



Policiamento com bicicletas

Como criar uma unidade de patrulha

Mark Kariya

Departamentos e unidades de polícia de todo o país podem colher os benefícios das patrulhas nestes veículos silenciosos de duas rodas.

Segundo a associação norte-americana Law Enforcement Bicycle, o uso de bicicletas mountain-bikes como ferramenta policial começou em 1987 em Seattle, poucos anos depois deste tipo de bicicleta começar a ganhar popularidade geral, e os efeitos foram imediatos e dramáticos.

Com obras no centro de Seattle dificultando o tráfego de automóvel (incluindo carros da polícia), o crime deu uma guinada para pior apesar do aumento de patrulhas a pé. Isso levou o policial Paul Grady a examinar a cena literalmente de cima; feita em telhados, sua vigilância mostrou que, aonde quer que fossem os policiais da ronda a pé, os criminosos tendiam a escapar dando uma volta no quarteirão.

Depois de ponderar sobre como resolver esse dilema, Grady pensou: "bicicletas!" Após conseguir quatro bicicletas novas doadas pela Raleigh, a unidade de patrulha de bicicleta do Departamento de Polícia de Seattle nasceu quando os policiais Grady e Mike Miller saíram às ruas em 10 de julho de 1987.

Nos seus primeiros 30 minutos de patrulhamento, a dupla teria feito três prisões por tráfico de drogas. Em seu primeiro mês, eles fizeram 500 detenções por contravenção, que representa cinco vezes a média das patrulhas a pé.

Certamente, a unidade de patrulha de bicicleta do Departamento de Polícia de Seattle inaugurou uma nova era de policiamento.

Hoje, mais e mais unidades e departamentos de polícia em todo o mundo estão adicionando bicicletas ao seu arsenal de ferramentas. Como qualquer nova ferramenta ou método, é claro, algumas barreiras precisam ser derrubadas. No caso das bicicletas, as atitudes conservadoras são um dos maiores obstáculos a serem superados quando se quer começar uma unidade de patrulhamento com bicicletas.

A policial Donna Tuk, coordenadora de bicicletas para a Polícia de Los Angeles, diz que não é só a opinião pública que muitas vezes rejeita patrulhas

de bicicleta como algo bobo.

"Os oficiais mais velhos pensam: 'Que piada. Policiais de bicicleta só querem se divertir.' até que realmente comecem a olhar com atenção para isto," diz Donna Tuk. Ela acredita que o público, muitos oficiais e departamentos inteiros podem ser surpreendidos com o quão eficaz o policiamento por bicicleta pode ser.

"Um policial patrulhando de bicicleta é muito silencioso, furtivo. Não sou capaz de dizer quantas vezes que, quando eu trabalhava em patrulha de bicicleta, chegamos em cima do crime antes mesmo que os criminosos percebessem isso. Mesmo com o cubo traseiro da bicicleta clicando quando não se pedala, eles ainda assim não perceberam que era um policial se aproximando", diz Tuk.

Os policiais de Los Angeles em patrulhas de bicicleta multam mais do que as viaturas, de acordo com Tuk, porque eles têm a chance de construir relacionamentos com as pessoas e podem mais facilmente ficar de olho no que está acontecendo.

"Todo mundo acha que pode se aproximar de um policial ciclista, e eles podem se comunicar melhor. Quando você está em um carro, você não tem tempo para parar - geralmente você está na correria entre uma chamada e outra. Quando você está a pé, você



Foto: Zé Lobo

simplesmente não alcança quilômetros, você fica limitado aos quarteirões onde está andando. Mas em uma bicicleta, todos querem ser amigáveis com você."

Por causa disto, as patrulhas de bicicleta são boas ferramentas de policiamento na comunidade. Elas são também muito baratas quando comparadas com os custos de manutenção de carros e motos.

Se você não precisa de mais convencimentos, mas não tem certeza de como proceder para criar uma unidade de patrulha de bicicleta em sua unidade, veja a seguir como vários departamentos fizeram isto. Provavelmente você será capaz de selecionar os métodos mais adequados para sua situação particular e vai se juntar ao crescente número de polícias que têm unidades de bicicleta.

O exemplo da Polícia de Los Angeles

Quando a polícia de Los Angeles começou a pensar numa patrulha formal de bicicleta, eles pegaram algumas bicicletas do depósito de bens confiscados ou achados-e-perdidos. No começo, o Departamento usou bicicletas de estrada - a conhecida 10-marchas - e rapidamente concluiu que não eram apropriadas para o uso em patrulha, especialmente na praia. Isso os levou a tentarem bicicletas estilo cruiser, ou praieira, que eram mais confortáveis com seus pneus largos e posição de pedalar mais relaxada. No entanto, sendo bicicletas de única velocidade, são muito mais difíceis de usar. Quando as mountain-bikes surgiram e cresceram em popularidade, elas foram o passo seguinte. Ainda assim, não havia nenhuma patrulha de bicicleta formalmente constituída.

Captação de recursos

Criar qualquer unidade de polícia requer equipamentos, treinamento e manutenção dos equipamentos. Com poucos recursos monetários, muitas vezes a criatividade é necessária para fazer a bola rolar, mesmo para grandes departamentos.

"Para colocar o programa de pé, fomos até a comunidade e recebemos doações", explica Tuk. "Vários empresários e outras pessoas na comunidade de Los Angeles queriam uma patrulha de bicicleta, porque eles viram isso como uma maneira simpática de se relacionarem conosco e de nós nos relacionarmos com eles. Então, eles nos apoiaram com a doação de bicicletas."



Foto: Zé Lobo

Para conseguir uma manutenção sem custo, lojas de bicicleta da cidade doaram parte de seu tempo para consertar as bicicletas da frota. Mas também os policiais frequentemente faziam consertos eles próprios.

Donna Tuk lembra disso quando começou a montar a equipe de bicicleta por volta de 1995, "Se você não conseguisse uma bicicleta doada, você comprava sua bicicleta, e você pagava por seus pneus e câmaras e pela manutenção e tudo o mais, porque nós simplesmente não tínhamos verba. "

As bicicletas que a Polícia de Los Angeles recebeu como doação permitiram que a patrulha de bicicleta começasse. Mas também gerou uma frota muito misturada de diferentes bicicletas, sem suporte financeiro.

Essa situação, no entanto, não durou muito, graças a doações.

Quando Tuk assumiu o comando do pelotão de bicicletas da polícia de Los Angeles, em 1998, começou a trabalhar em estreita colaboração com o Departamento de Assuntos Ambientais e o Departamento de Gestão da Qualidade do Ar. Uma vez que bicicletas são consideradas meios de transporte ambientalmente amigáveis, essas organizações promovem seu uso por meio de doações.

"Para uma repartição que esteja começando, pequena ou grande, a maior vantagem é juntar-se a eles, porque fornecem subsídios para os pelotões de bicicletas. A primeira doação que recebemos deles foi

de 135 bicicletas, que substituíram quase toda nossa frota doada. Esta é uma das formas que as repartições podem conseguir verbas."

Tuk descobriu que colocar policiais para pedalar traz outra vantagem: saúde.

"Nossas taxa de doença e de acidentes são muito menores entre policiais ciclistas", diz ela. Isso faz com que os policiais fiquem mais satisfeitos e os mantém nas ruas e fora dos hospitais, o que é extremamente vantajoso.



Foto: Zé Lobo

Manutenção da frota

Após a aquisição das bicicletas, você precisa montar um esquema de manutenção e reparos. Afinal, os equivalentes a carros de patrulha de duas rodas passam por períodos de manutenção a uma taxa bastante acelerada. A vida útil de uma bicicleta de polícia normalmente fica na média de 2 a 4 anos, avalia Tuk.

"Por meio do confisco de bens fomos capazes de obter algum dinheiro para destinar ao nosso orçamento para comprar bicicletas - temos uma frota de bicicletas bastante grande aqui na Polícia de Los Angeles (média de 180 policiais ciclistas no inverno e 300 no verão) - e comprar itens de reparo, comprar graxa e lubrificante, coisas assim, e equipamentos de segurança. Lembrando tempos passados, nós comprávamos nossos próprios capacetes, óculos e luvas, mas agora é a unidade que nos fornece."

Quando se trata de manutenção de sua frota, em vez de ter uma equipe interna de mecânicos de bicicletas exclusivos, o Departamento de Polícia de Los Angeles terceiriza parte do trabalho para lojas de bicicletas pela cidade. Cada divisão tem seu próprio conjunto de ferramentas, rack de trabalho, e algumas peças de reposição, para que pequenos consertos como a

substituição de câmaras furadas, rodas empenadas, pastilhas de freio gastas, ou outras tarefas simples possam ser feitas rapidamente na própria unidade de polícia.

Mas ainda sobra muito trabalho para as bicicletarias contratadas, que, naturalmente, mantêm-se atualizadas sobre bicicletas, peças e acessórios de ponta. É, afinal, o seu trabalho.

E, como Tuk salienta, "Pelo compromisso com a responsabilidade, você quer contar com pessoas certificadas em mecânica de bicicletas. Se alguém ficar ferido depois de uma bicicleta ser consertada por pessoas não capacitadas, você coloca a administração pública suscetível a processos judiciais."

Ingressando nas fileiras

Quando se trata do recrutamento de policiais para a patrulha de bicicleta, melhorias foram feitas ao longo dos anos. Uma combinação de voluntários e "indicados" eram as pessoas que compunham a patrulha nos seus primórdios. Atualmente, "patrulha de bicicleta" é um posto na verdade cobiçado entre alguns policiais de patrulha.

Uma vez aceitos, os policiais devem passar com boa avaliação por um treinamento na escola de treinamento de ciclistas da Polícia de Los Angeles antes de serem qualificados para o pelotão de bicicleta. Cada uma das 18 divisões da polícia de Los Angeles, além de unidades especiais como o pelotão de bicicleta do Aeroporto Internacional de Los Angeles, tem uma média de seis a oito policiais que pedalam. E não são novatos deslumbrados pela novidade.

"Normalmente, os candidatos são policiais que têm dois ou três anos de serviço, fizeram patrulhamento em viaturas, talvez até mesmo tenham trabalhado a pé em rondas pelas ruas," Tuk diz. "Eles geralmente são policiais experientes que querem experimentar o patrulhamento com bicicleta."

Como qualquer outra unidade dentro da repartição, a Unidade de Coordenação Ciclística da Polícia de Los Angeles tem estabelecido procedimentos e regulamentos, além dos treinamentos.

"Você tem que ter um código de regras", Tuk insiste, "por isso nós começamos a redigir um manual para bicicletas, que ainda está sendo modificado [oito anos mais tarde], porque se trata de um documento vivo. O que fazemos ajuda outras unidades, que estão pesquisando como iniciar uma patrulha por bicicleta".



Foto: Zé Lobo

Donna Tuk escreveu as regras, regulamentos, políticas e procedimentos da sua própria unidade, trabalhando com outros departamentos. Compartilhou apontamentos com o Departamento de Polícia de Seattle, com o Escritório do Xerife do Condado de Sacramento (Califórnia), e com o Departamento do Xerife do Condado de Los Angeles, que estavam todos eles criando patrulhas de bicicleta ao mesmo tempo.

Treinamento

A aquisição de competências específicas e necessárias para pedalar uma bicicleta em patrulha - que pode ser difícil quando se fala ao rádio de mão - é essencial para ter uma unidade de patrulha de bicicleta eficaz. A polícia de Los Angeles constatou que, sendo uma grande repartição, fazia mais sentido ter sua própria escola de treinamento.

A unidade de patrulha de bicicleta do departamento financia treinamento interno para o curso básico de bicicleta, em cinco dias, que a Polícia de Los Angeles oferece aproximadamente a cada dois meses. Possui também aulas de formação avançada para policiais que querem melhorar suas habilidades.

Devido ao seu tamanho, a Polícia de Los Angeles tem os recursos para financiar e manter sua própria escola. Mas compartilha seus conhecimentos, oferecendo formação a outras polícias do sul da Califórnia, bem como de outros países.

"Muitas unidades policiais pequenas dependem das maiores para conseguir seu treinamento", diz Tuk. "Provavelmente o caminho mais barato é pegar

carona nas maiores repartições policiais."

Mas a International Police Mountain Bike Association (IPMBA) também treina um grande número de polícias. Esta organização mundial oferece, por uma taxa, cursos de treinamento durante suas conferências anuais.

Em menor escala

O Inspetor Josh Birrell do Departamento de Polícia de Barrington não está sozinho quando diz que o maior obstáculo que seu departamento enfrentou, ao iniciar uma unidade de patrulhamento por bicicleta, foi o financiamento.

"Era um conceito ainda muito novo quando começamos em 1998, por isso tivemos de apresentá-lo ao governo como uma alternativa de patrulhamento sem custos", afirma Birrell.

O departamento começou e sobreviveu graças a doações no primeiro par de anos, até que conseguiu convencer o governo de que era um financiamento que valia a pena.

"Nós literalmente não tínhamos orçamento. Conseguimos o local de treinamento inicial por doação, e hospedamos o curso, assim fomos capazes de ter quatro de nossos próprios policiais treinados gratuitamente. As bicicletas que tivemos foram doadas, graças aos esforços de angariação de fundos pela Liga Atlético da Polícia de Barrington", diz Birrell.

Os próprios policiais juntaram grande parte do dinheiro para as necessidades do dia-a-dia da

unidade, e doaram gratuitamente parte do seu tempo.

"Na época, os oficiais só eram autorizados a pedalar enquanto estivessem de plantão; não receberam nenhuma hora extra por patrulharem de bicicleta", diz Birrell. "Todos os policiais acabaram comprando seu próprio uniforme especial para patrulha de bicicleta."

Após cerca de dois anos mendigando recursos, o trabalho dedicado valeu a pena, quando o departamento decidiu financiar sua unidade de bicicleta.

Atualmente, a Polícia de Barrington possui 10 policiais que veem o patrulhamento em bicicleta como uma obrigação adicional. "É sempre hora extra, em sua maior parte, por isso não afeta a dotação de pessoal em nossas patrulhas", Birrell explica. "Eles não são retirados das patrulhas regulares para o patrulhamento de bicicleta; de fato, é um algo mais além das patrulhas tradicionais que fazemos."

O verão, os feriados e finais de semana exigem um maior tempo de patrulha de bicicleta, como se poderia esperar. "Nos outros dias, fica quase a critério do policial", diz Birrell. "Se há algo de especial acontecendo - se estamos tendo um problema em uma determinada área - podemos destacar alguém para ficar lá todos os dias. Varia muito, mas acontece principalmente nos finais de semana e noites de fim de semana. Não acontece todos os dias."

Não é o caso, obviamente, das áreas com temperaturas mais temperadas ou mesmo nos climas quentes e úmidos. Pasadena, no Texas, possui um Programa de Patrulha por Bicicleta, com seis bicicletas, iniciado em 1997, que rodam o ano todo com duas dúzias de policiais certificados para o serviço, embora só alguns estejam realmente pedalando num determinado momento. Como muitas repartições, especialmente as menores e até de médio porte, Pasadena também tem policiais fazendo jornada dupla, geralmente pedalando horas extras nas bicicletas após cumprirem as responsabilidades de patrulha regular.

"O caminho que encontramos foi que devemos fazer o trabalho de patrulha regular, mas às vezes tem que fazer isto de bicicleta," diz o Sargento Robert Cissell da Polícia de Pasadena. "Você precisa fazer suas tarefas como todo mundo, mas você tem um pequeno contingente. A forma como praticamos agora é permitir que policiais de bicicleta façam um

monte de horas extras para funções diferentes."

Atualmente, o Departamento de Polícia de Pasadena está no meio de uma reestruturação que chegou a ameaçar a existência da unidade de bicicleta.

Cissell explica: "Eu não queria que a unidade desaparecesse, por isto perguntei se poderia ficar responsável por ela para ter certeza de que os recursos fossem garantidos e que ainda pudéssemos cumprir funções diferentes e ainda ter bicicletas e mais rapazes treinados. Eu realmente me sentiria confortável com aproximadamente 20 a 30 bicicletas."

Felizmente, Cissell diz que o chefe do departamento é simpático com o Programa de Patrulha de Bicicleta. "Ele entende que somos uma boa ferramenta de relações públicas, mas também estamos sendo eficazes nos patrulhamentos."

Hoje, o financiamento é uma combinação de orçamento da polícia e doações da comunidade, que inclui companhias de petróleo e o clube de ciclistas da NASA. O mesmo vale para a manutenção da frota de bicicletas. Dois policiais receberam treinamento em mecânica de bicicletas. Mas se o conserto tem a ver com questões de garantia, como um quadro rachado, as bicicletas são mandadas para uma loja de bicicletas local.

"Há uma loja de bicicleta aqui na cidade que nos ama até a morte", sorri Cissell. "Eu já comprei seis bicicletas deles, para o departamento, e encaminho pessoas a esta loja o tempo todo - não apenas policiais, mas um monte de gente."

Mas a comunidade como um todo é a verdadeira beneficiária do Programa de Patrulha de Bicicleta em Pasadena, pelo simples motivo de que ele reduz a criminalidade. Por exemplo, Cissell diz que, em um determinado complexo de apartamentos no qual o pelotão se concentrou, "estávamos pegando os assaltantes - estávamos pegando arrombadores de carro, ladrões de carros, e estávamos fazendo um monte de apreensão de drogas porque os criminosos não esperam um policial numa bicicleta. Eles esperam um policial em um carro. Certa vez, cheguei em seis caras depenando um carro roubado, em plena luz do dia. "

E o escuro da noite não diminui em nada essa eficácia; na verdade, Cissell observa, bicicletas são



ainda mais úteis à noite, quando se trata de combate ao crime. Como outros veículos de polícia, as bicicletas têm faróis brilhantes - em menor escala do que os carros-patrulha, claro, mas facilmente removíveis - e luzes vermelha e azul piscando, bem como o brasão e letreiro oficiais da polícia.

Pela experiência do Departamento de Polícia de Bryan, Ohio, a unidade de patrulha de bicicleta, formada em 2001, é mais eficaz durante a noite. "Nosso período de maior ação é nas primeiras horas da noite", observa Jeremy Viers, patrulheiro em Bryan. "Já pela segunda ou terceira ronda, temos muita atividade."

Quando se trata de recursos humanos, cidades menores muitas vezes precisam conciliar as atribuições, é claro. Para sua cidade de 9 mil habitantes, a Polícia de Bryan geralmente coloca três policiais por turno de patrulha, embora apenas um é destacado para fazer patrulhamento em bicicleta. "Se temos menos de três, então não utilizamos a bicicleta", diz Viers. Na opinião dele, uma pequena unidade policial, portanto, simplesmente pode não ter pessoal suficiente para montar um destacamento de patrulha em bicicleta.

Após a obtenção de patrocínios e doações na comunidade, bem como um pequeno orçamento no departamento, Viers formou a patrulha de bicicleta da cidade de Bryan depois de consultar outros órgãos e organizações. "Tentamos aprender com seus erros antes de irmos às compras", diz ele. "Ficamos com um bom equipamento, e estou feliz por isto."

Se você tem interesse em começar uma unidade de patrulha de bicicleta em seu próprio departamento, é uma boa ideia entrar em contato com outras unidades em sua área, ou mesmo em todo o país. Outra opção é fazer contato com o IPMBA, uma organização norte-americana que faz mais do que realizar treinamentos e conferências. Ela também fornece muitas informações sobre como formar uma unidade de patrulha de bicicleta. Pode-se solicitar gratuitamente o "IPMBA Police Bike Unit Start-up Information Packet", bem como outros materiais de referência úteis para aqueles que estão começando.

Embora as unidades de patrulha de bicicleta não sejam a resposta completa para as necessidades de cada órgão policial, o patrulhamento por bicicleta tem seu valor e toda repartição deveria pelo menos estudar a viabilidade de incorporar essa ferramenta em seu arsenal.



Foto: Police Magazine

Mark Kariya é jornalista.

Este artigo foi publicado originalmente na revista *Police Magazine*, edição de maio de 2004

A **Transporte Ativo** traduziu a partir do texto disponível online em:

<http://www.policemag.com/Channel/Vehicles/Articles/2004/05/How-to-Start-a-Bicycle-Patrol-Unit.aspx>

Tradução e editoração: Denir Mendes Miranda - Revisão: Eduardo Bernhadt, José Lobo, João Guilherme Lacerda
Abril de 2010