ÁREA DA PMDF**

Projeto de pesquisa apresentado ao curso de graduação em Ciências Policiais do Instituto Superior de Ciências Policiais, como requisito parcial para aprovação na disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso I.

BANCA EXAMINADORA

Alessandro Lopes Arantes – MAJ QOPM PMDF

Bruno Sergio Oliveira Dos Santos – MAJ QOPM PMDF

Paulo Henrique Ferreira Alves – MAJ QOPM PMDF

RESUMO

O aumento do número de motocicletas no país alterou a dinâmica do trânsito no Brasil. As instituições policiais têm buscado cada vez mais qualificar seu efetivo para este modal de policiamento; motopatrulhamento. Atualmente, a PMDF disponibiliza habilitação e especialização ao seu efetivo. A proposta da pesquisa é analisar a necessidade e a viabilidade de treinamento continuado aos policiais militares que trabalham com motocicletas no policiamento ostensivo e preservação da ordem pública. Conhecer os processos de capacitação e definir as competências necessárias para atividade de motopatrulhamento. Foram realizadas pesquisas bibliográficas, documentais, além de análise (qualitativa e quantitativa) dos dados apresentados através de formulários google. O resultado sugere a proposição de treinamento continuado em motopatrulhamento ao efetivo da PMDF nas unidades operacionais. A pesquisa conclui que o produto proposto está alinhado ao planejamento estratégico institucional e é viável para corporação.

Palavras-chave: PMDF; Motopatrulhamento; Treinamento continuado.

ABSTRACT

The increase in the number of motorcycles in the country changed the dynamics of traffic in Brazil. The responsible institutions have increasingly sought to qualify their personnel for this modal of motorcycle patrol policing. Currently, PMDF provides qualification and specialization to its staff. The research proposal is to analyze the need and feasibility of continuing training for military employees who work with ostensible motorcycles and the preservation of public order. Know the training processes and define skills for motorcycle patrol activity. Bibliographic and documental research were carried out, as well as analysis forms (qualitative and detailed) of the data presented through google. The result suggests the proposition of continued training in motorcycle patrol to the PMDF staff in the operational units. A concludes that the proposed product is in line with institutional strategic planning and is viable for the corporation.

Keywords: PMDF; Motorcycle patrol; Continuing training.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 – Matriz curricular para ações formativas dos profissionais da área de segurança pública
- Figura 2 – Distribuição de efeito por idade
- Figura 3 – Posto/graduação dos entrevistados
- Figura 4 – Unidade dos entrevistados
- Figura 5 – Participação como aluno de habilitação TBMotos
- Figura 6 – Ano de participação no TBMotos
- Figura 7 – Especialização do entrevistado
- Figura 8 – Ano de participação no Curso de Motociclista Policial Militar
- Figura 9 – Especialização no CTAM
- Figura 10 – Ano de participação no CTAM
- Figura 11 – Atuação na atividade fim de motopatrulhamento na PMDF
- Figura 12 – Tempo de atuação na atividade com motocicletas
- Figura 13 – Participação como aluno em treinamento de pilotagem após conclusão de habilitação/especialização
- Figura 14 – Interesse em se voluntaria para ministrar cursos, habilitações e treinamentos em motocicletas
- Figura 15 – Instruções já ministradas
- Figura 16 – Habilitação em docência
- Figura 17 – Opinião sobre rotina de treinamento padrão

LISTA DE QUADROS E TABELAS

Quadro 1 - Quadro comparativo: principais habilidades e conteúdo do TBMotos

Quadro 2 - Competências exigidas no Treinamento Básico em Motopatrulhamento

Quadro 3 - Habilidades e Programa de Treinamento Continuado em Motopatrulhamento

Tabela 1 - Distribuição de efetivo que operam na atividade de motopatrulhamento na PMDF

Tabela 2 - Efetivo por Companhia

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BPRv- Batalhão de Policiamento Rodoviário
BPTran - no Batalhão de Policiamento de Trânsito
CAD – Cadete
PMESP - Polícia Militar do Estado de São Paulo
CAP – Capitão
CET – Companhia de Engenharia de Tráfego
CFO – Curso de Formação de Oficiais
CMPPM – Curso Motociclista Policial Militar
CNM – Confederação Nacional de Municípios
CPR – Comando de Policiamento Regional
CTAM – Curso Tático em Ações Motociclísticas
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
DF – Distrito Federal
DFSP - Departamento Federal de Segurança Pública
GIRO – Grupo de Intervenções Rápidas Ostensivas
GTAM – Grupo Tático em Ações Motociclísticas
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INPM – Instrução Policial Militar
MAJ – Major
OPM – Organização Policial Militar
PM – Polícia Militar
PMCE – Polícia Militar do Estado do Ceará
PMDF – Polícia Militar do Distrito Federal
PMERJ - Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro
PMGO – Polícia Militar do Estado de Goiás
QOPM – Quadro de Oficiais Policiais Militares
RAIO – Rondas de Ações Intensivas e Ostensivas
RENAEST – Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito
RGE – Regulamento Geral de Educação
ROCAM - Rondas Ostensivas Com Apoio de Motocicletas
ROTAM - Batalhão de Rondas Ostensivas Táticas Motorizadas
SENASP – Secretaria Nacional de Segurança Pública

TBMOTO – Treinamento Básico em Motopatrulhamento

VMISEA – Veículo de Motopatrulhamento Ostensivo na Atividade de Inteligência, de Serviço Velado, de Ensino/Instrução e Administrativo

VMT – Veículo de Motopatrulhamento Ostensivo Tático e/ou Trânsito e/ou Rodoviário

SUMÁRIO

1. JUSTIFICATIVA	13
2. REFERENCIAIS TEÓRICOS	14
2.1. HISTÓRIA DO POLICIAMENTO MOTOCICLÍSTICO NA PMDF	15
2.2 DAS NORMAS QUE REGEM A POLÍCIA MILITAR E O MOTOPATRULHAMENTO	16
2.3 DAS NORMAS DE ENSINO DA PMDF	18
2.4 DO TREINAMENTO.....	20
3. OBJETIVOS GERAL E ESPECÍFICOS	25
3.1 OBJETIVO GERAL.....	25
3.2 OBJETIVO ESPECÍFICO.....	25
4. METODOLOGIA DE PESQUISA	26
5. DOS RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	27
5.1 DOS FORMULÁRIOS.....	27
5.3 PROGRAMA DE TREINAMENTO CONTINUADO EM MOTOPATRULHAMENTO	37
7. REFERÊNCIAS	44
8. APÊNDICE "A" - QUESTIONÁRIO.....	47

INTRODUÇÃO

Especialistas indicam que as ruas e avenidas de Brasília estão sobrecarregadas pela quantidade crescente de veículos, o que gera um grave problema de mobilidade urbana afetando diretamente a qualidade de vida da população. Segundo informação do Portal Brasileiro de Dados Abertos, no ano de 2021 a quantidade de automóveis no Distrito Federal era de 1.914.479. Desse total, 12% (228.589) são motocicletas (PORTAL BRASILEIRO DE DADOS ABERTOS, 2021).

Diante desse cenário, as motocicletas têm sido para a população o meio de locomoção mais eficaz para quem busca rapidez nos deslocamentos nas atividades diárias, seja para o trabalho, faculdade, entre outros.

Segundo o levantamento divulgado pela Confederação Nacional de Municípios – (CNM), em matéria veiculada no Portal Diário do Comércio, 2018, as motos superam carros em 45% das cidades brasileiras. Na grande maioria dos estados no norte e nordeste brasileiro, a motocicleta tem substituído os animais de tração. Nos estados do Acre, Maranhão e Pará, o número de motocicletas existentes em 99% das cidades é superior ao número de carros.

Com a facilidade de crédito e baixo custo de manutenção e consumo, muitas pessoas optaram pela moto como meio de locomoção, substituindo o transporte coletivo, que na grande maioria das cidades brasileiras é precário (BRITO, 2018).

Ocorre que muitos criminosos também têm utilizado motocicletas para o cometimento de delitos devido ao elemento surpresa nas abordagens das vítimas, agilidade, mobilidade e rapidez, assegurando a fuga e consequentemente a impunidade.

Com isso, as polícias militares do Brasil têm investido estrategicamente na modalidade de policiamento motociclístico, criando grupamentos nas unidades de área, companhias independentes e até mesmo batalhões especializados em policiamento com motos.

A exemplo, temos a PMGO com Grupo de Intervenções Rápidas Ostensivas - GIRO¹, PMCE com as Rondas de Ações Intensivas e Ostensivas - RAIO² e a PMDF com o Grupo Tático em Ações Motociclísticas - GTAM³.

¹ Grupamento de Intervenção Rápida Ostensiva (GIRO) foi criado em 1998, como 3ª Companhia do Batalhão de CHOQUE. Tornou-se Companhia Independente através da Portaria nº 995 de 23 de novembro de 2010 e Batalhão de Polícia Militar do Estado de Goiás através da Portaria nº 4.411 de 05 de fevereiro de 2014.

² Ronda de Ações Intensivas Operacionais (RAIO) criada em 12 de março de 2004, o então grupamento Raio. Em 2011, tornou-se companhia independente. Já em 2012, com a Lei Estadual nº15.133, foi criado o Batalhão de Rondas de Ações Intensivas e Ostensivas na estrutura da PMCE.

³ Grupo Tático em Ações Motociclísticas (GTAM) foi criado em 25 de abril de 2001, na Companhia de Policiamento de Choque (CPChoque da PMDF), sob o comando da Companhia de Patrulhamento Tático Móvel (PATAMO). Em 21 de março de 2017, o Decreto nº 38.068 criou o Batalhão de Motopatrulhamento Tático - BMT. Com o advento do Decreto Federal nº 10.443 de 29 de julho de 2020, e do Decreto Distrital de nº 41.167 de 1º de setembro de 2020 é 2ª companhia do Batalhão de ROTAM.

Devido suas características de mobilidade, flexibilidade e ostensividade o policiamento motociclístico tem se mostrado bastante eficiente nos mais diversos tipos de serviços: seja na fiscalização de trânsito, nas escoltas de autoridades, bens e valores, policiamento de trânsito, serviço velado, serviço administrativo e, principalmente, patrulhamento preventivo e repressivo, além do apoio à tropa de choque em situações de controle de distúrbios civis, dentre outros.

Entretanto, para que o policial exerça a atividade de motopatrulhamento de forma segura e competente, não basta apenas possuir carteira na categoria “A”. É necessária também habilitação específica ou frequência em curso de especialização para esse tipo de policiamento, visto que o processo de aprendizagem para habilitação na categoria “A” não garante uma condução segura.

As técnicas de pilotagem e as habilidades desenvolvidas no curso de formação de condutores não são suficientes para uma pilotagem segura para os motociclistas comuns, muito menos para a complexa atividade de motopatrulhamento.

Atualmente, a Polícia Militar do Distrito Federal, PMDF, oferece a habilitação específica para conduzir viatura 02 rodas e dois cursos de especialização como requisitos para operar com motocicleta que são divididos em três níveis: Treinamento Básico em Motopatrulhamento - TBMOTO (nível básico), Curso Motociclista Policial Militar - CMPM (nível intermediário) e o Curso Tático em Ações Motociclísticas - CTAM (nível avançado).

Contudo, observa-se que tanto os policiais que possuem habilitação (TBMOTO) ou mesmo os cursos de especialização (CMPM e CTAM) não participam de treinamentos regulares constantes. O desenvolvimento das habilidades ocorre apenas durante a fase em que frequentam o curso, seja de habilitação ou especialização. Após a conclusão, são escalados para o serviço diário e posteriormente não participam mais de treinamentos, atualizações ou reciclagens.

O presente artigo, busca entender o processo de capacitação e treinamento dos motociclistas policiais da PMDF visando identificar as competências, habilidades e atitudes necessárias para o exercício do motopatrulhamento, seja no policiamento preventivo ou repressivo, e propor a implementação de um programa de treinamento continuado para os motociclistas policiais militares nas unidades de área da PMDF.

O propósito do trabalho é fomentar a melhoria no treinamento voltado à atividade policial militar atentando às características das motocicletas, visto que são os veículos mais vulneráveis no trânsito. A implementação de um plano padrão de treinamento descentralizado e continuado nas diversas unidades visa revisar constantemente e, quando necessário, também corrigir vícios adquiridos ao longo do tempo.

Com isso, a população do Distrito Federal será a maior beneficiada, pois o efetivo bem treinado possui capacidade de atender melhor a solicitação da sociedade cumprindo a missão constitucional das polícias militares de preservação da ordem pública, policiamento ostensivo, preservando vidas e patrimônio, assim, elevando a sensação de segurança, além de reduzir os acidentes e custos gerados com as vítimas do trânsito.

1. JUSTIFICATIVA

O interesse pelo projeto surgiu a partir da experiência operacional desses autores em cursos, treinamentos e operações policiais militares em motopatrulhamento, bem como os conhecimentos obtidos na disciplina de pilotagem policial e na matéria método e técnicas de ensino do Curso de Formação de Oficiais - CFO/PMDF.

As motocicletas, diferente dos carros, não oferecem a proteção do habitáculo⁴ e, no caso de colisão ou queda, o piloto está mais propenso a sofrer lesões graves na cabeça, coluna, órgãos vitais e membros. As estatísticas são bastante desfavoráveis para os motociclistas. Segundo o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST), do Ministério da Infraestrutura, do total de óbitos no trânsito no Brasil nos anos de 2020, 2021 e 2022 os motociclistas estiveram em primeiro lugar representando 37% dos casos (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2022).

Os dados referentes aos acidentes de trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) do Estado de São Paulo do ano de 2020, revelam que os motociclistas foram os que mais morreram, correspondendo a 43% de todos os óbitos. Depois deles, a maior quantidade de óbitos foram os decorrentes de atropelamento de pedestres, 39 %. É importante destacar que dentre os atropelamentos 39% foram ocasionados por choque com motocicletas indicando que a moto é um veículo de alto risco. Quanto ao total de vítimas por tipo de usuário os números são ainda mais alarmantes pois 54% das vítimas de acidente de trânsito referem-se a motociclistas (CET, 2020).

Houve aumento considerável na mortalidade decorrente de acidentes motociclísticos no Brasil nos últimos anos devido a crescente frota de motocicletas. No Distrito Federal não é diferente os motociclistas figuram novamente em primeiro lugar no ranking de acidentes fatais no trânsito, no ano de 2020 representaram 30,4% do total de óbitos. Pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Segurança Rodoviária mostrou que a maioria dos motociclistas não conhecem os princípios básicos de segurança (DUARTE, 2016).

⁴ Habitáculo - Compartimento fechado de um meio de transporte destinado ao condutor ou aos ocupantes.

Segundo o Manual do Piloto da Polícia de Londres – *Motorcycle Roadcraft* (2013), os motociclistas possuem 50 vezes mais probabilidade de morrer ou ficar gravemente feridos do que os motoristas de automóveis. Somando-se a isso, estudos mostram que a falta de habilidades do motociclista é uma das principais causas que contribui para os acidentes (BAUER, PELDSCHUS, SCHICK, 2014).

A condução e controle do veículo duas rodas, por natureza é fisicamente instável, dependendo mais do piloto do que nos carros. Pilotar uma moto é uma tarefa complexa e que na maioria dos casos exige uma combinação de diferentes habilidades. Os policiais motociclistas estão inseridos nesse cenário de tráfego urbano altamente arriscado, somados aos riscos inerentes à atividade policial (CAMOLESI, 2014).

Durante o serviço de motopatrulhamento o policial militar divide sua atenção em diversas tarefas: além de estar alerta ao trânsito, deve também identificar indivíduos em fundada suspeita, localizar carros produto de roubo ou furto que estejam estacionados ou mesmo em trânsito, ficar atento ao rádio de comunicações para receber e transmitir informações e zelar pela integridade física dos próprios componentes da equipe evitando a colisão entre as motocicletas, dentre outras situações. Estas atribuições durante o serviço acabam gerando uma sobrecarga de informações para o policial, elevando o nível de estresse durante o serviço.

O motociclista policial militar que domina os controles e habilidades de pilotagem pode dar mais atenção às condições da estrada, do trânsito e do policiamento. Contudo, para que o policial desenvolva sua atividade de forma segura ele nunca pode parar de aprender e, principalmente, treinar.

As motocicletas e as técnicas de pilotagem evoluem ao longo do tempo e as competências de pilotagem precisam acompanhar tais mudanças. Caso contrário, ficam desatualizadas, aumentando os riscos e conseqüentemente refletindo nos índices de acidentes e mortes.

Sendo assim, visando minimizar os riscos, propomos identificar o conjunto de habilidades necessárias para a atividade de motopatrulhamento, a fim de implementar nas próprias unidades operacionais um padrão de treinamento continuado, criando cenários de forma segura para capacitar, atualizar e aperfeiçoar e com isso reduzir a probabilidade de envolvimento em colisões, quedas bem como outros riscos relacionados a atividade policial.

2. REFERENCIAIS TEÓRICOS

É preciso entender o passado para compreender o presente e planejar o futuro. Assim, o trabalho buscou contar parte da história da Polícia Militar do Distrito Federal, do motopatrulhamento, apresentar as normas básicas que regem a atividade policial, ensino e treinamento na PMDF.

2.1. HISTÓRIA DO POLICIAMENTO MOTOCICLÍSTICO NA PMDF

A história da Polícia Militar do Distrito Federal tem início no século XIX, com a vinda da corte portuguesa para a cidade do Rio de Janeiro, devido ao bloqueio continental e da invasão de Portugal pelas tropas de Napoleão Bonaparte. Dom João VI, o príncipe regente, e sua corte necessitariam de uma grande estrutura no Brasil-Colônia e, com isso, promoveu-se um grande desenvolvimento no país (PMDF, 2022).

Segundo LAKATOS (2017) “partindo do princípio de que as instituições e os costumes têm origem no passado, é importante pesquisar suas raízes, para compreender sua natureza e função”. Esta afirmação permite entender a necessidade de entender os caminhos que se fizeram necessários para que a PMDF organizasse novas formas de trabalho, como o motopatrulhamento ostensivo.

As rápidas transformações sociais, tecnológicas, econômicas e políticas ocorridas nos últimos anos têm obrigado as organizações a adaptarem-se rapidamente aos novos cenários. Até mesmo instituições públicas bicentenárias, como a Polícia Militar do Distrito Federal, veem-se obrigadas a adaptar-se às novas demandas de uma sociedade em constante mutação, principalmente no que tange à valorização dos direitos humanos e ao aprimoramento da qualidade dos serviços prestados, visando a alcançar maior confiança da população.

Assim, como qualquer organização, a Polícia Militar do Distrito Federal tem o desafio de implementar as mudanças necessárias para adaptar-se a esse ambiente hostil e dar as respostas rápidas que a sociedade exige no controle da criminalidade (RODRIGUES ET AL, 2014).

A história do motociclismo policial em Brasília se inicia no ano de 1963. Criado com objetivo de auxiliar na fiscalização de trânsito na recém-inaugurada capital, o pelotão de motos foi implementado pelo Departamento Federal de Segurança Pública - DFSP vinculado ao Ministério da Justiça, sob o comando do 2º Ten. Ottoni e composto por mais 5 motociclistas e motos doadas pelo governo do Estados Unidos (PMDF, 2021).

Em 20 de janeiro de 1966, chegaram ao Distrito Federal os primeiros policiais militares oriundos da antiga capital, que foram os precursores a fim de preparar a transferência em

definitivo da PMDF para Brasília. Em 14 fevereiro de 1966, sob o comando do Capitão Abenante de Melo e Souza, um grupo de 150 policiais militares embarcaram com destino ao Planalto Central e às 15h30 do dia 15 de fevereiro, após 30 horas de viagem, a 1ª Companhia Independente de Brasília chega à nova capital federal.

Em seguida o Decreto n.º 9 de 25 de junho de 1966 organizou os quadros da Polícia Militar do Distrito Federal. Por esse decreto foi dado ao pessoal do Departamento Federal de Segurança Pública (DFSP) a opção de ingressarem nos quadros da PMDF. Assim, alguns motociclistas policiais que antes faziam parte do DFSP optaram por integrar a Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF, 2011).

O policiamento motociclístico se desenvolveu e, em 20 de maio de 1970, foi realizada a primeira licitação para aquisição de motocicletas na PMDF, tendo a corporação feito a opção pela Harley Davidson modelo Electra Glide Police. Foram adquiridas 30 motocicletas ao custo de 45 mil Cruzeiros cada uma (DISTRITO FEDERAL, 1970).

O motopatrulhamento na PMDF durante seus mais de 50 anos cresceu e se aperfeiçoou. Atualmente, existem companhias de motos no Batalhão de Policiamento Rodoviário (BPRv), no Batalhão de Policiamento de Trânsito (BPTran) e no Batalhão de Rondas Ostensivas Táticas Motorizadas – ROTAM bem como diversos pelotões de motos nas unidades operacionais, além do emprego nas unidades administrativas e de inteligência (PMDF, 2021).

2.2 DAS NORMAS QUE REGEM A POLÍCIA MILITAR E O MOTOPATRULHAMENTO

Alinhado à Constituição Federal de 1988 e ao Planejamento Estratégico da Polícia Militar do Distrito Federal, a missão da Corporação é promover a segurança e o bem-estar social por meio da prevenção e repressão imediata da criminalidade e da violência, baseando-se nos direitos humanos e na participação comunitária. Além disso, a cientificidade é um dos valores que norteiam a PMDF (PMDF, 2021).

O primeiro registro de utilização de motocicletas no policiamento se dá em meados de 1940, na Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ), sendo enfatizado pela Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP) no ano de 1982, com o surgimento das Rondas Ostensivas Com Apoio de Motocicletas (ROCAM).

Com o aumento dos números de crimes, praticados por indivíduos com o auxílio de motocicletas e a grande dificuldade de tráfego de viaturas convencionais nas regiões

metropolitanas, novas estratégias dos encarregados de aplicação da lei, para prevenção desses delitos eram constantemente exigidos. A partir da década de 80, surgiram alguns grupos especializados com finalidades de prevenção a estes tipos de crimes (PEREIRA, 2013).

No Distrito Federal, o Grupo Tático em Ações Motociclísticas (GTAM) foi fundado em abril de 2001, para executar o motopatrulhamento tático em todo o DF, tendo a motocicleta como diferencial para rápidos deslocamentos e diminuição no tempo de resposta em face de crimes de médio e elevado potencial ofensivos.

Atualmente, após a reorganização administrativa da PMDF ocorrida em 2020, por meio do Decreto PMDF nº 41.167/2020, o Grupo Tático em Ações Motociclísticas é uma Companhia do Batalhão de Policiamento Tático Motorizado (ROTAM).

Após quase dois anos de fusão à estrutura da ROTAM, o patrulhamento tático com motos se desenvolveu amplamente, contando com mais ações integradas pelos processos de policiamento em viaturas e motocicletas (DISTRITO FEDERAL, 2022).

As atribuições da Polícia Militar do Distrito Federal e estão previstas no artigo 144, V, §5 da Constituição Federal:

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

V- polícias militares e corpos de bombeiros militares.

§5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil. (BRASIL, 1988)

Isso mostra que a Segurança Pública pode se utilizar de meios para uma atuação diferenciada, que deve se pautar nas necessidades da população e que podem explicar a necessidade de formatos que fortaleçam a pilotagem de motocicletas, de forma a serem imprescindíveis para a boa execução do motopatrulhamento ordinário (SANTOS, 2017).

Com isso, foi criado o policiamento com motocicletas segue determinações do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que inicialmente conceitua motocicleta em seu anexo I como “veículo automotor de 02 rodas, com ou sem sidecar, dirigido por condutor em posição montada”(BRASIL, 1997). A lei de trânsito estabelece, ainda, quanto ao emprego dos veículos de emergência em seu artigo 29, inciso VII que:

“os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e

devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente.” (BRASIL, 1997)

Motocicletas, segundo o físico italiano especialista em ciclomotor, Vittore Cossalter (2002) são descritas como veículos compostos por uma grande variedade de peças mecânicas, incluindo algumas complexas, porém do ponto de vista cinemático, por considerar as suspensões rígidas, uma motocicleta pode ser conceituada como um mecanismo composto por quatro corpos rígidos: o conjunto traseiro (quadro, selim, tanque e grupo de transmissão motor-transmissão), o conjunto dianteiro (o garfo, a cabeça de direção e o guidão), a roda dianteira, a roda traseira.

A atividade de policiamento motociclístico na Polícia Militar do Distrito Federal está prevista na Portaria nº 1.210 de 17 de agosto de 2021, que traz o Manual de Policiamento Ostensivo Geral (PMDF, 2021) e que define motopatrolhamento como sendo um processo de policiamento motorizado com o uso de viatura tipo motocicleta, podendo ser empregado na modalidade de patrulhamento e/ou escolta.

Para o exercício do motopatrolhamento a portaria PMDF nº 1.182 de 17 de maio de 2021 regulamenta que o Policial Militar deve cumprir as regras preestabelecidas observando as especificações técnicas para a utilização das motocicletas no serviço operacional classificando as motos quanto ao emprego em: (i) Veículo de Motopatrolhamento Ostensivo, na Atividade de Inteligência, de Serviço Velado, de Ensino/Instrução e Administrativo (V.M.I.S.E.A), com cilindradas compreendidas entre 250cc e 599cc, exigindo habilitação/aptidão, mediante certificação de Treinamento Básico em Motopatrolhamento (TBMOTOS) ou similar; (ii) Veículo de Motopatrolhamento Ostensivo Tático e/ou Trânsito e/ou Rodoviário - V.M.T, com cilindradas compreendidas entre 600cc e 1000cc, sendo que para a condução desta motocicleta exige-se habilitação no Curso de Motociclista e/ou Curso Tático em Ações Motociclísticas (PMDF, 2021).

2.3 DAS NORMAS DE ENSINO DA PMDF

O Motopatrolhamento Ostensivo exige uma formação específica e a equipe ideal de pode ser composta de dois ou três policiais, enquanto a equipe tática é composta por quatro ou cinco militares sendo que um é o responsável pela segurança (garupa), utilizando técnicas e táticas diferenciadas que necessitam de treinamentos específicos.

O Regulamento Geral de Educação (RGE), Portaria PMDF nº 1.109 de dezembro de 2019, estabelece que a educação na PMDF integra um processo contínuo e progressivo constantemente atualizado e aprimorado, de forma sistemática, de modo a transmitir os padrões mais elevados de cultura e qualificação profissional. Os princípios e fins da educação na PMDF estão estabelecidos no art. 4º do RGE, quais sejam:

Art. 4º A educação na PMDF observará, em suas variadas formas, os seguintes princípios:

- I - preservação e reafirmação constante dos valores e da cultura institucionais, com destaque para o civismo e para as tradições militares;
 - II - profissionalização gradual e continuada do policial militar;
 - III - valorização dos direitos humanos;
 - IV - avaliação contínua da estrutura, processos e resultados;
 - V - valorização dos profissionais de educação;
 - VI - pluralismo pedagógico;
 - VII - estimulação à pesquisa científica, tecnológica e humanística; e
 - VIII - exigência de rigorosa dedicação dos discentes às atividades educacionais.
- (PMDF, 2019)

O sistema de educação na PMDF compreende a educação básica, educação técnico-profissional e educação superior. Os treinamentos na PMDF são realizados no âmbito da educação técnico-profissional e superior por intermédio da Instrução Policial Militar - InPM, consoante art. 26 do Regimento Geral de Educação:

Art. 26. A educação técnico-profissional e superior na PMDF será desenvolvida por meio de Cursos ou de Instruções Policiais Militares.

§ 1º Curso é toda atividade educacional, realizada no âmbito dos EE ou das UEE, que se constitui de formação, de habilitação de caráter formativo, de aperfeiçoamento, de altos estudos, de especialização ou de programas de graduação ou pós-graduação, visando a capacitar e qualificar o policial militar, tendo por foco o exercício de cargos e funções policiais militares.

§ 2º Instrução Policial Militar (InPM) é toda atividade educacional programada, de caráter prático e/ou teórico, realizada no âmbito da Corporação, de curta duração, que objetiva promover:

- I - capacitação em técnica, tática ou conceito inerentes à atividade ou relacionada à condição de policial militar;
- II - atualização de conhecimento ao qual o policial militar tenha sido previamente capacitado em curso ou instrução;
- III - habilitação ao uso de tecnologias, equipamentos, armamentos ou munições; ou
- IV - treinamento continuado de técnicas ou táticas policiais militares. [...] (PMDF, 2019)

O artigo 26 do RGE estabelece, portanto, os objetivos almejados no treinamento policial militar, quais sejam: a capacitação técnica, atualização de conhecimento, habilitação ao uso de tecnologias e treinamento continuado. Quanto ao modo de realização da Instrução Policial Militar, o artigo 65 do RGE prevê que as ações poderão ser realizadas de modo (I) difuso, quando conduzidas por qualquer OPM, em relação ao seu próprio efetivo; ou (II)

concentrado, quando conduzidas ou coordenadas por Estabelecimento de Ensino, independentemente da lotação do policial (PMDF, 2019).

O propósito do programa de treinamento continuado para os motociclistas policiais militares é que as instruções sejam realizadas nos batalhões operacionais ou nos Comandos de Policiamento Regionais - CPRs, ou seja, de forma difusa consoante inciso I do art. 65 do RGE.

Dentre as vantagens quanto a esta modalidade de treinamento pode-se destacar: (i) não retira o policial da escala; (ii) caráter eminentemente prático, de curta duração e (iii) ser realizado na própria unidade que trabalha.

A execução do treinamento difuso no âmbito do Comando de Policiamento Regional, órgão de execução de nível intermediário, cabe a Seção de Planejamento, Operações e Instrução que é a responsável por zelar pela instrução regular dos seus quadros e de suas unidades subordinadas, com o objetivo de manter o adestramento da tropa, Art. 128, § 3º inciso IV da portaria PMDF nº 1.152/21.

Quanto aos batalhões operacionais, órgãos de execução de nível operacional, o setor responsável por planejar os treinamentos é a Seção de Operações e Instrução que desenvolve as atividades de instrução regular da tropa, conforme dispõe o art. 138, § 2º da portaria PMDF nº 1.152/21.

Estes normativos regem a formação dos policiais militares do Distrito Federal e são atualizados à medida que são verificadas possibilidades de melhorias nos processos de formação e atualização dos membros da corporação.

Portanto, levam a perceber que o policiamento ordinário e convencional com o emprego de motocicletas necessita de reflexão, adequação e intensificação com doutrinas e estratégias singulares para um patrulhamento de êxito, considerando necessário o investimento constante em aperfeiçoamento, buscando melhorias para a sociedade e estimulando estratégias específicas para a prevenção de delitos contra a população (PEREIRA, 2013).

2.4 DO TREINAMENTO

Estudos acerca das habilidades dos motociclistas buscando definir as habilidades dos motociclistas e treinamento a partir de dados coletados de acidente indicam que diferentes pesquisas mostraram que a falta de habilidades do motociclista individual é regularmente reconhecida como o principal fator contribuinte para colisões (SCHWABE, WILL, BAUER, 2020).

Em maio de 2010 foi realizado na cidade de João Pessoa/PB, o III Fórum Nacional dos Gabinetes de Gestão Integrada da Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça, objetivando a criação de uma Doutrina Nacional de Policiamento com Motocicletas. Neste trabalho foi identificado que uma das grandes deficiências encontradas atualmente é justamente as questões relacionadas ao treinamento e capacitação.

O relatório final do grupo de trabalho referente à capacitação e treinamento concluiu que “não há como conceber um profissional sem uma capacitação ou treinamento específico para prevenção à criminalidade com emprego de motocicletas, além de avaliações periódicas de desempenho” (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, 2010).

Earls Bolls, oficial sênior do Departamento de Polícia de Austin, Texas, Estados Unidos publicou o artigo denominado *A Road Map to Police Motorcycle Training*, descreve que o trabalho motociclista policial é um dos mais exigentes tanto como policial quanto como motociclista. Embora se imagine que os policiais estão adequadamente preparados para ambas as atividades, a de se reconhecer que o tipo de treinamento e preparação necessários para o policial motociclista deve ser extenso (BOLLS, 2000).

A Administração Nacional de Segurança no Trânsito Rodoviário do Departamento Nacional de Segurança Rodoviária dos Estados Unidos recomenda que o treinamento deve ser um imperativo para os policiais motociclistas e que caso o treinamento não seja enfatizado, uma unidade que dispõe de motopatrulhamento não deve ser considerada.

Para o Capitão Wanderson, em sua monografia apresentada no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais do Instituto Superior de Ciências Policiais da Polícia Militar do Espírito Santo, descreve que:

“(…) é relevante destacar que os Militares Estaduais, que atuam no motopatrulhamento ordinário [...] estão conscientes do fato de que os conhecimentos acerca das técnicas de pilotagem de motocicletas que possuem são insuficientes para uma condução rápida e segura das motocicletas policiais, tanto que, 80% dos entrevistados afirmaram que necessitam de mais treinamentos no que concerne a técnicas de pilotagem de motocicletas, bem como que este treinamento deve ser periódico” (SANTOS, 2017).

Verifica-se, portanto que no que tange ao motopatrulhamento não basta somente um treinamento inicial para habilitação na atividade, permanecendo a necessidade de treinamentos e avaliações periódicas.

De acordo com os ensinamentos de Chiavenato “o treinamento é entendido como um processo educacional de curto prazo e aplicado de maneira sistemática e organizada, por meio do qual as pessoas aprendem conhecimentos, atitudes e competências em função de objetivos previamente definidos” (CHIAVENATO, 2010).

É possível aprender conhecimentos sistematizados, como fatos, conceitos ou princípios, por exemplo; habilidades e hábitos intelectuais e sensor-motores, como a partir da observação de um fato e com isso extrair conclusões; destacar propriedades e relações das coisas; dominar procedimentos para resolver exercícios; escrever e ler; usar adequadamente os sentidos, manipular objetos e instrumentos etc.); atitudes e valores, por exemplo, perseverança e responsabilidade no estudo, modo científico de resolver problemas humanos, senso crítico frente aos objetos de estudos e à realidade, espírito de camaradagem e solidariedade, convicções, valores humanos e sociais, interesse pelo conhecimento, modos de convivência social etc (PERRENOUD, 1999).

Esses conceitos possibilitam entender a estrutura essencial de competências para o exercício do motopatrulhamento, o processo de treinamento periódico permite ao profissional aprender novas técnicas, uma vez que o trabalho motociclista policial por ser extremamente arriscado por natureza, necessita de habilidade, capacitação, treinamento específicos regulares e contínuos.

A matriz curricular nacional para ações formativas dos profissionais da área de segurança pública do Ministério da Justiça define que as competências profissionais podem ser representadas conforme demonstrado no quadro abaixo (Figura 1):

Figura 1 - Matriz Curricular Nacional para ações formativas dos profissionais da área de segurança pública



Fonte: MINISTÉRIO DA JUSTIÇA (2014).

Em linhas gerais a matriz mostra o quão necessário é pensar a intencionalidade das atividades formativas, investindo no capital humano a partir de suas competências. Essas foram classificadas em três grandes grupos, tomando como base às dimensões do conhecimento: cognitivas, operativas e atitudinais. As três dimensões seguem um ranqueamento que considera atividades técnicas e comportamentais comuns às polícias civis e militares segundo estudos, mapeamento de competências, perfis de cargos (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, 2014).

A dinâmica e a flexibilidade da matriz se encontram nas infinitas possibilidades de interação existentes entre os eixos articuladores e as áreas temáticas. São essas interações que

proporcionam a visualização tanto de conteúdos que contribuam para a unidade de pensamento e ação dos profissionais da área de segurança pública como de conteúdo que atenda as peculiaridades regionais (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, 2014).

Para a implementação de um programa de treinamento continuado em motopatrulhamento descentralizado nas unidades da Polícia Militar do Distrito Federal primeiramente é levado em consideração as fases do processo de criação de treinamento, quais sejam: diagnóstico, desenho, implementação e avaliação.

O diagnóstico do programa de treinamento em motopatrulhamento será o levantamento das necessidades e suas carências; o desenho é a elaboração da atividade para atender os problemas diagnosticados; a implementação é a execução e sua condução e a avaliação é a análise dos resultados obtidos.

O diagnóstico, portanto, é o levantamento das necessidades, carências, comportamentos, atitudes e competências necessárias para o exercício do motopatrulhamento. Os instrumentos utilizados para a realização do diagnóstico são as pesquisas realizadas por intermédio de formulários e o mapeamento das competências após análise dos conteúdos ministrados nos treinamentos e cursos.

O mapeamento é o instrumento que auxilia os profissionais envolvidos no processo de formação a pensar de forma estratégica e intencional sobre o conjunto de competências profissionais que serão desenvolvidas durante o processo de aprendizagem.

De acordo com o manual do Curso de Docência e Segurança Pública do Sistema Nacional de Informação de Segurança – SINESP, no planejamento do curso devem ampliar os conhecimentos, desenvolver habilidades e fortalecer atitudes (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, 2020).

Concluída a etapa do diagnóstico e mapeamento das competências é possível comparar as habilidades existentes com as necessárias para fundamentar o conteúdo do programa de treinamento.

A segunda fase do processo, é elaborado o programa de treinamento. Segundo o Manual de Elaboração de Materiais de Estudo Autônomo para EAD da PMMG:

“Ao se pensar em um treinamento, alguns itens devem ser verificados e, para tanto, algumas indagações devem ser feitas.[...] há uma demanda clara? Qual tipo de atividade será elaborada? Qual o tempo para sua integralização? Qual o seu objetivo? Quais são os resultados esperados? Qual será o seu impacto para a PMMG? (PMMG, 2019).

Ou seja, para elaboração do programa de treinamento deve-se responder as seguintes perguntas: quem deve ser treinado?; como treinar (método de treinamento); qual conteúdo treinar; por quem (instrutor)?; onde treinar?; quando treinar?; para que treinar?

A terceira etapa do processo é a implementação e execução do programa de treinamento. Para isso, as fases anteriores, diagnóstico e o programa de treinamento, devem estar concluídas. Para implementação são utilizadas técnicas de ensino para transmissão das informações necessárias para o desenvolvimento das habilidades requeridas.

Atualmente há diversas formas de transmissão do conhecimento. Por conta das suas características e especificidades, o método mais indicado de execução do conteúdo aos motociclistas policiais militares é o eminentemente prático.

A etapa final do programa de treinamento é a sua avaliação para verificar se os objetivos foram atingidos, analisando sua eficácia e se realmente atendeu as necessidades da instituição. As principais medidas para avaliar o treinamento segundo Chiavenato são:

custo: qual o valor investido no programa de treinamento; *qualidade*: como o programa atendeu as expectativas; *Serviço*: se o programa atendeu as necessidades dos participantes; *Rapidez*: como o programa se ajustou aos novos desafios oferecidos; *Resultados*: quais os resultados que o programa ofereceu. Se as respostas às questões acima foram positivas, o programa de treinamento foi bem-sucedido (Chiavenato, 2007).

Ainda conforme o eminente doutrinador é preciso que as questões para os resultados, rapidez, serviço, qualidade e custo sejam positivas para que o treinamento seja avaliado como positivo ou eficiente. Além disso, a avaliação tem como objetivo fornecer informações (feedback) dos alunos e de todos os envolvidos no treinamento para subsidiar as melhorias necessárias e contínuas visando garantir que todas as normas de segurança estão sendo cumpridas e amparar mudanças nos métodos de ensino e de padrões para que se mantenha sempre em um alto nível (CHIAVENATO, 2010).

O treinamento é, portanto, um elemento-chave para o aperfeiçoamento e eficácia profissional dos motociclistas policiais, pois expande a base de conhecimento e experiência, além de aumentar os limites de operação e reduzir os riscos de envolvimento em acidentes. Importante mencionar que para a implementação do treinamento continuado a instituição encontra algumas dificuldades, dentre elas podemos citar: a retirada do policial do serviço operacional ou realização de treinamento durante o período de folga, a falta de instrutores, os custos (gasto com combustível, pneu, óleo etc.), o risco de acidente e lesão, além do dano ao patrimônio público.

Contudo, vastos são os trabalhos científicos e doutrinários que fundamentam a importância do treinamento para os motociclistas, além disso, os custos decorrentes dos acidentes motociclísticos superam os gastos investidos em treinamentos preventivos (MÂNICA, 2007).

Ressalta-se que no policiamento motociclístico precisa ser ainda mais intenso, pois no motopatrulhamento há a junção de duas das atividades mais arriscadas existentes que é a condução da motocicleta e a atividade policial. Assim, espera-se com o desenvolvimento do presente trabalho que a criação de um sistema padrão de treinamento possa aperfeiçoar o policiamento motociclístico na Polícia Militar do Distrito Federal por intermédio do desenvolvimento das capacidades técnica, física, psicológica e atitudinais do policial, elevando o grau de profissionalismo no serviço de segurança pública.

Busca-se também o desenvolvimento de um guia padrão para o oficial que esteja responsável por organizar os treinamentos nas diversas unidades operacionais que dispõe de policiamento na modalidade motociclística. Importante destacar que a qualidade profissional de seus integrantes é um dos grandes objetivos elencado na visão institucional previsto no planejamento estratégico da PMDF. A busca constante pelo aperfeiçoamento de seus profissionais por intermédio da metodologia correta de ensino, da pesquisa científica e de um processo contínuo de melhoria por intermédio de um sistema de gestão de qualidade dos treinamentos é o caminho correto a ser seguido pela instituição.

3. OBJETIVOS GERAL E ESPECÍFICOS

3.1 OBJETIVO GERAL

Analisar a viabilidade de criação de um programa de treinamento continuado para policiais que exercem policiamento na modalidade motopatrulhamento no âmbito da Polícia Militar do Distrito Federal.

3.2 OBJETIVO ESPECÍFICO

Conhecer os processos de habilitação e especialização em motopatrulhamento na PMDF;

Levantamento do perfil profissional dos policiais que atuam nas unidades operacionais da PMDF no policiamento com motos;

Definir as competências necessárias (conhecimento, habilidades e atitudes) para o exercício da atividade de motopatrulhamento;

Avaliar a necessidade de treinamento e desenvolver um plano de treinamento padrão continuado e descentralizado nos batalhões operacionais;

Desenhar e apresentar um programa de treinamento padrão que servirá como um guia para o oficial designado como responsável pelo treinamento para que tenha condições de implementar em sua unidade.

4. METODOLOGIA DE PESQUISA

O desenvolvimento do trabalho foi realizado a partir das experiências dos autores, pesquisa bibliográfica e documental com levantamento de dados e consulta a legislação e normas referentes a treinamentos em vigência na corporação. Foram realizadas consultas a rede internet e bibliotecas.

Foi realizado também a coleta de informações por intermédio da ferramenta *GoogleForms* com questões de múltipla escolha, tanto qualitativas e quantitativas, aos policiais militares que operam com motocicletas e/ou possuidores de cursos de especialização e/ou habilitação em treinamento básico em motocicletas.

Após a coleta de dados e entrevistas, o projeto compilou as informações e analisou a demanda por treinamento continuado nas unidades. De posse de tais informações o trabalho buscou criar o programa padrão de treinamento a ser desenvolvido nas unidades de área com objetivo maior de oferecer segurança aos policiais militares que atuam no policiamento com motocicletas e conseqüentemente gerar mais benefícios à sociedade do Distrito Federal tanto no policiamento preventivo quanto no próprio policiamento repressivo.

5. DOS RESULTADOS E DISCUSSÕES

5.1 DOS FORMULÁRIOS

Segundo Lakatos (2003, p. 186), a pesquisa de campo está voltada para o estudo de indivíduos, grupos, comunidades, instituições e outros campos, visando à compreensão de vários aspectos da sociedade.

A metodologia utilizada para o levantamento das informações foi a coleta de dados por intermédio de formulário *Google Forms* - <https://forms.gle/kFK4nvXakhqL8wZw7>, contendo 17 questões, disponibilizado nos grupos de motociclistas policiais da PMDF via *WhatsApp*.

O intuito do questionário foi saber o perfil dos respondentes e quantificar e qualificar a necessidade do treinamento continuado voltado para a atividade de motopatrulhamento no âmbito da Polícia Militar do Distrito Federal.

O questionário foi disponibilizado entre os dias 17 e 25 de fevereiro de 2022 e obteve 162 (cento e sessenta e duas) respostas distribuídas entre militares que trabalham nas unidades de área, batalhões especializados e até mesmo em áreas administrativas. Isso torna a pesquisa positiva, já que atingiu a média de 60% dos operadores em motopatrulhamento.

Também foi realizada pesquisa de campo em 07 de março de 2022 sendo constatado que 181 (cento e oitenta e um) policiais militares trabalham na atividade fim do motopatrulhamento nas unidades operacionais de área conforme tabela abaixo (Tabela 1). Ressaltamos que na data em que foram realizadas as pesquisas foram identificadas que as unidades do Guará, Ceilândia Sul e São Sebastião não possuíam policiais militares atuando na atividade de motopatrulhamento.

Além do efetivo apresentado nas unidades de área, existem 93 (noventa e três) motociclistas distribuídos entre os Batalhões de Trânsito, Policiamento Rodoviário e GTAM, atual 2ª Companhia de ROTAM.

Atualmente, o efetivo total de motociclistas atuando na atividade fim são de 274 (duzentos e setenta e quatro), somando tanto as unidades operacionais de área quanto grupos especializados.

Tabela 1 - Distribuição de efetivo que operam na atividade de motopatrulhamento na PMDF

Comando (CPR)	Batalhão	Quantidade (PPMM)	Total
1ºCPR	1º BPM	6	54
	3º BPM	10	
	5º BPM	7	
	6º BPM	19	
	7º BPM	4	
	24º BPM	8	
2ºCPR	4º BPM	-	17
	15º BPM	8	
	25º BPM	6	
	28º BPM	3	
3ºCPR	2º BPM	25	45
	11º BPM	8	
	17º BPM	12	
4ºCPR	8º BPM	-	18
	10º BPM	12	
	16º BPM	6	
5ºCPR	13º BPM	6	24
	14º BPM	10	
	20º BPM	8	
	21º BPM	-	
6ºCPR	9º BPM	4	23
	26º BPM	12	
	27º BPM	7	
Total			181

Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

Tabela 2 - Efetivo por Companhia

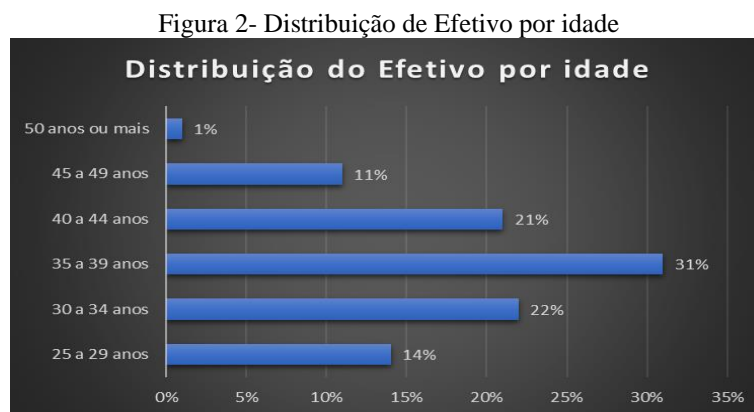
Companhia	Quantidade
BPTRAN	31
BPRV	23
2º CIA ROTAM - GTAM	39
Total especializado	93
Total Efetivo	274

Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

Com o fim de fornecer informações para base de pesquisa e subsidiar o trabalho sobre a necessidade de treinamento continuado, foi aplicado questionário via *Whatsapp* contendo 17

perguntas, com questões qualitativas e quantitativas aos respondentes. Após a compilação dos dados foi realizada a interpretação e análise dos dados.

O gráfico abaixo buscará demonstrar as faixas etárias de distribuição do efetivo policial militar que operam com motocicletas.



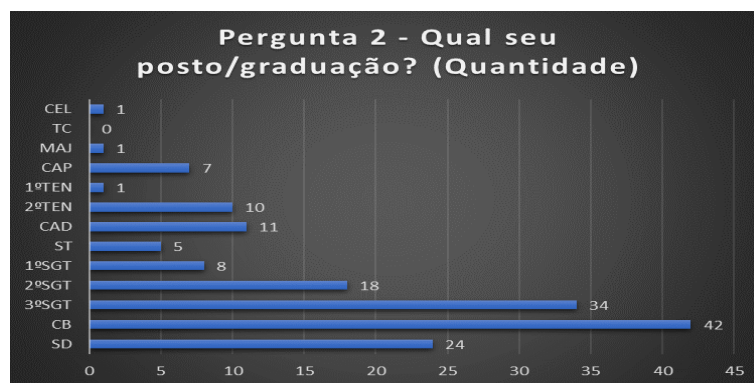
Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

A figura 2 tem por objetivo demonstrar a maior faixa etária do operador em motopatrolhamento na PMDF: os militares que possuem entre 35 a 39 anos representam 31% dos policiais e média de 36 anos.

A maior parcela da tropa está concentrada entre os 30 e 44 anos, ou seja, 74% de todos os operadores. Além disso, não existe nenhum policial com idade inferior a 25 anos ou com mais 52 anos.

O gráfico abaixo buscará demonstrar os postos e graduações dos respondentes que operam com motocicletas.

Figura 3- Posto/graduação dos entrevistados



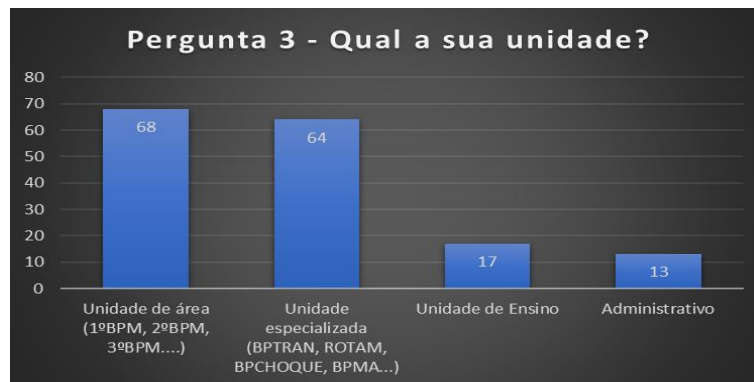
Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

A figura 3 demonstra que são quatro as graduações que mais possuem operadores; CABOS, 3ºSGT, SOLDADOS e 2ºSGT, respectivamente com 42 (quarenta e dois), 34(trinta e

quatro), 24 (vinte e quatro) e 18(dezoito) militares que representam 73% do efetivo. Não diferente da faixa etária relatada na questão anterior em que a média de idade das graduações está proporcional as graduações.

O gráfico abaixo buscará demonstrar a distribuição de lotação do efetivo policial militar.

Figura 4- Unidade dos entrevistados

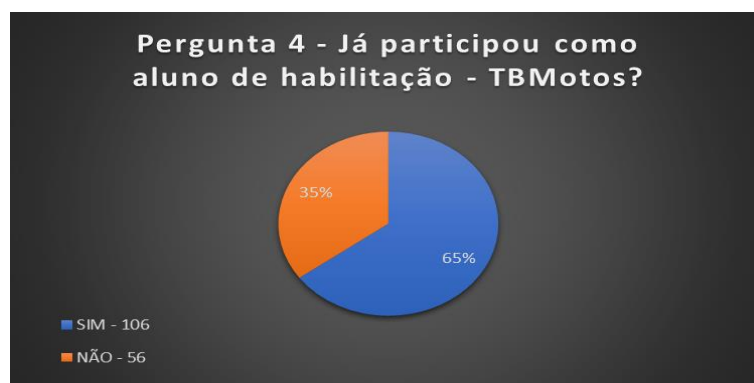


Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

A distribuição dos respondentes, apresentado pela figura 4, demonstra que 68 (sessenta e oito) motociclistas que servem nas unidades operacionais de área e 64 (sessenta e quatro), em unidades especializadas. Ao todo, 81% dos respondentes estão efetivamente na atividade fim de motopatrulhamento enquanto 19% já operaram e hoje estão lotados em unidades de ensino ou atividade meio da Polícia Militar do Distrito Federal, em serviço administrativo.

O gráfico abaixo buscará demonstrar se o policial militar já participou como aluno em habilitação no Treinamento Básico em motocicletas ofertado pela Polícia Militar do Distrito Federal.

Figura 5- Participação como aluno de habilitação TBMotos

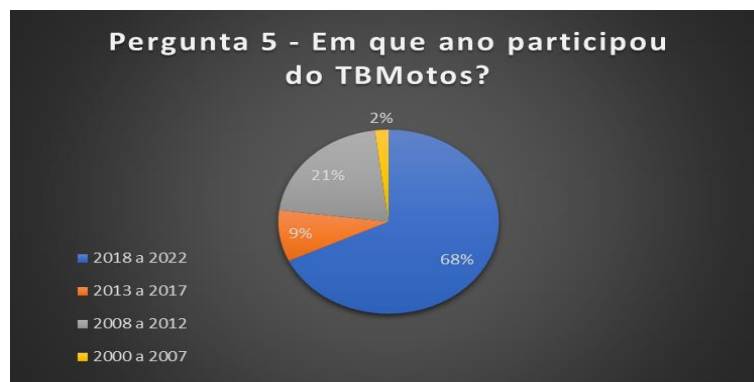


Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

A figura 5 – Participação como aluno de habilitação – TBMotos - demonstra que a maioria (65%) dos respondentes receberam o treinamento e foram habilitados pela PMDF durante a carreira.

O gráfico abaixo buscará informar as faixas anuais de habilitação nos treinamentos básicos em motocicletas.

Figura 6 - Ano de participação no TBMotos

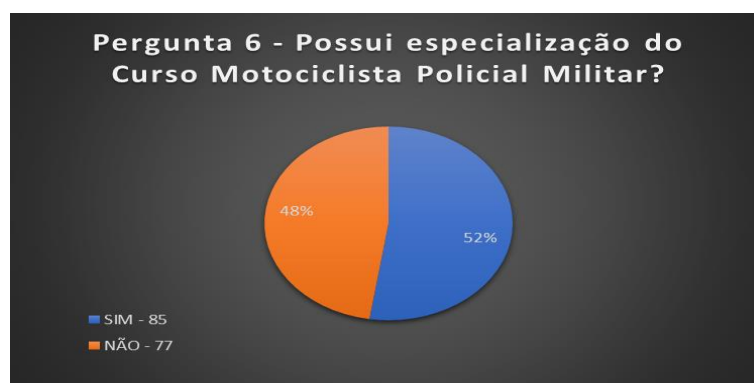


Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

Nos últimos 05 (cinco) anos 68% dos respondentes realizaram treinamento básico em motocicletas. O grande número de participação neste período, deve-se pelos treinamentos ministrados pela Seção de Treinamento e Especialização. Somente em 2020, foram habilitados 190 (cento e noventa) PPM. Podemos concluir que não são todos que foram habilitados que trabalham na atividade fim.

O gráfico abaixo buscará demonstrar a quantidade policiais militares que possuem especialização do curso motociclista policial militar.

Figura 7- Especialização do entrevistado

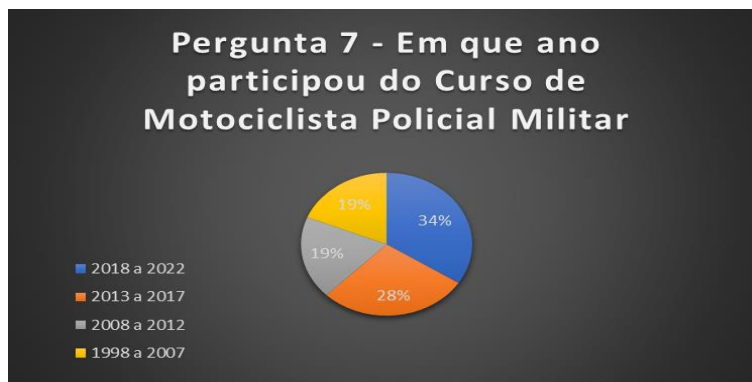


Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

O gráfico acima indica que 52% possuem o curso de especialização no Curso Motociclista Policial Militar. Ao todo são 77 (setenta e sete) policiais militares que não possuem o curso de motociclista policial militar, enquanto 85 (oitenta e cinco) são cursados.

O gráfico abaixo buscará informar os períodos em que os policiais militares participaram do curso motociclista policial militar.

Figura 8 - Ano de participação no Curso de Motociclista Policial Militar



Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

A gráfico acima demonstra que nos últimos cinco anos foram formados 62% dos motociclistas policiais militares. Entretanto, o tempo médio em que os operadores realizaram os cursos e não participaram de qualquer treinamento posterior é de aproximadamente 08 (oito) anos.

O gráfico abaixo buscará demonstrar a quantidade policiais militares que possuem especialização no Curso Tático em Ações Motociclísticas.

Figura 9- Especialização no CTAM

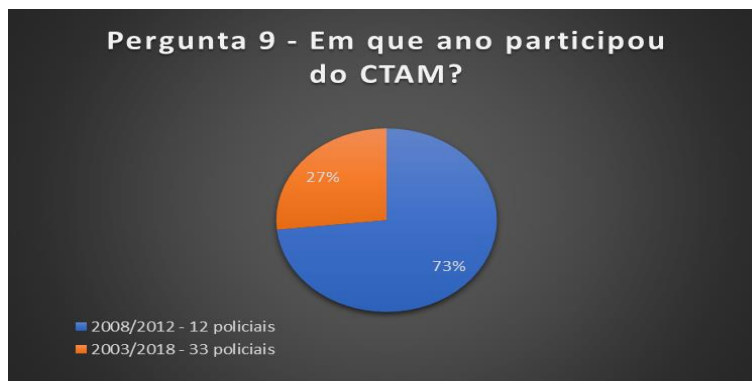


Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

Observamos que apenas 28% dos policiais militares apresentados pela figura 9, possuem o Curso Tático em Ações Motociclísticas frente a 117 (cento e dezessete) que não possuem.

O gráfico abaixo buscará informar os períodos em que os policiais militares participaram do curso tático em ações motociclísticas.

Figura 10 - Ano de participação no CTAM



Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

A partir dos dados analisados, podemos observar que apenas 12 policiais são oriundos dos 4 (quatro) primeiros cursos de CTAM. Os demais, 33, são formados do V ao IX Curso Tático em ações motociclísticas. Importante ressaltar que em 2022 houve a X edição do CTAM com 12 (doze) instruídos que não foram contemplados pela pesquisa. É possível confirmar que dos PPM que concluíram o CTAM e responderam ao questionário estão a, aproximadamente 8 anos sem qualquer treinamento/atualização.

O gráfico abaixo buscará informar quantos policiais militares estão trabalhando na atividade fim de motopatrulhamento na Polícia Militar do Distrito Federal.

Figura 11- Atuação na atividade fim de motopatrulhamento na PMDF

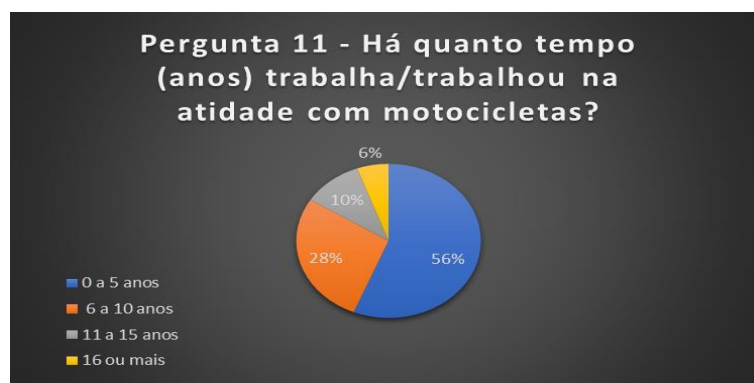


Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

Os profissionais respondentes do questionário, afirmaram que 60% estão atuando na atividade fim, ou seja, são conhecedores das dificuldades encontradas durante o serviço diário de motopatrulhamento. Estão lotados na atividade de motopatrulhamento tanto nas unidades operacionais dos batalhões de área quanto nos grupos especializados tático e trânsito.

O gráfico abaixo buscará informar quanto tempo os policiais militares trabalham ou trabalharam na atividade fim no motopatrulhamento.

Figura 12- Tempo de atuação na atividade com motocicletas

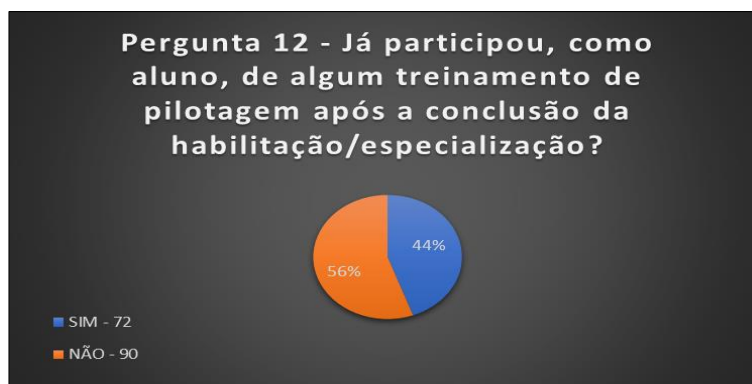


Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

O tempo médio dos policiais militares que trabalham/trabalharam na atividade fim de motopatrulhamento de acordo com os dados analisados é de 5,5 anos. Atualmente há 30 policiais que não possuem ou não completaram 1 ano de atividade. É relevante que 84% dos operadores possuem até 10 anos de atividade com motos e apenas 04 (quatro) policiais que já trabalham com as motocicletas e não possuem 01 (um) ano na atividade e não possuem qualquer treinamento.

O gráfico abaixo demonstra se os policiais militares já participaram, como aluno, de treinamento posterior a habilitação ou habilitação.

Figura 13 - Participação como aluno em treinamento de pilotagem após conclusão de habilitação/especialização

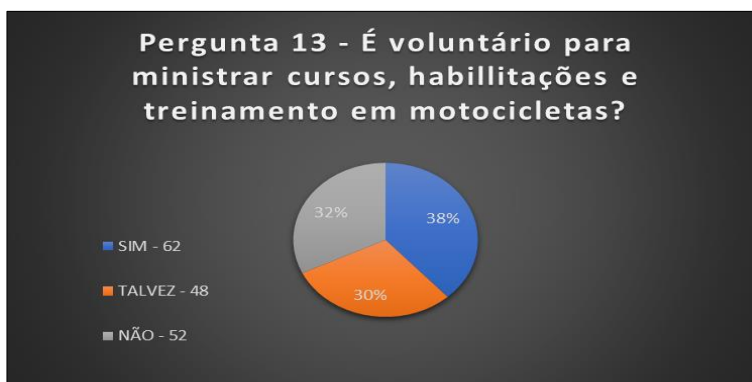


Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

O resultado confirma que 56% dos policiais militares não passaram por treinamento após a conclusão dos cursos de habilitação ou especialização o que corrobora com o tema da pesquisa.

O gráfico abaixo questiona sobre o voluntariado para ministrar cursos, habilitações ou treinamentos com motocicletas.

Figura 14 - Interesse em se voluntaria para ministrar cursos, habilitações e treinamentos em motocicletas

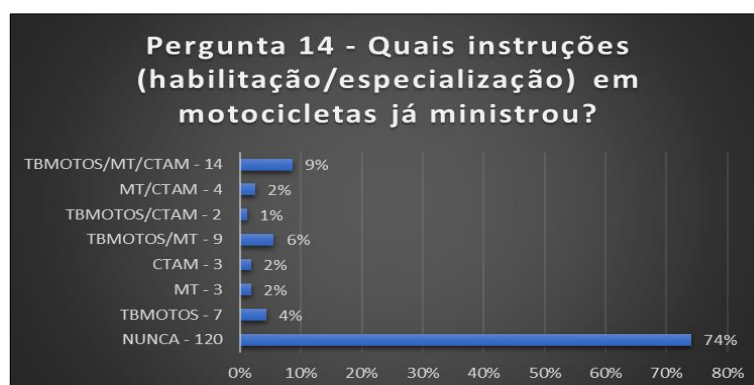


Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

O gráfico demonstra que 38% dos respondentes são voluntários para ministrar e contribuir para a contínua melhoria do conhecimento em motopatrolhamento. Se atribuirmos que os que talvez possam também ser uma das opções, teremos 68% de voluntários. Mas para que esses 30% possam participar como voluntários. Por não fazer parte do trabalho, surge a necessidade de estudo voltada para docência em treinamento e cursos na Polícia Militar do Distrito Federal.

O gráfico demonstrará em que instruções de habilitação e/ou curso de especialização os policiais militares já participaram como instrutores ou monitores.

Figura 15 - Instruções já ministradas

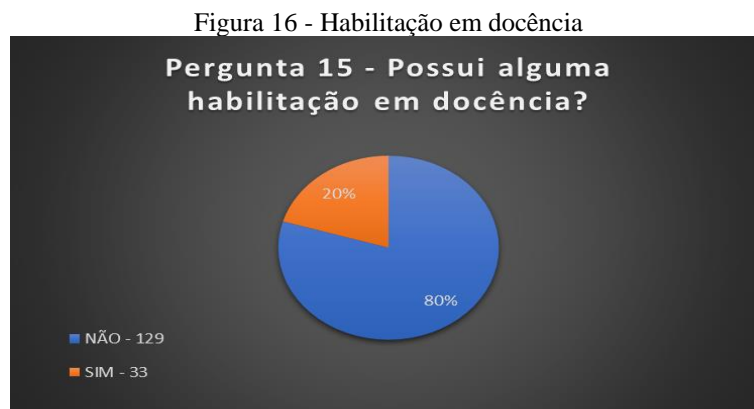


Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

De acordo com a figura 15 pode observar que 74% dos respondentes nunca ministraram quaisquer dos treinamentos, seja em habilitação ou mesmo nos cursos de motociclistas ou tático em ações motociclísticas.

Entretanto 26% dos respondentes já possuem experiência em cursos militares. O que chama atenção nos dados analisados é que 9% dos policiais militares já ministraram habilitações, cursos de motociclista policial militar e curso tático em ações motociclísticas.

O gráfico abaixo buscará informar se os policiais militares possuem habilitação em docência.

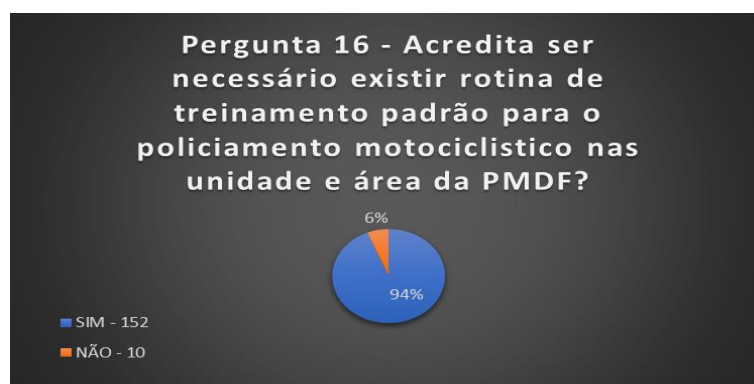


Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

Diante do gráfico apresentado, figura 16, pode-se observar que 80% dos respondentes não possuem habilitação específica para docência. Por não fazer parte da pesquisa em questão, sugere-se outra análise para apontar os requisitos necessários para sanar esta habilitação.

O gráfico abaixo buscará demonstrar a necessidade de treinamento continuado aos policiais militares nas unidades de área da Polícia Militar do Distrito Federal.

Figura 17 - Opinião sobre rotina de treinamento padrão



Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

A figura 17 aponta que 94% dos respondentes confirmaram a necessidade de treinamento continuado nas unidades da PMDF. Esta é a demanda institucional dos militares que hoje trabalham na atividade fim de motopatrulhamento e realizam os cursos de habilitação

e especialização ao longo da carreira, mas identificaram que não existe um treinamento continuado como proposto por este trabalho.

Foi encaminhado no questionário disponibilizado aos respondentes diversas opções de disciplinas para subsidiar o manual teórico e prático a ser aplicado aos policiais militares que trabalham com motocicletas. Após análise das opções disponíveis, abordagem, pilotagem defensiva, treinamento em curvas e frenagem, foram as competências mais demandadas pelos respondentes para compor o treinamento continuado.

5.3 PROGRAMA DE TREINAMENTO CONTINUADO EM MOTOPATRULHAMENTO

O mapeamento é o instrumento que auxilia os profissionais envolvidos no processo de formação a pensar sobre conjunto de competências profissionais que serão desenvolvidas durante o processo de treinamento.

Para isso foi realizada a análise do conteúdo programático do Treinamento Básico em Motopatrulhamento - TBMotos, onde já estão estabelecidas as habilidades mínimas para realização do serviço de motopatrulhamento bem como analisada as competências escolhidas pelos motociclistas policiais como as mais importantes para serem aperfeiçoadas.

Quadro 1 – Quadro comparativo: principais habilidades e conteúdo do TBMotos

Principais habilidades escolhidas pelos Policiais	Conteúdo do Treinamento Básico em Motopatrulhamento
Pilotagem Defensiva.	Aula 1 - Mecânica (caflaps +T), Doutrina (pilotagem defensiva), posicionamento
Curvas	Aula 2 - Posicionamento e manabilidade
Frenagem	Aula 3 - Frenagem e Curvas, Frenagem + mudança de direção
Abordagem	Aula 4 - Doutrina e Abordagem + pilotagem Off Road

Fonte: Elaborado pelos autores (2022)

A seguir é demonstrada as competências, habilidades e atitudes exigidas no Treinamento Básico em Motopatrulhamento:

Quadro 2 – Competências exigidas no Treinamento Básico em Motopatrulhamento

<p style="text-align: center;">CONHECIMENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Conhecer o posicionamento de pés, joelhos, quadril, tronco, braços e cabeça na pilotagem de motocicletas; (aula 1) - Compreender as doutrinas de deslocamento, parada e estacionamento no motopatrulhamento geral; (aula 1) - Identificar os elementos do CAFLOPS+T; (aula 1) - Conhecer os freios atuantes na motocicleta; (aula 3) - Entender a correta aplicação dos freios em diferentes situações; (aula 3) - Diferenciar os sistemas de freio simples e ABS; (aula 3) - Identificar o posicionamento de curvas de raio longo e curto; (aula 3) - Compreender aspectos que permeiam a abordagem em diferentes cenários; (aula 5) - Compreender as diferenças na técnica de pilotagem off-road; (aula 5) - Identificar e executar técnicas de curvas em ambiente de baixa aderência; (aula 6) - Compreender e praticar as técnicas de transposição de obstáculos; (aula 6)
<p style="text-align: center;">HABILIDADE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Executar exercícios de maneabilidade e destreza; (aula 2) - Praticar frenagens associando os freios e redução de marchas; (aula 4) - Aplicar a frenagem com desvio de trajetória; (aula 4) - Praticar o posicionamento em curvas de raio curto e longo; (aula 4) - Realizar busca pessoal e em veículos; (aula 5) - Praticar deslocamento em equipe segundo doutrina de motopatrulhamento; (aula 5) - Reproduzir corretamente os posicionamentos de aclives e declives; (aula 5) - Ser capaz de realizar parada controlada e pane de rampa em aclive;
<p style="text-align: center;">ATITUDE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Perceber o comportamento da motocicleta nas mudanças de direção; (aula 2)

Fonte: Elaborado pelos autores (2022)

Pode-se verificar que as quatro principais habilidades escolhidas pelos policiais como fundamentais para serem aperfeiçoadas fazem parte do currículo do treinamento básico em

motopatrulhamento oferecido pela corporação. Sendo assim, buscando um conteúdo coerente com a atividade desempenhada pelos motociclistas policiais o currículo do treinamento em motopatrulhamento proposto neste trabalho terá como foco o desenvolvimento destas habilidades já definidas como as essências para a atividade.

O resultado das pesquisas realizadas revela que as principais habilidades exigidas para o desempenho do motopatrulhamento são a Abordagem, Pilotagem Defensiva, Curvas e Frenagem.

Destaca-se que o conteúdo ministrado no treinamento básico em motopatrulhamento está previsto na Instrução Geral 09 de 2020 do Departamento de Educação e Cultura que traz os seguintes conteúdos: legislação de Trânsito; legislação interna; **direção defensiva**; noções de primeiros socorros, vistoria de viatura; tipologia e viaturas, **técnicas de pilotagem**; doutrina em motopatrulhamento; e **abordagem** (PMDF, 2022)

O objetivo do presente trabalho é o desenvolvimento de um programa de treinamento continuado em motopatrulhamento tendo como base as habilidades exigidas no TBMotos e no resultado das pesquisas realizadas nas unidades.

Após consultas às principais referências bibliográficas e aos cursos de pilotagem existentes na corporação e no mundo civil, foram escolhidos como fundamento para o conteúdo do programa de treinamento continuado em motopatrulhamento o livro *Motorcycle Roadcraft* manual utilizado pela polícia de Londres e o currículo do curso denominado Hábito dos Campeões da escola de pilotagem da *Yamaha Riding Champions School* do renomado instrutor Nick Ienatsch.

Segue abaixo a proposta de competências a serem desenvolvidas pelo programa de treinamento continuado em motopatrulhamento produto do desenvolvimento do presente trabalho:

Quadro 3 – Quadro de competências do Programa de Treinamento Continuado em Motopatrulhamento

Principais Habilidades	Programa de Treinamento Continuado em Motopatrulhamento	
Pilotagem Defensiva	Conhecimento	- Compreender os fatores humanos que podem aumentar sua vulnerabilidade; - Compreender a importância da concentração na Pilotagem Policial;
	Habilidade	- Desenvolver habilidades para reconhecer e gerenciar os fatores humanos que podem afetar

		<p>a tomada de decisão e desempenho na pilotagem;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desenvolver um mantra como instrumento de concentração e reorientação;
	Atitude	<ul style="list-style-type: none"> - Reconhecer a importância da avaliação de forma honesta e crítica de seu próprio comportamento de pilotagem para alcançar uma melhoria contínua; - Reconhecer a importância da autoavaliação de sua condição mental e capacidade de discernimento.
Curvas	Conhecimento	<ul style="list-style-type: none"> - Compreender a importância da aderência na pilotagem motociclística policial; - Compreender a influência da velocidade, da frenagem e da inclinação no raio da curva.
	Habilidade	<ul style="list-style-type: none"> - Agir de maneira segura quanto aos limites de aderência do pneu; - Proceder corretamente quanto a temperatura e calibragem dos pneus; - Agir de maneira segura quanto a abordagem correta nas curvas; - Agir de maneira correta ao ser surpreendido durante a realização de uma curva mais fechada.
	Atitude	<ul style="list-style-type: none"> - Reconhecer a importância da aderência, dos fatores causadores de acidente e dos comportamentos que podem exceder o limite da aderência; - Perceber a velocidade e direção e ser capaz de usar os freios em ângulo de inclinação para ajustar a velocidade ao raio da curva.
Frenagem	Conhecimento	<ul style="list-style-type: none"> - Aplicar corretamente os dedos na alavanca do freio e o posicionamento dos braços; - Conhecer as fases da frenagem (aperto inicial, construção da pressão e liberação final) - Conhecer o conceito de frenagem de trilha;

		- Identificar o comportamento da suspensão no que tange aos efeitos da frenagem;
	Habilidade	- Proceder de forma suave quanto a pressão inicial e final dos freios; - Treinar de forma correta o posicionamento dos dedos na manete do freio, carregar a suspensão, frenagem e liberação suave;
	Atitude	- Ter consciência da importância da utilização correta dos freios em situações de emergência.
Abordagem	Conhecimento	- Compreender os aspectos que permeiam a abordagem;
	Habilidade	- Executar de maneira correta a abordagem a transeuntes consoante doutrina da corporação e as atuais orientações jurídicas existentes;
	Atitude	- Reconhecer a importância das técnicas de abordagem e ter consciência de sua aplicação correta.

Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

A proposta é fruto dos estudos, pesquisas e análises as principais doutrinas de motopatrulhamento, pilotagem e abordagem policial permitindo a implementação de um conteúdo lógico e compreensível de fácil entendimento que possibilitará o aprimoramento e revisão das habilidades básicas de pilotagem que servem como “guarda-chuva” para se evitar os principais acidentes causados pela falta de habilidades e técnicas de pilotagem, bem como as situações adversas que surgem no ambiente urbano e operacional.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Planejamento Estratégico PMDF 2011-2022 estabelece como perspectiva de aprendizado e crescimento o desenvolvimento e implementação de Programa de Capacitação Continuada de Treinamento e de Atualização Profissional. Todo o arcabouço normativo para fundamentar a criação do Programa de Treinamento Continuoado para os Motociclistas Policiais já se encontra em vigor com a edição da portaria PMDF nº 1.109 de 31 de dezembro de 2019 – Regulamento Geral de Ensino.

Após análise dos processos de habilitação TBMotos (nível básico) realizado pela Seção de Treinamento e os cursos motociclista policial militar (nível intermediário) e curso tático em ações motociclista (nível avançado) realizado pelo Batalhão de ROTAM foram identificados que todos são desenvolvidos pela corporação seguindo um alto nível de qualidade, técnica e elevado padrão de segurança.

Buscou-se com o desenvolvimento deste produto a continuação do processo de treinamento, pois as motocicletas e as técnicas de pilotagem estão sempre em evolução e as competências de pilotagem precisam acompanhar tais mudanças, assim como também os padrões de realização de abordagem. A desatualização e a rotina do policial aumentam os seus riscos e conseqüentemente a sua exposição a colisões, quedas e outros riscos relacionados a atividade operacional.

A partir da análise do resultado do questionário e do currículo de treinamento oferecidos pela corporação, foi possível desenvolver um conteúdo padrão a ser implementado objetivando atender a demanda interna do efetivo e as estratégias de comando dos batalhões operacionais de área.

Além de propor o treinamento das 04 (quatro) competências elencadas pelo grupo de análise, o trabalho buscou também padronizar os documentos, materiais e modelos necessários para sua viabilização tais como nota de instrução, logística de materiais e equipamentos, material didático e croquis para instrução prática que servirá como um guia para o oficial designado como responsável para que tenha condições de implementar em sua unidade.

A análise do questionário aplicado aos policiais militares motociclistas permite ter uma visão ampla do atual perfil dos profissionais que atuam no motopatrolhamento na PMDF sendo possível verificar que em 7 de março de 2022, existiam 284 (duzentos e oitenta e quatro) motociclistas atuando nas unidades operacionais da PMDF e grupos especializados.

De acordo como perfil dos motociclistas, possuem média de 36 anos e 73% dos operadores são compostos de soldados, cabos, terceiros e segundos sargentos. A pesquisa

apontou que 56% dos policiais militares não participaram de treinamentos posterior. O respondentes que possuem TBMotos (65%) estão em média de 5,5 anos sem treinamento e os policiais que possuem especialização CMPM (52%) e CTAM (28%) não participaram de treinamentos há 8 anos.

A pesquisa demonstrou ainda que 94% dos respondentes afirmam ser necessário existir uma rotina de treinamento padrão para o policiamento motociclístico nas unidades de área da PMDF. O que pode auxiliar o tomador de decisões no que tange as estratégias de utilização do policiamento com motos.

Visualiza-se do ponto de vista das perspectivas futuras a necessidade de continuar as pesquisas referentes ao aperfeiçoamento dos conhecimentos, habilidades e atitudes dos motociclistas policiais militares possibilitando o treinamento de outras habilidades não abarcadas inicialmente por este trabalho.

Foram encontradas limitações no que tange as informações referentes a quantidade de motociclistas policiais da PMDF que se envolveram em colisões ou quedas nos últimos anos. Devendo ser fomentado na instituição a produção de dados e relatórios de acidentes de moto envolvendo policiais militares.

Foi identificada a demanda de criação de um treinamento específico para capacitação de intrutores bem como a implementação de estratégias de incentivo aos motociclistas policia para que sejam atores no processo de ensino e aprendizado na corporação atuando como instrutores no programa de treinamento continuado em motopatrulhamento e nos demais cursos e habilitações em motos oferecidos pela corporação.

O policial é o ativo mais importante da instituição e ao resguardar a sua saúde e segurança se estará preservando a qualidade de vida no trabalho, pois o efetivo bem treinando possui capacidade de atender melhor a solicitação da sociedade e cumprir a missão constitucional das polícias militares de preservação da ordem pública, policiamento ostensivo, preservação das vidas e patrimônio, assim, elevando a sensação de segurança e minimizando os riscos da atividade.

7. REFERÊNCIAS

BAUER, K PELDSCHUS, S., & SCHICK. Retrospektive Analyse tödlicher Motorradunfälle und Ableitung von Schutzmaßnahmen bei komplexen Bremsmanövern. 10th International Motorcycle Conference, Cologne. Disponível em: <https://www.ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2020/10/ifz_Forschungsheft_19.pdf> Acesso em: 10 de fev. de 2022.

BOLLS, Earls. A Road Map for Police Motorcycle Training. Motorcycle Safety Foundation. 10 jun 2000. Disponível em: < <https://www.msf-usa.org/downloads/imsc2001/Bolls.pdf>> Acesso em 20 out. 2021.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro de 26 de setembro de 1997, Brasília, DF: Presidência da República, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.html> Acesso em: 25 set 2021.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 20 set. de 2021.

BRASIL. Diário Oficial Ano III, nº 112, Brasília 28 de julho de 1970. Disponível em: <<http://www.sinj.df.gov.br/sinj/>> Acesso em: 28/10/2021.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Registro Nacional de Acidentes de Acidentes e Estatística de Trânsito. disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/reanaest>> Acesso em 10 fev. 2022

BRASIL. Ministério da Justiça (SENASP). Docência em Segurança Pública: Noções Básicas. 20 ago 2020. Disponível em: <https://ead.senasp.gov.br/>. Acesso em: 14 out. 2021. Acesso ao conteúdo com login e senha.

BRASIL. Ministério da Justiça. III Fórum Nacional dos Gabinetes de Gestão Integrada da Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça. Disponível em:<<https://pt.slideshare.net/sandrojosy/doutrina-motopatrolhamento-giro-14176745>> Acesso em: 10 out 2021.

BRASIL. Portal Brasileiro de Dados Abertos. Frota de veículos do Distrito Federal nos últimos 10 anos. Disponível em: <<https://dados.gov.br/dataset/frota-de-veiculos-do-distrito-federal-nos-ultimos-10-anos/resource/51b4c7fc-b702-439d-85bd-968b2288b8c1>>. Acesso em 03 jul 2022.

BRITO, Débora. Número de motos é maior que o de carros em 45% das cidades. Agência Brasil, Brasília, 02 de jul. de 2018. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-07/numero-de-motos-e-maior-que-o-de-carros-em-45-das-cidades>>. Acesso em 15 out 2021.

CAMOLESI, Leandro Ademar Haddad. Motociclismo Policial: uma análise de sua aplicabilidade nas rodovias federais de MT. Revista Científica de Pesquisa em Segurança Pública. V. 13, nº. 1, 2014.

CHIAVENATO, Idalberto. Gestão de pessoas: o novo papel dos recursos humanos nas organizações - 3.ed. - Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. Sinistros de trânsito – Relatório Anual 2020. Disponível em <<http://www.cetsp.com.br/media/1143350/RelatorioAnual2020.pdf>>. Acesso em 10 de mai. 2022.

COSSALTER, Vittore, Motorcycle Dynamics, Vittore Cossalter, 2002.

DETRAN/DF. Informativo Fatal - Motociclistas 2020. Disponível em: <http://www.detran.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/informativo_10_fatal_motociclistas_df_2020.pdf> Acesso em: 24 de fev. de 2022

DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 41.167, de 1º de setembro de 2020. Regulamenta a aplicação do inciso II, do artigo 48, da Lei nº 6.450, de 14 de outubro de 1977, que dispõe sobre a Organização Básica da Polícia Militar do Distrito Federal. Brasília/DF, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Decreto-lei nº 9 de 25 de junho de 1966. Organização da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del0009.htm> Acesso em 28 out 2021

DISTRITO FEDERAL. Diário Oficial Ano III, nº 75, Brasília 20 de maio de 1970. Disponível em: <<http://www.sinj.df.gov.br/sinj/>> Acesso em: 28 de out. de 2021.

DISTRITO FEDERAL. Polícia Militar do Distrito Federal. Casa Militar do Distrito Federal. 213 anos da Polícia Militar do Distrito Federal. Disponível em <<https://www.casamilitar.df.gov.br/213-anos-pmdf/#:~:text=Corpora%C3%A7%C3%A3o%20criada%20no%20s%C3%A9culo%20XIX,de%20outros%20locais%20do%20pa%C3%ADs.>>>. Acesso em 23 mai 2022.

DISTRITO FEDERAL. Polícia Militar do Distrito Federal. Formatura de Encerramento do 1º Curso de Motociclista da Polícia Militar – Nível Misto. 02 dez 2021. Disponível em <<http://www.pmdf.df.gov.br/index.php/auditoria/43-noticias/noticias-institucionais/33879-formatura-de-encerramento-do-1-curso-de-motociclista-policia-militar-nivel-misto-2022>>. Acesso em 10 mai 2022.

DISTRITO FEDERAL. Polícia Militar do Distrito Federal. Ordem do Dia – Comandante do Regimento e Polícia Montada da PMDF. 23 jun 2011. Disponível em <<http://www.pm.df.gov.br/index.php/institucional/hinos-e-cancoes/104-noticias/destaques/9230-50-anos-da-policia-militar-no-planalto-central#:~:text=No%20dia%20de%20janeiro,a%20vinda%20da%20tropa%20designada.>>>. Acesso em 10 mai 2022.

DISTRITO FEDERAL. Polícia Militar do Distrito Federal. Sistema de Gestão Estratégica, 2011 a 2022 - 3ª Edição. PMDF, mar 2021. Disponível em <http://www.pmdf.df.gov.br/images/2021/PDF/SISTEMA_DE_GESTAO_ESTRATEGICA.pdf>. Acesso em 28 jul 2022.

DISTRITO FEDERAL. Polícia Militar do Distrito Federal. Altera a Portaria PMDF nº 742, de 27 de maio de 2011, que aprovou o Plano Estratégico da Polícia Militar do Distrito Federal

2011-2022. Brasília/DF, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Polícia Militar do Distrito Federal. Portaria PMDF nº 1.145, de 30 de novembro de 2020. Altera a Portaria PMDF nº 742, de 27 de maio de 2011, que aprovou o Plano Estratégico da Polícia Militar do Distrito Federal 2011-2022. Brasília/DF, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Polícia Militar do Distrito Federal. Portaria PMDF nº 1.109, de 31 de dezembro de 2021, que aprovou o Regulamento Geral de Educação da Polícia Militar do Distrito Federal. Brasília/DF, 2021.

DISTRITO FEDERAL. Polícia Militar do Distrito Federal. Portaria PMDF nº 1.152, de 12 de janeiro de 2021, que aprovou o Regimento Interno Geral da Polícia Militar do Distrito Federal. Brasília/DF, 2021

DISTRITO FEDERAL. Polícia Militar do Distrito Federal. Portaria PMDF nº 1.210, de 17 de agosto de 2021, que aprovou o Manual de Policiamento Ostensivo Geral da Polícia Militar do Distrito Federal. Brasília/DF, 2021.

DISTRITO FEDERAL. Polícia Militar do Distrito Federal. Portaria PMDF nº 1.182, de 17 de maio de 2021, que estabelece especificações técnicas de motocicletas para emprego no motopatrulhamento. Brasília/DF, 2021.

EUA, Department of Transportation, NHTSA. Planning and Instituting a Motorcycle Patrol Unit. Disponível em <https://one.nhtsa.gov/people/injury/pedbimot/motorcycle/motorcycle_traffic03/planning.htm>. Acesso em 14 abr 2022

HOUGH, David L. More proficient motorcycling: Mastering the ride. 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Panorama Distrito Federal. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/df/panorama>>. Acesso em 25 ago 2022.
LAKATOS, Eva Maria. Fundamentos de metodologia científica - 8. ed. São Paulo> Atlas, 2017.p 74

LIBÂNEO, José Carlos. Democratização da Escola Pública: a pedagogia crítico-social dos conteúdos. São Paulo: Loyola, 1990.

LIMA, MACHADO. Mortalidade de motociclistas no Brasil de 2000 a 2014. Universidade de Brasília, Instituto de Segurança no Trânsito. Disponível em: <https://www.ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2016/10/ifz_Forschungsheft_17_Abstracts.pdf>. Acesso em 15 fev 2022.

LOPES, Adriano. Correio Braziliense de 21 de setembro de 1969. Pág. 06 – Uma Vida Fascinante. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=028274_01&pesq=Harley%20Davidson&pasta=ano%20196&pagfis=44928>. Acesso em: 24 set 2021.

MARES, PENNY, COYNE, PHILIP, Police Foundation, Motorcycle roadcraft: the police rider's handbook New ed., 2013.

MINAS GERAIS. POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MINAS GERAIS - PMMG. Manual para elaboração de materiais didáticos dos cursos, treinamentos e componentes curriculares

virtuais da Educação de Polícia Militar. 18 dez 2019. Disponível em: <<https://www.policiamilitar.mg.gov.br/conteudoportal/uploadFCK/apm/02032020171403898.pdf>> Acesso em: 10 de out. de 2021.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito. Disponível em <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>>. Acesso em 03 mar 2022.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Matriz Curricular Nacional para ações formativas dos profissionais da área de segurança pública. Coordenação: Andréa da Silveira Passos *et al.*. Secretaria Nacional de Segurança Pública. Brasília/DF, 2014. Acesso em 03 mar 2022.

MSF, Motorcycle Safety Foundation. Disponível em <<https://www.msf-usa.org/>> acesso em 18 abr. 2022.

NICK IENATSCH, Hábito dos Campeões. <<https://ridelikeachampion.com/>>"Sport Riding Techniques: How to Develop Real World Skills for Speed, Safety, and Confidence on the Street and Track"

PARKS, Lee. Total control: High performance street riding techniques, 2ª Edition. 2015.

PEREIRA, Marcos Swami de Sousa. Motopatrulhamento Tático: um estudo sobre o Modelo de Formação de Equipe adequado ao policiamento na Região Metropolitana de Natal-RN. 2013. Artigo Científico apresentado à Academia de Polícia Militar Coronel Milton Freire de Andrade, da Polícia Militar do Rio Grande do Norte, com o objetivo de avaliação e atendimento ao requisito parcial de conclusão do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais – CAO 2013. Rio Grande do Norte.

PERRENOUD, Philippe. Construindo as competências desde a escola. Porto Alegre: Artmed, 1999.

PORTAL BRASILEIRO DE DADOS ABERTOS. Frota de veículos do Distrito Federal nos últimos 10 anos. Disponível em: <<https://dados.gov.br/dataset/frota-de-veiculos-do-distrito-federal-nos-ultimos-10-anos/resource/51b4c7fc-b702-439d-85bd-968b2288b8c1>> Acesso em 13 de out. de 2021.

PORTAL DIARIO DO COMÉRCIO. Motos superam carros em 45% das cidades. 3 jul 2018. Disponível em <<https://diariodocomercio.com.br/dc-auto/motos-superam-carros-em-45-das-cidades/>>. Acesso em 03 mai 2022.

QUEIROZ, Cláudio. As competências das pessoas: potencializando seus talentos. DVS Editora, 2008.

RODRIGUES, L.G., NASCIMENTO, T.G., NEIVA, E.R. Valores organizacionais e atitudes frente à mudança: o Caso da Polícia Militar do Distrito Federal. Revista Psicologia, Ciência e Profissão, 2014, 34(3), 574-591.

SANTOS, Wanderson Batista dos. As técnicas básicas de pilotagem necessárias ao motopatrulhamento ordinário da PMES. 26 set. 2017. Disponível em <<https://pm.es.gov.br/Media/PMES/Monografias/Monografia%20CAO-2017%20-%20Cap%20Wanderson%20Oficial%20Aluno%20n%C2%BA%2022%20-%20Final.pdf>> Acesso em 16 out 2021.

SCHWABE, Klaus. Will, Sebastian, Bauer - Motorcycle Motor Skill Level System - Definition of rider skills and training content based on accident data. Out. 2020, Disponível em <https://www.researchgate.net/publication/344630487_Motorcycle_Motor_Skill_Level_System_-_Definition_of_rider_skills_and_training_content_based_on_accident_data> Acesso em 1º nov 2021.

SPIEGEL, De Bernt. Upper Half of the Motorcycle: On the Unity of Rider and Machine. Whitehorse, 2010.

APÊNDICE “A”

QUESTIONÁRIO

1 - DATA DE NASCIMENTO

2 - POSTO/GRADUAÇÃO

- CEL
- TC
- MAJ
- CAP
- 1ºTEN
- 2ºTEN
- CAD
- ST
- 1ºSGT
- 2ºSGT
- 3ºSGT
- CB
- SD

3 - UNIDADE EM QUE SERVE

- Unidade de área (1ºBPM, 2ºBPM, 3º BPM...)
- Unidade especializada (BPTRAN, ROTAM, BPCHOQUE, BPMA...)
- Unidade de ensino
- Administrativo

4 - JÁ PARTICIPOU COMO ALUNO DE HABILITAÇÃO - TBMOTOS?

- SIM
- NÃO

5 - EM QUE ANO PARTICIPOU DO TBMOTOS?

- ANO DE PARTICIPAÇÃO

6 - POSSUI ESPECIALIZAÇÃO DO CURSO DE MOTOCICLISTA POLICIAL
MITITAR?

- SIM
- NÃO

7 - EM QUE ANO PARTICIPOU DO CURSO DE MOTOCICLISTA?

- ANO DE PARTICIPAÇÃO
- 8 - POSSUI ESPECIALIZAÇÃO NO CURSO TÁTICO EM AÇÕES MOTOCICLISTICAS - CTAM?
- SIM
 - NÃO
- 9 - EM QUE ANO PARTICIPOU DO CTAM?
- ANO DE PARTICIPAÇÃO
- 10 - ATUALMENTE, TRABALHA NA ATIVIDADE FIM DE MOTOPATRULHAMENTO NA PMDF?
- SIM
 - NÃO
- 11 - HA QUANTO TEMPO (ANOS) TRABALHA/TRABALHOU NA ATIVIDADE COM MOTOCICLETAS?
- QUANTIDADE DE ANOS
- 13 - JÁ PARTICIPOU, COMO ALUNO, DE ALGUM TREINAMENTO APÓS A CONCLUSÃO DO CURSO DE HABILITAÇÃO/ESPECIALIZAÇÃO?
- SIM
 - NÃO
- 14 - É VOLUNTÁRIO PARA MINISTRAR CURSOS, HABILITAÇÕES E TREINAMENTO EM MOTOCICLETAS?
- SIM
 - TALVEZ
 - NÃO
- 15 - QUAIS INSTRUÇÕES (HABILITAÇÃO/ESPECIALIZAÇÃO) EM MOTOCICLETAS JÁ MINISTROU?
- NUNCA MINISTROU INSTRUÇÃO
 - TBMOTOS
 - MOTOCICLISTAS
 - CTAM
- 16 - POSSUI ALGUMA HABILITAÇÃO EM DOCÊNCIA?
- SIM
 - NÃO

17 - ACREDITA SER NECESSÁRIO UMA ROTINA DE TREINAMENTO PARA O POLICIAMENTO?

- MANUTENÇÃO
- ABORDAGEM
- PILOTAGEM EM BAIXA VELOCIDADE
- TREINAMENTO EM CURVAS
- FRENAGEM
- LEITURA DE TRÂNSITO
- SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA
- PRIMEIROS SOCORROS
- TRANSPOSIÇÃO DE OBSTÁCULOS
- PILOTAGEM DEFENSIVA
- TCO
- TIRO
- OUTROS

