



POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO
CENTRO DE APERFEIÇOAMENTO E ESTUDOS SUPERIORES
CURSO SUPERIOR DE POLÍCIA - I/97

POLICIAMENTO AÉREO -

***“PARCERIA: ESTADO, MUNICÍPIO & INICATIVA PRIVADA-
UM PASSO NA CONQUISTA DE MAIS SEGURANÇA”***

AUTOR: OTACÍLIO SOARES DE LIMA
MAJ PM

SÃO PAULO -1997

DEDICATÓRIA



A todas as vítimas que, por um ato de sorte ou uma dádiva divina, tiveram salvas as suas vidas.

AGRADECIMENTOS

Ao CRIADOR, por esta existência e pela oportunidade dada para que eu possa, a cada dia, aprender um pouco mais.



A todos que colaboraram e deram forças para a realização deste trabalho, em especial ao amigo Capitão Gambaroni, do GRPAe, pelo inestimável apoio.

LISTA DE FIGURAS / GRÁFICOS

Gráfico 1 Roubo a Bancos na Grande São Paulo - 1984 - 1996	65
Gráfico 2 Roubo a Bancos na Grande São Paulo	84
Gráfico 3 Roubo a Bancos na Grande São Paulo - 1º semestre 1984/1985.....	85
Gráfico 4 Roubo a cobradores de ônibus na Grande S. Paulo - 1984 - 1985...	87
Figura 1 - Relação: Efetivo x Vtr x área de atuação	107
Figura 2 - Helicóptero com plataforma de observação.....	109

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução: - frota de helicópteros em missão policial - EUA - 70/71	26
Tabela 2 - Frota de helicópteros em missão policial no Brasil.....	48
Tabela 3 - Comparação de furto e roubo na Grande S. Paulo - 1991 e 1996..	64
Tabela 4 - Evolução do número de ocorrências - Roubo de Cargas.....	68
Tabela 5 - Roubo de Cargas no Município de São Paulo - 1991-1996.....	68
Tabela 6 - Ocorrências policiais - Cidade de Santos.....	70
Tabela 7 - Ocorrências policiais - Cidade de Campinas.....	70
Tabela 8 - Números da violência na Grande São Paulo - 1984 - 1996.....	72
Tabela 9 - Crescimento da violência.....	74
Tabela 10 - Roubo a instituições financeiras na Grande S. Paulo.....	85
Tabela 11 - Roubo a cobradores de ônibus na Grande S. Paulo.....	86
Tabela 12 - Pesquisa - tabulação do questionário - pergunta nº 1	89
Tabela 13 - Pesquisa - tabulação do questionário - pergunta nº 2.....	90
Tabela 14 - Pesquisa - tabulação do questionário - pergunta nº 3.....	91
Tabela 15 - Pesquisa - tabulação do questionário - pergunta nº 4	92
Tabela 16 - Pesquisa - tabulação do questionário - pergunta nº 5.....	93
Tabela 17 - Pesquisa - tabulação do questionário - pergunta nº 6.....	94
Tabela 18 - Pesquisa - tabulação do questionário - pergunta nº 7.....	96
Tabela 19 - Quadro demonstrativo - déficit de efetivo da PM	101
Tabela 20 - Número de aeronaves p/ depart. Polícia x população	108

SUMÁRIO

RESUMO.....	10
.	
INTRODUÇÃO.....	11
.	
1 PATRULHAMENTO AÉREO - NOÇÕES	13
HISTÓRICAS.....	
1.1 O que acontecia no mundo.....	13
1.2 Aviação Policial - Início com avião.....	14
1.2.1 Departamento de Polícia de Nova York - USA.....	14
1.2.2 Departamento do Xerife do Condado de Los Angeles.....	15
1.2.3 Outras Organizações Policiais.....	16
1.3 Helicóptero - Uma nova Era.....	17
1.3.1 invenção.....	17
1.3.2 Emprego em missões policiais.....	18
1.3.2.1 Departamento de Polícia de Nova York.....	19
1.3.2.2 Departamento do Xerife do Condado de Los Angeles.....	20
1.3.2.3 Departamento de Polícia de Los Angeles.....	21
1.3.2.4 Projeto “Sky Night” - “Cavaleiro do Céu” - 1966/68.....	24
1.3.2.5 Departamento de Polícia de Phoenix.....	26
1.3.2.6 Departamento de Polícia da cidade de Kansas.....	26
1.4 Outros Países no exterior.....	27
1.4.1 França.....	28
1.4.2 México.....	28
1.4.3 Chile.....	29
1.5 Brasil.....	31
1.5.1 Estado do Rio de Janeiro	31
1.5.2 Estado de Goiás.....	32
1.5.3 Estado de São Paulo - Polícia Militar.....	33
1.5.3.1 Antecedentes Históricos.....	33
1.5.3.2 Fase Experimental.....	34

1.5.3.3 Grupamento de Radiopatrulha Aérea - GRPAe.....	38
1.5.3.3.1 2º Helicóptero - Parceria: PM / Pref. do Munic. de S. Paulo.....	40
1.5.3.3.2 Salvando e preservando vidas no mar.....	41
1.5.3.3.3 PROJETO RESGATE - Parceria:- Polícia Militar (CB / GRPAe) -Secretaria da Saúde.....	42
1.5.3.3.4 Aumento da frota.....	43
1.5.4 Polícia Civil do Estado de São Paulo.....	44
1.5.5 Distrito Federal - Brasília.....	44
1.5.6 Estado de Minas Gerais.....	45
1.5.7 Estado do Rio Grande do Sul.....	45
1.5.8 Estado do Ceará.....	46
1.5.9 Estado de Rondônia.....	46
1.5.10 Estado de Santa Catarina.....	47
2 ASPECTOS LEGAIS.....	50
2.1 Conceitos.....	50
2.2 Constituição Federal.....	51
2.3 Constituição Estadual.....	55
2.4 Legislação Ordinária.....	56
2.4.1 Decreto-Lei nº 667.....	57
2.4.2 Decreto Federal nº 88.777.....	58
2.4.3 Lei Estadual 616.....	59
2.4.4 Regras de Tráfego Aéreo.....	60
2.4.5 Legislação sobre Convênios Públicos no Estado de São Paulo.....	60
2.4.6 Normas Administrativas na PM.....	61
3 VIOLÊNCIA CRIMINAL.....	62
3.1 Causas / Soluções - Projeto MCKINSEY.....	62
3.2 Roubos a Instituições Financeiras.....	64
3.3 Roubo de Cargas	66
3.4 Furto e Roubo de Carros.....	69
3.5 Custo dos Seguros.....	70
3.6 Violência - Obstáculo ao desenvolvimento.....	72
4 PESQUISAS.....	76

4.1 No Exterior.....	77
4.1.1 Avaliação da NASA.....	78
4.1.2 Estudos da Câmara da Cidade de Columbus - Ohio - EUA.....	79
4.2 POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO.....	80
4.2.1 Fase Experimental.....	81
4.2.2 Resultados do GRPAe.....	83
4.2.2.1 Roubos a Instituições Financeiras.....	84
4.2.2.2 Furtos e roubos de veículos - Desmanches.....	86
4.2.2.3 Roubos a Cobradores de Ônibus.....	86
4.3 Pesquisa - Situação e Análise.....	87
5 SITUAÇÃO CONJUNTURAL.....	97
5.1 Efetivo da Polícia Militar.....	98
5.2 GRPAe - Capacitação Técnica.....	102
5.3 Helicóptero -Multiplicador de Força.....	103
5.3.1 Meios x Pessoal.....	105
5.3.2. Privilegiada Plataforma de Observação.....	108
5.3.3 “Cases”.....	112
5.3.3.1 Vítima no Porta Malas	112
5.3.3.2 Busca noturna - Localizando com o Infravermelho.....	114
6 PARCERIA.....	116
6.1 Considerações.....	117
6.2 Parceria - Uma alternativa para a Segurança Pública.....	121
6.2.1 Miami - Florida - Estados Unidos.....	124
6.2.2 BRASIL.....	125
6.2.2.1 Conselhos Comunitários de Segurança.....	125
6.2.2.2 Parceria: Governo do Estado de São Paulo & Governo Alemão.....	126
6.2.2.3 Polícia Militar do Estado de Alagoas.....	126
6.2.2.4 Polícia Militar do Estado da Bahia.....	127
6.2.2.5 Polícia Militar do Mato Grosso do Sul.....	127
6.2.2.6 Polícia Militar do Estado do Ceará.....	127
6.2.2.7 Polícia Militar do Estado de Minas Gerais.....	127
6.2.2.8 Polícia Militar de Rondônia.....	128

6.2.2.9 Polícia Militar do Estado de Santa Catarina.....	129
6.2.2.10 Polícia Militar do Estado de São Paulo.....	129
6.2.2.11 S.O.S polícia - Higienópolis cria milícia de bairro.....	132
CONCLUSÃO.....	135
PROPOSTA.....	137
BIBLIOGRAFIA.....	140
.	
ANEXO.....	146
.	
APÊNDICE.....	159
.	

RESUMO

O trabalho monográfico *Policimento Aéreo - parceria: Estado, Município e Iniciativa Privada - uma alternativa para a Segurança Pública* - trata do emprego de helicópteros na atividade policial, procurando apresentar algumas propostas para viabilizar a ampliação dos serviços de radiopatrulhamento aéreo no Estado, dentro da nova tendência da administração moderna: as parcerias. O assunto ganha relevância neste momento histórico de fim de milênio, quando se verifica que o homem, com os avanços científicos e tecnológicos, alcançou inúmeras conquistas, tais como o controle de doenças, as viagens espaciais, as telecomunicações e a informática; entretanto, não conseguiu ainda desenvolver um sistema integrado de recursos humanos, financeiros, materiais, científicos, tecnológicos e operacionais, que fosse satisfatório para resolver um problema que lhe afeta de perto - a falta de segurança. Assim, imbuído dessa motivação, o autor coletou dados através de pesquisas em bibliotecas, Internet, publicações técnicas, documentos, questionários, entrevistas que, somados à própria experiência profissional, fundamentam e dão suporte à presente monografia. Neste tema, sob o ponto de vista de Segurança Pública, as comunidades e as várias esferas governamentais podem participar de diferentes formas, como suplementação de equipamentos, infra-estruturas, meios e treinamento dos organismos policiais, contudo, sem interferir na isenção que os órgãos de segurança pública devem ter. Dentro do quadro aqui exposto, propõe-se a parceria entre o Estado, Município e a iniciativa privada, no que tange ao aumento tecnológico, buscando capacitação para prover melhores serviços. Na busca da modernização, o helicóptero é um meio extremamente versátil para aplicações nas missões de polícia e de defesa civil. Agregado a ele, hoje, existe uma gama infinita de tecnologias que, incorporadas como opcionais, potencializam-no ainda mais, aumentando sua capacidade operacional, dando respostas rápidas a ações não alcançadas por nenhum outro recurso, mostrando-se uma útil ferramenta a serviço da lei e da ordem. Ver-se-á assim que, com o sistema de parceria, Estado e Sociedade poderão conjuntamente resolver seus problemas e ir ao encontro dos anseios comuns.

INTRODUÇÃO

“Para enxergar claro, basta mudar a direção do olhar”.

*Antoine Saint-Exupéry
1900-1944
Escritor Francês*

O homem, desde sua aparição no planeta, evoluiu e conquistou inúmeros campos do conhecimento: o domínio da tecnologia, informática e robótica, o controle de doenças e as viagens espaciais; no entanto, o mesmo homem não venceu o desafio de desenvolver uma metodologia satisfatória que proporcionasse segurança para o próprio ser.

Assim, dentre os fatores envolvidos neste problema, cita-se a crescente onda de violência que afeta os grandes centros urbanos, a qual necessita ser combatida com todas as forças.

No que tange à Segurança Pública, o emprego de helicópteros, assunto que é objeto de pesquisa do autor desde 1984, é uma solução para grande parte do problema, devido às inúmeras possibilidades que a aeronave proporciona em missões policiais e defesa civil.

A eficiência do helicóptero no policiamento começou a ser demonstrada nas décadas de 60 e 70, nos Estados Unidos e, desde então, este vem sendo utilizado em inúmeros países, sendo que o seu valor tem se mostrado indiscutível, quer como apoio aos recursos de terra, quer como emprego autônomo em missões próprias.

Em São Paulo, a implantação iniciou em 1984, comprovando seus efeitos. Devido à grande extensão territorial do Estado e à grande concentração

demográfica de alguns de seus principais centros urbanos, hoje, vê-se que o número de helicópteros que atuam é insuficiente às necessidades da população.

Sendo necessária a ampliação do policiamento aéreo, surge, como alternativa viável, a proposta de parcerias entre o Estado, Municípios e iniciativa privada para o desenvolvimento de programas, projetos e atividades que fortaleçam as ações da Polícia Militar do Estado de São Paulo no cumprimento de sua missão constitucional, refletindo a tendência do mundo moderno de se buscar a participação conjunta da comunidade e do poder público na execução de atividades que, antes, eram somente de responsabilidade do Estado.

Como este não dispõe de recursos suficientes para suprir as carências sociais, como habitação, saúde, educação e segurança, mais que o interesse na parcerização, sobressai-se a necessidade de carrear maiores recursos para tais atividades e a parceria, uma conjugação de esforços que pode apresentar bons resultados.

O presente estudo monográfico expõe a situação conjuntural em que se encontra a Polícia Militar, dando destaque à capacitação técnica do pessoal integrante do GRPAe de operacionalizar o emprego de outras aeronaves que venham a incorporar a frota, o que viria a aumentar a capacidade de resposta da unidade na prevenção e repressão ao crime, fazendo com que, no futuro, todos tenham a segurança que cada um ajudou a proporcionar.

1 PATRULHAMENTO AÉREO - NOÇÕES HISTÓRICAS

“A capacidade para voar significa a realização de lendas e sonhos que têm existido por milhares de anos.”

Igor Sikorsky

1.1 O que acontecia no mundo

O ano de 1929 foi um importante marco para a humanidade. Nas artes visuais predominava o Expressionismo e na Literatura, o Modernismo.

Na Alemanha, os efeitos da depressão econômica e o predomínio do nacionalismo eram as bases da ascensão de Hitler e o crescimento do nazismo.

Na Itália, Mussolini impunha o regime de partido único.

Na Rússia, Stalin estabelecia o planejamento centralizado e Trotsky era exilado.

No Japão, Hiroito começava o expansionismo.

O Reino dos sérvios, croatas e eslovenos passava a se chamar Iugoslávia.

No Brasil, final da primeira República, os preços internacionais do café despencaram e os créditos ao país eram cortados.

Nos Estados Unidos, as atividades econômicas regrediam ao nível de 1913. O desemprego tomava proporções gigantescas e o padrão ouro era substituído pelo dólar.

Estes aspectos mundiais são apenas reflexos do mais marcante fato da economia. Na época, em diferentes níveis de intensidade, afetou a todos os países do mundo, gerou novas políticas, surpreendentes líderes e

diferentes rumos: a ***Quebra da Bolsa de Nova York, em 24 de outubro de 1929.***

1.2 Aviação Policial - Início com avião

No início da Primeira Grande Guerra, em 28 de julho de 1914, a frota de aviões dos países envolvidos no conflito (Alemanha, França, Inglaterra e Estados Unidos) perfazia um total de 629 aviões. Durante os quatro anos, a aviação experimentou notável desenvolvimento e foram construídos 177.000 aviões.

A eficiência e a importância da aplicabilidade dessas aeronaves na atividade bélica estava comprovada, agora era na missão policial.

1.2.1 Departamento de Polícia de Nova York - USA

Em 24 de outubro de 1929, no ápice da crise econômica dos Estados Unidos, numa ação pioneira, o então chefe de Polícia, Comissário Grover Whalen, criou a primeira Divisão de Serviço Aéreo do Departamento de Polícia de Nova York, que iniciou com 12 pilotos e 24 mecânicos. Os objetivos da Divisão eram combater, à época, *"a nova ameaça de nossa moderna civilização, o aviador incompetente e descuidado"*.¹

A Polícia, além dos problemas normais que enfrentava em terra, passou a contar com outros que vinham do ar, os ex-pilotos, combatentes da I Guerra Mundial vieram na cidade de Nova York um público cativo para assistir às suas habilidades nas demonstrações aéreas. Com suas aeronaves em sobrevôos e

¹. WANAMAKER II, Rodman. *Rotor & Wing International*, Special Supplement, USA: Phillips Publishing International Inc. in: LIMA, O.S. *Implantação de Um Sistema de Policiamento Aéreo Preventivo*. São Paulo: CAES CAO/94 (monografia apresentada a PMESP), p.11.

manobras ousadas sobre a cidade, no período de um ano provocaram 10 acidentes, matando 08 pessoas e deixando mais de 21 feridos.

A ordem pública estava sendo violada, naquele instante; os recursos de que o Xerife dispunha não eram suficientes para restabelecer a normalidade, daí a necessidade de recorrer aos meios aéreos.

Após a criação, cumprida as fases de treinamento do pessoal, em 28 de março de 1930, com uma frota de quatro aviões anfíbios, sendo um biplano "Loening Comuter" e três "Savoia-Marchetti", a unidade estava em ação. Com a sua atuação, os "shows" aéreos sobre Nova York foram rapidamente eliminados, evitando-se mais acidentes e preservando-se outras vidas. Dos céus não viriam mais o perigo.

1.2.2 Departamento do Xerife do Condado de Los Angeles

No mesmo ano de 1929 (data exata desconhecida), na costa oeste, o Xerife do Condado de Los Angeles, Eugene Biscailuz, determinou a formação de um "Detalhe Aéreo". Sua missão era garantir o recém-promulgado Ato de Navegação Aérea da Califórnia.

O Condado de Los Angeles, com 4.060 milhas quadradas, era uma região acidentada que contava com mais de 55 aeródromos e uma frota de mais de 500 aeronaves. Em decorrência da falta de normas que regulamentasse a aviação, ocorria uma alta taxa de acidentes, os riscos eram grandes.

"Em 10/03/33, um devastador terremoto atingiu a cidade de Long Beach situada ao longo da costa sul do condado de Los Angeles. As linhas de força caíram e toda a comunicação com a cidade foi cortada. O piloto civil C. N. (Jimmy) James, acompanhado por um assistente do xerife como observador, conseguiu decolar com a neblina de dia e sobrevoar Long Beach. Eles localizaram buracos na neblina,

permitindo-lhes voar baixo o suficiente para avaliar os danos e transmitir informações valiosas para as equipes de socorro".²

A ocorrência deste grave acidente, e a rápida e eficaz avaliação realizada com o uso do avião, foi fator determinante na decisão do Xerife Biscailuz, em criar o Esquadrão Aéreo do Xerife, isto ocorreu em 25 de junho de 1933. Ele era composto por 25 voluntários civis que usavam suas próprias aeronaves.

O Departamento passou a operar com sua própria aeronave só a partir de 1947, quando recebeu um avião Fairchild 24 doado pelo ator Robert Taylor.

1.2.3 Outras Organizações Policiais

Outras organizações policiais seguiram o mesmo caminho. O Departamento de Segurança Pública do Texas (Texas Department of Public Safety) começou a utilizar o avião em suas atividades em 1949.

A Patrulha Rodoviária do Kansas (Kansas Highway Patrol), no Estado de Missouri, em 1956, passou a adotar o avião no patrulhamento, após a comprovação de eficiência da aeronave na atividade por 03 voluntários civis que usavam as suas próprias aeronaves.

1.3 Helicóptero - Uma nova Era

"Se um homem necessitar de resgate, um avião pode vir e jogar flores sobre ele, e é apenas isto que ele pode fazer. Mas um

² Rotor & Wing International - Special Supplement. USA: Copyright by Phillips Publishing International Inc. 1992, p.4.

helicóptero pode vir e salvar sua vida".³
Igor Sikorsky - 1967

1.3.1 Invenção

Imaginado e desenhado por **Leonardo da Vinci**, no ano de 1484, registros mostram que na segunda metade do século XIX surgiram vários experimentos na tentativa de construir o helicóptero. No início deste século vários inventores, entre eles os irmãos Wright, dos Estados Unidos, o russo Igor Sikorsky e o brasileiro Alberto Santos Dumont, trabalhavam em vários projetos.

- *“A partir de 1929, Igor Sikorsky entra no chamado seu ‘segundo período’ de entusiasmo sobre o helicóptero.*

- *Em 1935, Lawrence ("Larry") D. Bell fundou a Bell Aircraft Corporation, e começou a desenvolver o projeto do seu primeiro helicóptero, em novembro de 1941, com Arthur Young que já vinha trabalhando no desenvolvimento de um aparelho desde 1929.*

- *Em 14 de setembro de 1939, Sikorsky voou por 10 segundos com um modelo que foi destruído 12 semanas mais tarde por uma rajada de vento.*

- *Em 13 de março de 1940, ele fez um vôo livre com o modelo VS-300 que surpreendeu o público pela sua performance, executando "hover"⁴, girando sobre o "spot"⁵, deslocamentos laterais, para cima e para baixo.*

- *Em 06 de maio de 1941, Igor batia novo recorde com seu modelo VS - 300. Permaneceu em vôo pelo período de 01 hora 32 minutos e 26.1 segundos, em altitudes variadas de 02 pés a 25 pés, numa área não superior a meio acre. (01 acre = 4.047 m²).⁶*

Os inventores “corriam” para chegar na frente, cada um com o seu projeto, sucessos e frustrações, espera e novas tentativas, poucas cenas ficaram

³ ANDREWS, Allen. *Straight Up*. USA: (Edited by Sergei Sikorsky). Copyright © Sikorsky Aircraft, United Technologies, 1984, p.82. in: LIMA, O.S. *Implantação de Um Sistema de Policiamento Aéreo Preventivo*. São Paulo: CAES, CAO-I/94 (monografia apresentada à PMESP), p.12.

⁴ Manobra na qual o piloto mantém o helicóptero em vôo estacionário sobre um ponto.

⁵ Área de toque (pouso) do helicóptero.

registradas para a posteridade, mas algumas espetaculares sobre os primeiros vôos, vários acidentes..., enfim, os resultados. E o mundo pôde contemplar o invento.

- *“O primeiro vôo formal de um helicóptero Bell aconteceu em 29 de julho de 1943. Diferente de Igor Sikorsky, a Bell não vendeu helicópteros para o Governo durante a II Guerra Mundial. Mas em 1946 a Bell Helicopter Co. recebeu da Civil Aeronautics Administration, hoje denominada Federal Aviation Administration (FAA), o primeiro Certificado de Homologação Comercial do mundo concedido para o helicóptero modelo Bell 47B, daí surgindo contratos comerciais”.*⁷

Recém-inventados, e já homologados para uso comercial, os helicópteros iniciavam a conquista de um novo espaço; na atividade policial as primeiras unidades eram largamente utilitárias, primariamente eram empregadas nas missões de observação, busca, salvamento, vigilância de tráfego, transporte, além de combate a incêndios em áreas montanhosas.

0

1.3.2 Emprego em missões policiais

A aviação policial pode ser dividida em dois períodos: o primeiro com o uso de aviões, que eram empregados em missões específicas pelas organizações; o segundo período pode ser definido a partir da entrada do helicóptero na atividade; aeronaves com características peculiares, de infinitas aplicações, passaram a ser os novos e importantes instrumentos das polícias, empregados tanto para prevenir e reprimir crimes, quanto para preservar e salvar vidas.

1.3.2.1 Departamento de Polícia de Nova York

⁶ LIMA, O.S. *Implantação de um Sistema de Policiamento Aéreo Preventivo*. São Paulo: CAES - CAO-I/94 (monografia apresentada à PMESP), p.13.

⁷ LIMA, Op. Cit., p.13.

O Departamento de Polícia de Nova York manteve o pioneirismo também com o helicóptero. Utilizando aviões desde 1929, se interessaram pela nova aeronave que fora homologada, pois oferecia uma série de características que iam ao encontro das necessidades do departamento; após estudos, decidiu-se pela aquisição de um helicóptero Bell modelo 47B, e em 30 de setembro de 1948 o aparelho entrou em operação.

O fato de poder pairar no ar, realizar pousos e decolagens em áreas restritas, vôos de observação em baixa velocidade, fazer missões de resgate e salvamento, provocou um redirecionamento no departamento: a partir de 1955, deixaram de lado os aviões, substituindo-os, e as missões policiais passaram a ser executadas somente com helicópteros.

A Unidade de Aviação foi evoluindo com o decorrer do tempo e, no mês de maio de 1997, contava-se com uma frota de 07 aparelhos (02 helicópteros Bell 412SP, 04 Bell 206B Jet Ranger e 01 Bell 206L Long Ranger)

Vinte anos após a Polícia de Nova York ter adquirido o seu primeiro helicóptero, 37 Departamentos de Polícia dos Estados Unidos estavam capacitados para empregá-los nas suas atividades.

1.3.2.2 Departamento do Xerife do Condado de Los Angeles

Após Nova York, o Departamento do Xerife do Condado de Los Angeles incorporou o helicóptero em suas atividades de polícia, tendo adquirido o seu primeiro aparelho no ano de 1955, um modelo Bell 47G. Devido a limitações de autonomia (raio de ação), à época, o Departamento deslocava o aparelho utilizando-se de um "trailer", que era rebocado por um veículo até o local da missão, daí

desencadeando-se a operação. Um pequeno caminhão de combustível prestava apoio no reabastecimento.

Aos poucos ia crescendo nos Estados Unidos o número de organizações que passaram a utilizar helicópteros em suas atividades, bem como os interessados em estudar e pesquisar a nova modalidade. Na fase inicial, o emprego destas aeronaves estava voltado para missões de cunho humanitárias, eram mais empregadas em buscas e resgates de vítimas.

No ano de 1964, o Xerife Peter J. Pitchess do Condado começou a enfrentar sérios problemas para conter o número crescente de furtos nas casas de veraneio do Vale do Antelope, uma região deserta com centenas de casas para passar os fins de semana. As casas ficavam vazias durante os dias úteis, aproveitando-se da situação os ladrões arrombavam-nas praticando furtos. Chegavam a se utilizar de caminhões para transportar os objetos furtados das residências.

A área era muito extensa. Com efetivo reduzido e viaturas insuficientes para cobrir toda região, o Xerife começou a pensar na hipótese de utilizar o helicóptero para controlar a situação. O emprego de patrulhas com o helicóptero ajudou a realizar algumas prisões. Em poucas semanas o índice de furtos e roubos na região caiu para zero.

Surgia um novo enfoque sobre o emprego do helicóptero, agora no combate à criminalidade.

Os primeiros estudos sobre o impacto do uso de helicópteros na atividade policial foi realizado por meio de uma parceria entre: o Departamento do Xerife do Condado de Los Angeles, a Hughes Helicopter Co. (Fabricante de helicóptero), o Governo do Estado da Califórnia e a Administração Federal de Assistência aos Organismos de Segurança Pública (os dois últimos entraram com os recursos para financiar o projeto). A supervisão acadêmica ficou a cargo do

Instituto para Estudos Policiais do Departamento de Criminologia do State College em Long Beach - Califórnia - USA, que emitiu um relatório final. O projeto foi chamado de "Sky Night" ("Cavaleiro do Céu").

Mediante contrato, o Departamento do Xerife, desde o início de suas atividades, realizava o patrulhamento aéreo nas seguintes cidades de sua região: Lakewood, Paramount, Cerritos, Artesia, Bellflower e Hawaiian Gardens. Outras municipalidades ao Sul da Califórnia, como Pomona, Santa Monica, Huntington Beach e Long Beach, mantinham atividade própria de patrulhamento aéreo.

1.3.2.3 Departamento de Polícia de Los Angeles

A Divisão de Apoio Aéreo do Departamento de Polícia de Los Angeles foi criada em 1956. Inicialmente empregando um helicóptero modelo Hiller 12C, uma aeronave com motor convencional (a pistão) e capacidade para dois lugares. A operação estava voltada para a orientação e fiscalização do trânsito nas vias sob responsabilidade do Departamento.

No ano de 1957, a aeronave voou 775 horas em apoio à Divisão da Polícia que controla o trânsito nas auto-estradas. Durante as missões foram relatados 135 acidentes e 47 alertas a motoristas infratores. Durante seis anos, apenas um único helicóptero serviu ao Departamento em todas as suas missões.

O trabalho já estava sedimentado. Em 1963, foi incorporado ao Departamento o segundo helicóptero e, em 1965, outro aparelho elevava a frota para 03 equipamentos de motor a pistão.

Um acidente durante um vôo de patrulhamento de trânsito em 1966, levou à perda da aeronave. Em 1968, foi comprado o primeiro aparelho a turbina, um Jet Ranger 206A, elevando a frota novamente para 03 helicópteros. A Divisão estendeu seu apoio a outras missões executadas pela polícia, ampliando a sua

gama de atividades, simultaneamente reduzindo o “tempo de resposta”⁸ no atendimento às chamadas.

Em 1969, os administradores do departamento, dentro de uma política de combate ao crime, decidiram criar um programa contínuo de patrulhamento com os helicópteros que foi denominada de Operação Regular de Apoio Aéreo (“Air Support to Regular Operations - ASTRO”). Iniciou-se com adição de 03 helicópteros a pista e a incorporação ao efetivo de pessoal técnico necessário. Concluídas as fases de planejamento, o policiamento aéreo regular começou pela parte sudoeste da cidade, estendendo-se posteriormente para outras regiões.

Com excelentes resultados obtidos, o valor da Divisão de Apoio Aéreo foi reconhecido pelo estudo independente do Laboratório de Propulsão a Jato (Jet Propulsion Laboratory - JPL) da National Aeronautics and Space Administration (NASA).

Em 1970, desta vez, uma pesquisa de opinião realizada por um grupo independente denominado “General Behavioral Systems”, junto à população de Los Angeles, revelou um forte apoio ao patrulhamento aéreo no seu conceito geral.

Em ascensão, no ano de 1971, a frota da Divisão foi aumentada para 11 helicópteros e trinta e um componentes, com concomitante ampliação da área de patrulhamento.

“O ano de 1974 foi um marco na história da Unidade: ela foi reconhecida como Divisão de Apoio Aéreo (“ASD - Air Support Division”). Um setor de orgulho da Estrutura da Polícia de Los Angeles, sendo reconhecida a eficiência da sua metodologia na prevenção e combate à criminalidade, pois os índices foram reduzidos substancialmente.

O Programa de patrulhamento alcançara um grande sucesso, e as guarnições das viaturas reconheceram a importância do apoio aéreo. Estes, por sua vez, cada vez mais estavam presentes nas ocorrências dando a devida cobertura. Um programa específico foi iniciado na Academia de Polícia para recrutas e veteranos, a fim de explanar sobre os

⁸ Tempo decorrido entre o conhecimento do fato e a chegada no local da ocorrência.

*problemas do pessoal e como utilizar mais efetivamente o helicóptero na operação de polícia”.*⁹

Integrada ao plano de emergências da cidade, as equipes estão sempre prontas para agir nos casos de catástrofes. Em 1º de outubro de 1987, quando ocorreu a leste de Los Angeles o terremoto "Whitter Norrows", isto ficou demonstrado, pois 05 minutos após o choque inicial, a primeira tripulação da Divisão de Apoio Aéreo já estava no ar. No período de uma hora foi realizada uma inspeção completa dos pontos críticos (locais de alta prioridade), a tripulação transmitia, via rádio, as informações para as autoridades no posto de comando de emergência.

“Os pilotos comandantes são recrutados dos contingentes do Departamento de Polícia de Los Angeles, entre a carreira de oficiais. Existem muitos candidatos qualificados. O mínimo que se exige é o brevê de Piloto Comercial de Helicóptero ou Avião, tempo de carreira no contingente da Polícia superior a 05 anos, com 3 de experiência no campo, i. e. experiência em patrulhamento.

*Anualmente os elementos de voo (em cada aeronave) são diretamente responsáveis por mais de cerca de 3.500 prisões. A divisão ocupa o maior espaço de heliporto em topo de prédios da Nação”.*¹⁰

Com uma frota de 16 helicópteros, mantém sempre 3 aeronaves patrulhando em sistema de revezamento, realizando prevenção e atuando em apoio às viaturas no combate nos casos de roubos, furtos, e outras situações, 24 horas por dia. A Divisão de Apoio Aéreo voa em média 1.300 horas por mês, perfazendo entre 16 a 17 mil horas/ano.

Reconhecida pela sua estrutura e eficiência, o tempo médio de atendimento às chamadas, em área urbana, está abaixo de 1 minuto e meio. Os helicópteros chegam em primeiro lugar ao local da ocorrência em 63% das ocasiões. O número anual de solicitações em missões externas atendidas pela Divisão é maior do que 38.000 ocorrências.

⁹ LIMA, Op. Cit., p.15.

¹⁰ LIMA, Op. Cit., p.16.

Los Angeles tem uma área de 470 milhas quadradas (870,44 km²), aproximadamente 3.000.000 habitantes, mais de 75% da cidade recebe continuamente a cobertura da patrulha aérea. **As estatísticas da polícia constataram que alguns crimes decresceram de 10 a 20% após o uso de patrulhas com helicópteros.**

1.3.2.4 Projeto “Sky Night” - “Cavaleiro do Céu” - 1966/68

Projeto “Cavaleiro do Céu” foi realizado pelo Xerife Peter J. Pitchess do Condado de Los Angeles, em **parceria** com a Hughes Helicopter Co. (fabricante), que forneceu 3 Helicópteros a preço subsidiado; o Estado da Califórnia e a Administração Federal de Assistência aos Órgãos de Segurança contribuíram com recursos financeiros e ainda o Departamento de Criminologia do State College de Long Beach ficou como responsável pela emissão dos relatórios. O local escolhido foi Lakewood, uma cidade dormitório com 84.500 habitantes nas proximidades de Los Angeles e teve início em 15 junho de 1966.

Extensos relatórios foram emitidos sobre o “Cavaleiro do Céu” por diversos órgãos pelo país; os resultados práticos alcançados foram altamente positivos, no entanto, como as fases do projeto não obedeceram a uma metodologia científica, restavam indagações quanto ao grau de eficiência.

Em 15 de outubro de 1968, foi a vez da polícia da cidade de Long Beach - Califórnia - implantar o helicóptero na sua atividade policial. Com 387.600 habitantes, ocupava uma área de 47.3 milhas quadradas, das quais 10.5 ladeadas por praias. Baseados nos diversos relatórios emitidos sobre a experiência de Lakewood, realizaram estudos e levantamentos técnicos utilizando-se de metodologia científica, preocupados em responder as questões que ficaram pendentes. O projeto teve a duração de 01 ano e foi acompanhado pela “University Southern of California”, encarregada de fazer o acompanhamento, realizar os estudos e emitir o relatório ao final.

A partir da divulgação dos resultados obtidos durante a pesquisa, várias organizações se estruturaram para incorporar helicópteros em suas atividades.

Na década de 70/80, houve um crescimento da ordem de 650% no número de departamentos de polícia nos Estados Unidos que passaram a empregá-los.

O quadro abaixo dá uma mostra sobre alterações da frota num período de 15 meses.

Tabela 1

ESTADOS UNIDOS				
EVOLUÇÃO DA FROTA DE HELICÓPTEROS EM MISSÃO POLICIAL				
Mês/Ano	Nº de Estados	Helicópteros		Total
		próprios	alugados	
Mai70	24	123	-	123
Ago71	31	163	10	173

Fonte: Rotor & Wing International. Maio70 e Agosto71

1.3.2.5 Departamento de Polícia de Phoenix

A cidade de Phoenix, no Estado do Arizona - EUA, com uma área de 541 milhas quadradas (1.401 km²) conta uma população de aproximadamente um milhão de habitantes. A Divisão de Apoio de Helicópteros do Departamento de

Polícia de Phoenix (The Air Support Unit - Phoenix Police Department foi criada em agosto de 1973 com 04 pilotos e duas aeronaves. Atualmente com uma frota de 09 helicópteros (07 MD 500 N e 02 Schweizer 269) e 02 aviões, e efetivo de 18 pilotos, voam mais de 600 horas por mês em missões policiais, prevenção e combate a incêndios e outras.

1.3.2.6 Departamento de Polícia da cidade de Kansas

Em 1958, o “Kansas City - Missouri Police Department”, no Estado de Missouri - EUA, fez a primeira pesquisa sobre a viabilidade do uso de helicópteros em suas missões de polícia. Nove anos mais tarde, em setembro de 1967, durante a Convenção Internacional da Associação dos Chefes de Polícia, realizada na cidade de Kansas, recomeçou o plano de utilizar helicóptero dentro pelo departamento.

Como parte acessória do programa foi montada uma equipe aérea para realizar patrulhamento sobre a cidade durante a Convenção. Policiais do departamento compunham a patrulha na condição de “observadores”¹¹. Integrantes do departamento ficaram impressionados com a nova ferramenta, e o helicóptero retornou no mês seguinte para um teste de dez dias. As estatísticas criminais decresceram nas áreas patrulhadas durante este período.

Em 10 de maio de 1968, o Departamento recebeu 03 aparelhos modelo Hughes 300B. Após concluídas as fases de formação e treinamento dos pilotos e pessoal de vôo, as equipes entraram em operação. Em 1992, foram incorporados mais três helicópteros, agora os modelos Hughes 300C. Em 1994, o departamento começou a operar helicóptero a turbina, o primeiro foi um modelo OH-6^A (Hughes).

¹¹Tripulante (policial) da aeronave que exerce a observação aérea.

Nos Estados Unidos está concentrada a maior frota de helicópteros na atividade policial; são mais de 1.700 aparelhos distribuídos nos diversos departamentos de polícia. Há cidades com apenas 25.000 habitantes, cujo departamento de polícia conta com helicóptero.

1.4 Outros Países no exterior

Além dos Estados Unidos, outros países utilizam o helicóptero cotidianamente nas missões policiais e de segurança pública.

1.4.1 França

Em 1954, a Gendarmerie inaugurou a operação com helicópteros na França. O Coronel Fouche, Chefe do Escritório Técnico da Gendarmerie, viu seus esforços realizados. A Direção da Gendarmerie e da Justiça Militar decidiu adquirir um helicóptero Bell 47G. Em junho de 1955, foi incorporada a segunda aeronave e em 14 de dezembro desse mesmo ano foi realizada a primeira evacuação aeromédica. Em 1957, já com 12 helicópteros, foram criadas unidades descentralizadas.

A França conta com uma extensão territorial de 543.965 km² e uma população de 57.289.000 habitantes (1992).

Em maio de 1997, contava com uma **frota de 42 helicópteros** (30 Esquilos monomotor e 12 Alouettes) e 6 aviões, **distribuídos em 25 bases permanentes** (20 na metrópole e 5 além-mar), com um efetivo de 99 pilotos, com formação de piloto militar, dos quais 24 oficiais, 123 mecânicos de helicópteros incluindo 04 Oficiais, 29 mecânicos de avião.

Voam uma média de 15.000 horas por ano, em 1996 foram 14.423,98 horas assim distribuídas: 48 % missões de polícia, 28 % missões de salvamento, 14% de treinamento, 5% vôos de manutenção e 4% outros.

1.4.2 México

As organizações policiais mexicanas, no ano de 1993, utilizavam aproximadamente 100 helicópteros que eram empregados no policiamento de estradas, polícia de fronteiras, combate ao narcotráfico e outras atividades.

A Polícia da cidade do México conta com uma frota de 15 helicópteros para policiar a área do Distrito Federal, com 1.479 km² (A área da cidade de São Paulo é de 1.509 km²).¹² A legislação penal mexicana difere de Estado para Estado; portanto, existe uma preocupação por parte da polícia em agir rápido na Capital para evitar que os criminosos, após praticarem os delitos, consigam alcançar território de outros Estados onde a legislação é mais branda e com isto até ficarem impunes. A atuação dos helicópteros é fundamental nestas situações.

1.4.3 Chile

O Chile possui uma extensão territorial de 756.626 km² e população de 13.8 milhões de habitantes (1994), e comprimento de 4.300 km.

Em 06 de agosto de 1948, um grupo de Oficiais dos Carabineiros do Chile criou uma organização denominada "CLUB AEREO DE CARABINEROS DE CHILE", com o propósito de qualificar o pessoal como pilotos. Com o entusiasmo dos organizadores e sócios, passando-se os anos, o Clube se transformou em uma

¹² Observação do autor para efeito de comparação.

poderosa Instituição. Muitas gerações de pilotos foram formadas. Além das atividades esportivas havia uma aplicação em missões policiais.

Em 17 de fevereiro de 1960, foi criada a "**Brigada Aeropolicial de Carabineros**", mantendo as atividades do clube, e foram comprados novos equipamentos para emprego nas atividades policiais.

Devido à expansão, em 24 de abril de 1972, foi criada a "**Prefectura Aeropolicial**", dentre outras com as seguintes finalidades: executar patrulhas aéreas; fiscalizar estradas; detecção de incêndios florestais; transporte de equipes policiais; missões de salvamento e resgate aeromédico.

Em 1975, a frota de 29 aeronaves era assim distribuídas:

- 04 aviões bimotores de transporte;
- 07 bimotores leves;
- 17 aviões monomotores;
- 01 helicóptero.

Em 1976, foram adquiridos e incorporados mais 06 helicópteros de fabricação alemã, MBB modelo BO 105, com capacidade para 05 lugares.

Com a frota reforçada, foi montado um sistema de Resgate Aeromédico para atendimento da população. Entre outubro de 1977 e junho de 1980, realizaram-se missões abaixo:

-Acidentes nas estradas	164
-Salvamento de banhistas	49
-Resgate de catástrofe natural	125
-Resgate nas cordilheiras	46
-Outras intervenções	68
-Total de Resgate Aeromédico	464

Ao comentar sobre as vantagens do helicóptero para missões aeromédicas, Dr. Arrigoni afirmava:

"Los análisis costo-beneficio en Alemania han revelado que un helicóptero de rescate necesita salvar solamente dos vidas al año para justificarse desde el punto de vista meramente económico".¹³

Os Carabineros agem em todo território chileno e atualmente a frota é composta de:

- 08 helicópteros Bolkow BO 105;
- 02 Jet Ranger Bell 206 e
- 01 helicóptero modelo BK 117

1.5 Brasil

Além da Força Pública do Estado de São Paulo, que criou a sua escola de aviação em 1913 e participou com aeronaves de alguns movimentos revolucionários da época, há registros de outras organizações militares estaduais que, na primeira metade deste século, empregaram aviões em suas missões.

1.5.1 Estado do Rio de Janeiro

Primeira Unidade da Federação a utilizar helicópteros na atividade policial. Em 1970, foi criado o AEROPOL ligado à Polícia Civil. Começaram com helicópteros Hiller (chegando a 5 unidades). Em 29 de setembro de 1980, recebeu o primeiro Esquilo. Em julho de 1985, passou a denominar-se Coordenadoria Geral de Operações Aéreas (CGOA) subordinada à Secretaria de Governo.

¹³ARRIGONI, Alberto Costoya. Médico de Carabineros. *Rescate Aeromedico en Helicoptero*. Santiago do Chile: Revista Carabineros de Chile, nº 302, Jun80, p.14.

Esta, por sua vez, presta apoio às atividades da Polícia Militar, Polícia Civil e Corpo de Bombeiros Militares.

1.5.2 Estado de Goiás

A Polícia Militar do Estado de Goiás recebeu o seu helicóptero em 07 de agosto de 1981. A aeronave foi incorporada ao patrimônio do Corpo de Bombeiros, que nesta época pertencia à PM, sendo operada a serviço do governo até 1987.

Após o acidente com o “césio 137” ocorrido em Goiânia, em setembro de 1987, foram realizadas várias missões aéreas com helicópteros da Polícia do Distrito Federal, utilizando-se de equipamentos próprios para medir e avaliar a extensão e os efeitos da radioatividade.

Em junho de 1987, após ter ficado parada por algum tempo, a aeronave foi devolvida para a Polícia Militar. Durante o período de um ano, foram cumpridas as fases de preparação de pessoal, construção de um heliponto no 1º BPM e revisão da aeronave.

Com a liberação do helicóptero pós-manutenção, em 14 de setembro 1988, o serviço estava pronto para entrar em operação.

A primeira missão se deu em 16 de setembro 1988, com a participação no combate ao incêndio florestal ocorrido no Parque de Goiânia, entre Goiânia e Anápolis.

Em 30 de agosto de 1989, foi criada a CIOE (Companhia Independente de Operações Especiais), e o SEAPM passou a constituir-se no 4º Pelotão da Cia.

1.5.3 Estado de São Paulo - Polícia Militar

O Estado de São Paulo, com uma extensão territorial de 248.808,8 km², conta com uma população de 32.697.101 habitantes (1993); destes aproximadamente 16 milhões na Grande São Paulo.

1.5.3.1 Antecedentes Históricos

A aviação na Força Pública do Estado de São Paulo nasceu no início do século. A Lei 1.395 A criou a Escola de Aviação em 17 de dezembro de 1913. Por motivos diversos teve períodos de interrupção e novas retomadas. A Corporação ajudou a difundir o espírito da aviação pelo interior do Estado. Alguns prefeitos pediam a demarcação de terrenos para a construção de pistas de pousos em seus municípios.

A aviação participou de algumas campanhas, na revolução de 1924, onde os aviões fizeram vôos de reconhecimento para localização de posições inimigas. Orientaram a artilharia e efetuaram lançamento de bombas de mais de 60 quilos.

Em 1926, participaram da campanha de Goiás contra as tropas revolucionárias do General Miguel Costa.

A aviação foi extinta em 1930, com a intervenção no Estado de São Paulo. O Interventor Federal nomeado, General Miguel Costa, determinou a publicação no Boletim da Inspetoria Geral nº 29, de 18/12/1930, a seguinte mensagem: *"Em virtude de escapar à finalidade desta Força e devendo ser a aviação um elemento do Exército, é dissolvida, nesta data, a E/A, cujo material será entregue ao Governo Federal"*¹⁴.

1.5.3.2 Fase Experimental

Um marco definitivo, no início do processo de abertura política do país, ocorre com a revogação do Ato Institucional nº 5, em 31 de dezembro de 1978. O Ato foi promulgado em 13/12/68, e restringia liberdades políticas.

Os anos de 1979/80 foram marcados por movimentos grevistas reivindicatórios nos grandes centros do país. Em São Paulo, principalmente nas cidades do ABC (Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul), região onde estão concentradas grandes indústrias metalúrgicas, montadoras automobilísticas, entre outras, os sindicatos convocaram seus filiados para as greves, paralisando fábricas por longos períodos. Isto exigiu grande esforço por parte dos organismos policiais para garantir a ordem pública, evitando depredações de patrimônios e outras violações.

No ano de 1982, o país se preparava para outra eleição dentro de um novo quadro político. A disputa para governadores e prefeitos das capitais era pelo voto direto. No sistema anterior os prefeitos das capitais eram nomeados e a eleição de governadores era indireta, pelo colégio eleitoral. Os partidos se mobilizaram nas campanhas e houve disputa acirrada. A oposição, na época, ao regime que se encontrava no poder venceu em alguns estados importantes do país, inclusive em São Paulo.

¹⁴ FILHO, José Canavó, MELO, Edilberto de Oliveira. *POLÍCIA MILITAR Asas e Glórias de São Paulo*. São Paulo: 1977, p.203.

Os governos que venceram as eleições e assumiram em 15 de março de 1983 enfrentaram uma outra batalha pela frente, a insatisfação popular. Parte da população foi para as ruas exigir as promessas de campanha, recrudescendo aí uma "onda" de movimentos grevistas reivindicatórios, acompanhados dos famosos "saques" e "quebra-quebras".

Paralelo à evolução daquele quadro social, enquanto parte do esforço policial era empregado para controlar os movimentos e distúrbios civis, os índices de crimes contra o patrimônio, principalmente roubos a instituições financeiras, cresciam assustadoramente. Outro fator que contribuiu para este aumento foi a mudança da legislação. O julgamento dos crimes previstos na Lei nº 898, de 29 de setembro de 1969 (Lei de Segurança Nacional), que vigeu até 1978, eram de competência da Justiça Militar Federal. Roubo a banco era tipificado na Lei, e o seu artigo 27 previa:

"Art. 27 - Assaltar, roubar ou depredar estabelecimento de crédito ou financiamento, qualquer que seja a sua motivação:

Pena: reclusão, de 10 a 24 anos.

Parágrafo único: Se, da prática do ato, resultar morte:

Pena: prisão perpétua, em grau mínimo e morte, em grau máximo".

A Lei nº 6.620, de 17/12/78, chamada Nova Lei de Segurança Nacional, revogou a Lei 898, os roubos a instituições financeiras voltaram a ser enquadrados no art. 157 do Código Penal, com julgamento pela Justiça Comum. Com pena mais amena, os crimes tiveram um aumento assustador, chegando à média de 39 ao mês no ano de 1983, sendo que só em outubro ocorreram 76 na Grande São Paulo.

Os "movimentos" se intensificaram a partir de março/abril de 1983; o Governo Estadual, que acabara de assumir, encontrou o Sistema de Segurança Pública totalmente desestruturado. Na polícia faltavam salários, recursos humanos

e meios materiais para detectar e impedir a tempo as ocorrências de “saques” a estabelecimentos comerciais e os “quebra-quebra” pela cidade.

As características dos acontecimentos continham fatores desfavoráveis à ação policial. Naqueles grupos não havia nenhum planejamento ou liderança aparente: pessoas se reuniam em frente ou dentro de lojas e supermercados na periferia da cidade e, a um comando qualquer, numa “operação relâmpago”, iniciava-se um corre-corre, quebravam e saqueavam o estabelecimento, e em poucos minutos se dispersavam. Cada um carregava o que podia, em sacolas, carrinhos, etc., sem que proprietários e funcionários pudessem fazer qualquer coisa. Com poucas viaturas, quando a polícia chegava não havia mais ninguém; de imediato, pouco se podia fazer a não ser constatar os estragos e registrar a ocorrência.

A divulgação dos fatos pela imprensa, mostrando as ações criminosas e o “sucesso” de saqueadores impunes com os produtos dos “saques” contribuía para realimentar o sistema, provocando novas incursões, causando prejuízo aos comerciantes e intranqüilidade a todos.

Roubos a cobradores de ônibus era uma das modalidades criminosas que se tornava rotineira na periferia da Grande São Paulo, atingindo índices elevados.

Nos casos dos “saques” e “quebra-quebras”, os recursos de que dispunha o sistema de segurança demonstraram ser ineficazes para controlar a situação, devido ao método utilizado pelos infratores. A rapidez e a imprevisibilidade, quanto aos locais e horários das ocorrências, eram fatores impeditivos do sucesso da polícia; aí surgiu um novo aliado - O HELICÓPTERO.

O quadro era de emergência. No mês de abril, o Governo do Estado recorreu às Centrais Elétricas de São Paulo - CESP, que colocou dois de seus quatro helicópteros (Bell Jet Ranger) à disposição da Polícia Militar, um passou a

operar na Zona Sul e outro na Zona Leste da Capital, áreas de maior incidência dos eventos.

Em atuação, essas aeronaves tiveram papel preponderante no controle da situação, pois ao perceberem qualquer movimentação dentro ou nas imediações dos estabelecimentos, proprietários acionavam o COPOM¹⁵, e em poucos minutos os aparelhos, utilizados como plataforma de observação, com policiais a bordo, sobrevoavam os locais, passando informações e coordenando os meios terrestres. Sua própria presença atuava como fator desestimulante.

Sobrevoando São Paulo, em poucas semanas a situação estava sob controle. Com índices de ocorrências reduzidos, os helicópteros demonstraram ser eficazes e importantes para uma organização policial que tem a função de preservar a Ordem Pública, promovendo a defesa da cidadania.

Os aparelhos estavam “emprestados” e precisavam voltar para a atividade normal na companhia, que era a inspeção de linhas de alta-tensão. Com a ausência destes, os problemas voltaram na Capital.

Nesse período, o Governo da União negociava a rolagem da dívida externa. Toda esta “onda” de movimentos e manifestações sociais, juntamente com o crescente índice de criminalidade, ameaçava a ordem pública, afetava a economia e a imagem do país no exterior, e com isso a própria credibilidade, motivo pelo qual havia interesse também do Governo Federal em resolver urgente as questões, principalmente em São Paulo, onde a situação era mais grave.

A Secretaria da Segurança Pública do Governo do Estado, no final do ano de 1983, firmou um contrato com a VOTEC - Serviços Aéreos Regionais S/A. para locação de 3 helicópteros modelos Hughes 500, com capacidade para 04 pessoas, por período de 02 meses. Foram colocados 02 à disposição da Polícia Militar e 1 da Polícia Civil.

¹⁵ Centro de Operações da Polícia Militar

Entre 03 de janeiro a 28 de fevereiro de 1984, a operação continuou com 03 helicópteros HB 350B modelo Esquilo, tendo a mesma distribuição entre as polícias, sendo que desta vez mediante contrato de "leasing": de um lado a Secretaria da Segurança Pública, do outro a Selecta Aero Táxi Ltda. e Helicópteros do Brasil S/A. - Helibras (fabricante).

Ao término do período do contrato, as aeronaves foram devolvidas. A definição de compra de dois aparelhos pelo Governo se deu no meio do ano, com respectiva entrega das aeronaves em agosto, sendo uma para a Polícia Militar e outra para a Polícia Civil. Entre março e junho de 84, devido a picos de ocorrências, novamente recorreu-se à CESP para apoio aéreo.

1.5.3.3 Grupamento de Radiopatrulha Aérea - GRPAe

Em 15 de agosto de 1984, no Palácio dos Bandeirantes, o Governo do Estado realizou a entrega de dois helicópteros HB 350 B - modelo Esquilo, um para a Polícia Civil e outro para a Polícia Militar, nesta data foi criado a título experimental, na PM, o Grupamento de Radiopatrulha Aérea.

Na solenidade, o então governador de São Paulo, Professor André Franco Montoro, em discurso proferido no momento do recebimento simbólico das chaves dos helicópteros, realçou as medidas e que estavam sendo tomadas pelo Governo para melhorar a situação da Segurança Pública em São Paulo e ao final concluiu: *"...a partir deste momento os Helicópteros estarão sobrevoando São Paulo, no combate à criminalidade..."*

O discurso impunha dupla preocupação: primeira era a expectativa que o Governo, naquele momento, acabava de depositar no trabalho dos helicópteros nas organizações policiais e a segunda preocupação era falta de infraestrutura e experiência, fatores essenciais neste tipo de operação. Diante daquela

situação, a única certeza era que a confiança das pessoas envolvidas ultrapassava a soma dos obstáculos...

Passado o período de emprego experimental, chegou a hora de implantar definitivamente o sistema. Com restrições iniciais de horas de vôo (contrato com o fabricante 30 horas/mês), falta de recursos para manutenção, limitações do sistema de comunicação, pois o rádio operacional da polícia instalado na aeronave não permitia comunicação com a totalidade de viaturas em terra, ocasionando dificuldades de coordenação, mesmo assim aos poucos o helicóptero foi sendo integrado ao policiamento. Conhecendo-se melhor todas as regiões da cidade, as tripulações procuravam desenvolver novas técnicas, a fim de chegar rápido e apoiar melhor as solicitações dos patrulheiros em terra, consolidando desta forma a nova atividade.

A nova arma da polícia possibilitava dar uma resposta rápida aos chamados para apoio às viaturas de terra¹⁶. As ocorrências de “saques” e “quebra-quebra” praticamente foram reduzidas a zero, o número de assaltos a Bancos baixaram e delitos como roubo a cobradores de ônibus caíram para números aceitáveis. A participação do helicóptero em apoio a viaturas durante as ocorrências contribuía para a segurança dos policiais, em alguns casos na detenção de marginais, o que elevava o moral da tropa.

¹⁶ O Governo que assumiu em 15/03/83 encontrou o sistema de segurança pública totalmente deficitário, além de baixos salários dos policiais, a frota de viaturas operacionais era muito aquém do necessário para atender as necessidades da população, principalmente na Capital e Grande São Paulo.

1.5.3.3.1 - 2º Helicóptero -

- Polícia Militar e

Parceria:

- Prefeitura do Município de São Paulo

Em 1986, foi incorporado o segundo helicóptero, numa **parceria** com a Prefeitura do Município de São Paulo, a Polícia Militar passou a operar o esquilo HB 350B pertencente à CET - Companhia de Engenharia de Tráfego, a serviço do policiamento, engenharia de trânsito, defesa civil e eventuais missões de interesse público de São Paulo.

Com apenas um helicóptero, a sua operação se restringia ao atendimento de missões na área da Grande São Paulo, atuando em apoio nas ocorrências policiais. A incorporação do segundo helicóptero duplicou a capacidade de atuação da Unidade, dentro de um novo quadro com Oficiais assumindo o comando das aeronaves, o apoio aéreo se estendeu ao policiamento de trânsito da capital e ao Comando de Policiamento Florestal e Mananciais, para auxiliar na detecção de infrações cometidas contra o meio ambiente e ajudar a preservar as reservas florestais do Estado de São Paulo.

No trânsito, um novo aliado na redução dos congestionamentos, o patrulhamento permitia com rapidez localizar acidentes, pontos de estrangulamentos, orientar e coordenar as viaturas em terra, dando orientação sobre vias alternativas para melhorar a fluidez do tráfego. Modificações de vias e projetos de engenharia surgiram a partir de problemas detectados pelos vôos.

Na Florestal, os resultados foram surpreendentes, o helicóptero demonstrou ser insubstituível, pois a cada missão as equipes identificavam infrações que passariam despercebidas, ou até mesmo impossíveis de serem localizadas pelos recursos terrestres. Na preservação do meio ambiente e fiscalização florestal *“o helicóptero é meio de transporte ideal. É a forma de se fazer um policiamento econômico e eficiente, pois com um helicóptero e quatro homens*

pode se executar, em um dia a fiscalização de áreas florestais que dezenas de homens levaria meses".¹⁷

1.5.3.3.2 Salvando e preservando vidas no mar

A partir de 1988, o GRPAe iniciou um trabalho de apoio com helicópteros ao 3º Grupamento de Busca e Salvamento - 3º GBS - Corpo de Bombeiros, Unidade responsável pela prevenção, busca e salvamento de banhistas nas praias da orla marítima do Estado de São Paulo.

O Salvamento Marítimo, a despeito de todos os esforços com o efetivo e meios materiais de que dispunha para cobrir a região, defrontava com um outro problema, a cada verão aumentava o afluxo de turistas ao Litoral, provocando, além de outras ocorrências de toda ordem, um alto índice de afogados, e era impossível dotar com "guarda-vidas"¹⁸ toda extensão dos 330 km de praias freqüentáveis do Estado.

O GRPAe, com uma frota de apenas dois helicópteros não tinha condições de prestar apoio na praia em período integral, pois durante a semana os helicópteros estavam integrados nas atividades policiais na Grande São Paulo, motivo pelo qual montou-se uma operação de apoio com um aparelho, durante os finais de semana e feriados, e os resultados surpreenderam a todos, "*... O altíssimo índice de MORTE POR AFOGAMENTOS NO MAR que em anos anteriores aproximava-se ao número de 500 (quinhentas) vidas ceifadas, em 1988, foi reduzido para 222 (duzentas e vinte e duas)*".¹⁹

¹⁷ LIMA, Rui Ricardo de Souza. Cap PM PMESP. *Emprego do Helicóptero na Fiscalização Florestal*. São Paulo: CAES -CAO-II/88 (monografia apresentada a PMESP), p. 45.

¹⁸ Bombeiro especializado em salvamento aquático.

¹⁹ LIMA, Jairo de Almeida. Ten Cel PM. *Ofício CCB-0209/153/89*. São Paulo: , PMESP, BG nº 96, 24out89, p. 17.

Desde 1988 não houve mais interrupção da operação, sendo que, a partir de 1992, ela tem sido realizada com o uso de 03 helicópteros que permanecem em apoio durante toda a "Temporada de Verão". Simultaneamente com a missão de prevenção, busca e salvamento na praia, as equipes de vôo executam o patrulhamento aéreo preventivo, sendo o vôo realizado na orla marítima em horários de "pico", quando há grande concentração de banhistas nas praias; observa-se e é observado, transmitindo à população uma **sensação de segurança**, difundindo a imagem da Corporação. Integra também o esquema geral de segurança e defesa civil montado pela Polícia Militar para proporcionar tranquilidade a toda população no período.

1.5.3.3.3 PROJETO RESGATE - - Polícia Militar (Corpo de Bombeiros/GRPAe)
Parceria: - Secretaria da Saúde

Com o propósito de prestar atendimento pré-hospitalar às vítimas de acidentes traumáticos em São Paulo, numa união de esforços, foi criado em 21 de fevereiro de 1990, pelo Governo do Estado, o "Projeto Resgate" (hoje Serviço de Atendimento Médico de Urgência - SAMU). Adotando padrões técnico-científicos de nível internacional, os órgãos envolvidos, num trabalho de **parceria**, se reuniram para operacionalizar a nova modalidade de prestação de serviço público.

De um lado a Secretaria de Estado da Saúde, responsável pela equipe médica, enfermeiros, rede hospitalar e fornecimento de material de suporte; de outro a Secretaria da Segurança Pública - Polícia Militar, compreendendo o Corpo de Bombeiros responsável pelo primeiro atendimento em geral e o GRPAe com suas aeronaves equipadas para resgate e remoção aeromédica de urgência, como "suporte avançado da vida". Até março de 1997, já foram realizados pela Unidade 1.565 atendimentos entre resgates e remoções aeromédicas.

1.5.3.3.4 Aumento da frota

Após 06 anos de criação, com atuação destacada no apoio às diversas unidades da Corporação e um leque aberto de atividades, dois helicópteros não eram mais suficientes para atender a toda demanda de solicitações. Por iniciativa e determinação do próprio Governador, a Casa Militar locou e colou à disposição da Polícia Militar (GRPAe) um helicóptero modelo Esquilo. Essa locação perdurou de 16 de março de 1990 a 31 de maio de 1993, ampliando a capacidade operacional da Unidade.

A eficiência e eficácia do patrulhamento aéreo eram fatos concretos, porém o processo de evolução impunha novas fórmulas para melhorar o nível de atendimento. No decorrer do tempo a OPM cresceu, não o suficiente para acompanhar a demanda sempre crescente pelos novos serviços. Após elaboração de estudos foi levado às autoridades sugestão para criação do “Projeto Aerovida”²⁰, construindo bases operacionais descentralizadas, expandindo a atividade para o Interior do Estado. Aprovada, a proposta foi adotada como prioridade e incluída no planejamento do Estado com previsão de compra de 18 helicópteros a fim de dar atendimento a todo território paulista.

Das aeronaves previstas para aquisição foram compradas 05 e entregues entre 14/09/92 e 12/04/93, que somadas às duas existentes elevaram a frota para o total de 07 helicópteros.

Em 1995 foi incorporado ao patrimônio um Esquilo AS 355 (bi-turbina), que atende o Governador do Estado. Além dos helicópteros, a Polícia Militar de São Paulo emprega aeronaves de asa fixa (03 aviões) de pequeno porte, utilizados em missões de apoio, remoção aeromédica no interior do Estado, transporte de tropa especializada, e outras missões compatíveis com os equipamentos.

²⁰ Projeto de criação de Bases Operacionais descentralizadas, dotadas com helicópteros equipados na versão aeromédica e respectivas equipes para atendimento de suporte avançado da vida às vítimas de acidentes traumáticos no interior do Estado.

Em 12 anos e meio de operação, o Grupamento Aéreo já realizou mais de 35.000 missões em pouco mais de 20.000 horas voadas. Os helicópteros já tiveram participação em missões praticamente em todo território do Estado, apoiando as diversas modalidades de policiamento da organização. Até 30/03/97, foram mais de 1.550 atendimentos de resgate/remoção aeromédico, 374 salvamentos na praia, 1.280 missões de preservação do meio ambiente, 265 missões de defesa civil, 193 atuações de combate a incêndios, 435 missões de busca, 4.759 apoios ao Corpo de Bombeiros, 17.461 em diversas modalidades de policiamento.

1.5.4 Polícia Civil do Estado de São Paulo

O Serviço Aerotático - SAT, órgão do Departamento Estadual de Investigações Criminais - DEIC, da Polícia Civil do Estado de São Paulo, recebeu o seu primeiro helicóptero, um Esquilo HB 350B, em 15 de agosto de 1984. O segundo helicóptero, um Esquilo HB 350BA, foi entregue em 10 de novembro de 1992.

1.5.5 Distrito Federal - Brasília

A Seção de Helicópteros - SECHEL, da Secretaria da Segurança Pública do Distrito Federal, foi criada em 1986, e reunia Polícia Militar, Polícia Civil e Corpo de Bombeiros. A entrega das aeronaves ocorreram em: 1º/08/86 - "CARCARÁ 01", 13/08/88 - "CARCARÁ 02" e 06/09/91 - "CARCARÁ 03". Depois de 10 anos de operação conjunta, em 1997 houve desmembramento, com a distribuição de uma aeronave para cada corporação.

1.5.6 Estado de Minas Gerais

O Comando de Radiopatrulhamento Aéreo - CORPAer, da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, foi criado em 28 de fevereiro de 1987, com o recebimento do primeiro helicóptero, um modelo Bell Jet Ranger 206 B III. Inicialmente empregado nas missões policiais, no decorrer do tempo passou a fazer operações de salvamento, apoio na prevenção e combate a incêndios florestais. Em maio de 1992, recebeu 02 helicópteros modelo Bell 47, doados pela Força Aérea Brasileira. Em 22 de fevereiro de 1994, incorporou à frota a quarta aeronave, um Esquilo AS 350 B2, equipado para atividades policiais, de salvamento, prevenção e combate a incêndios e resgate aeromédico. Em 1995, mediante convênio (**parceria**) com a Prefeitura Municipal de Uberaba, a PMMG passou a operar naquela cidade um modelo Robinson R22. Em 1996, fechou contrato para aquisição de mais 04 AS 350 B2. Ao final do recebimento, estarão operando uma frota de 09 helicópteros.

1.5.7 Estado do Rio Grande do Sul

O início da aviação na Brigada se deu em maio de 1923, com dois aviões "Breguet 14". A primeira missão operacional foi em 30 de maio de 1923; os aviões eram usados para lançar bomba. Num vôo houve uma explosão de uma granada no interior do avião, o piloto foi obrigado a fazer um pouso forçado, conseguiu escapar, porém o passageiro (observador) veio a falecer. Após este fato, a aviação foi desativada, e no seu campo surgiu o Aeroporto "Salgado Filho".

Em 1982, foi criado o AEROPOL (Polícia Aérea) subordinada à Secretaria de Segurança Pública. Contava com pilotos civis e as tripulações eram compostas por componentes da Brigada Militar e da Polícia Civil. Teve duração efêmera; argüida a constitucionalidade pela Polícia Civil, foi extinto em 1983, e os

helicópteros Esquilos HB 350 B foram repassados para o Departamento Aeroviário do Estado.

O Governo do Estado, com o Decreto nº 33.306, de 22/9/89, criou o Grupamento de Polícia Militar Aérea, da Brigada Militar. Ato contínuo adquiriu 03 moto-planadores "Ximango" e um helicóptero McDonald Douglas, modelo MD 500. Os moto-planadores foram entregues em novembro de 1989, e são empregados para observação em atividades policiais. O helicóptero foi entregue no início de março de 1990 e é aplicado no apoio às missões típicas da Polícia Militar e nas de Bombeiro, entre outras as de salvamento nas praias.

1.5.8 Estado do Ceará

O Grupamento de Policiamento Aéreo da Polícia Militar do Estado do Ceará foi criado em 03/11/95, quando a Corporação recebeu, mediante termo de cessão de uso, da Companhia de Eletricidade do Ceará - COELCE, um helicóptero Esquilo HB350B e um hangar com estrutura de oficina homologada. A aeronave é empregada em missões policiais, de busca e de salvamento.

1.5.9 Estado de Rondônia

Em fins de 1996, a Polícia Militar do Estado de Rondônia, num projeto de **parceria** com o Departamento Estadual de Trânsito - Detran, definiram pela compra de um helicóptero modelo Robinson R22 com capacidade para dois lugares, a fim de implantarem naquele Estado o Radiopatrulhamento Aéreo. Efetivada a aquisição, após cumpridas todas as etapas e formalização de vôo de recebimento, em 08/05/97, decolou do Campo de Marte em São Paulo, tripulada por dois Oficiais (pilotos) da Polícia Militar, com destino a Rondônia. O helicóptero - a nova

tecnologia que, com certeza, contribuirá para aumentar, entre tantas outras coisas, o alcance da visão do policial.

1.5.10 Estado de Santa Catarina

A Polícia Militar de Santa Catarina, desde 1992, vem empregando helicópteros durante a “Operação Verão”. Locadas pelo governo, as aeronaves têm sido utilizadas nas missões de policiamento, resgate e salvamento aquático na orla marítima do Estado. Nas últimas operações vêm sendo usados 02 aparelhos por temporada, tripuladas por pilotos da própria instituição. Um projeto em andamento no Governo do Estado prevê a aquisição de helicópteros para a Polícia Militar.

Tabela 2

FROTA DA AVIAÇÃO POLICIAL BRASILEIRA

OPERADOR	FROTA / PATRIMÔNIO			MODELO	SOMA
	Própria	Parceria	Outros		
Polícia Federal	02			Bell 412	02
Polícia Civil - DF	01			Esquilo	01
Polícia Civil - SP	02			Esquilo	02
Polícia Civil - RJ	04				04
Polícia Militar - SP	06	01 ²¹	01 ²²	Esquilo	07
				“ Bell 206	
Polícia Militar - MG	02	01 ²³		Bell 47	09
	01			Bell 206	
	05			HB	
				350B2	
				Robinson R22	
Polícia Militar - GO	01				01
Polícia Militar - DF	01				01
Polícia Militar - CE	01				01
Brigada Militar - RS	01			Hughes 500	01
Polícia Militar - SC			02 ²⁴		02
Polícia Militar - ES	01				01
Polícia Militar - RO		01 ²⁵			01
Corpo de Bombeiros - DF	01				01
Corpo de Bombeiros - RJ	01				01
				TOTAL	35

²¹ Parceria: Polícia Militar do Estado de São Paulo e Prefeitura do Município de São Paulo (CET)

²² Recebido da Receita Federal

²³ Parceria: Polícia Militar de Minas Gerais e Prefeitura do Município de Uberaba

²⁴ Opera com tripulação própria helicópteros alugados durante a “Operação Verão”

²⁵ Parceria: Polícia Militar - Departamento Estadual de Trânsito - Detran

O desenvolvimento de novas tecnologias, que podem ser incorporadas aos helicópteros em missões de polícia, tipo farol de busca, visor infravermelho, equipamentos de busca e salvamento, transmissores e receptores de sinais de TV, GPS (Global Positioning System) sistema de navegação por satélites e rastreamento por satélites, têm contribuído para o crescimento deste segmento da aviação.

“Hoje, mais de 250 Unidades de Radiopatrulhamento Aéreo operam aproximadamente 2.000 helicópteros ao redor do mundo...”²⁶

²⁶ Internet - *Airborne Law Enforcement*. End: <http://www.micro./~dave690/alea.html>

2 ASPECTOS LEGAIS

Serão enunciadas de forma sucinta, a legislação pertinente e eventual parte doutrinária de interesse do assunto proposto.

2.1 Conceitos

Poder de Polícia é um poder instrumental da Administração Pública; para Lazzarini, “*é um conjunto de atribuições da Administração Pública, como poder público, tendentes ao controle dos direitos e liberdade das pessoas naturais ou jurídicas, a ser inspirado nos ideais do bem comum.*”²⁷

Na lição de Carlos Siqueira Netto:

*“O Poder de Polícia é utilizado no campo do desenvolvimento, com o seu Poder de Contenção. Significa a expressão a faculdade de vedar abusos de direitos individuais ou impedir o exercício anti-social desses mesmos direitos em função do Bem-comum, como fim último do Estado e da Sociedade. Cuida-se de verdadeiro mecanismo de frenagem que se justifica por pretender a construção de uma nova sociedade inspirada nos ideais do Bem Comum que, além de contemplar o Bem-estar, define um modelo de sociedade que permite pleno desenvolvimento das potencialidades humanas ao lado de exemplar compreensão e prática dos valores espirituais.”*²⁸

²⁷ LAZZARINI, Álvaro e Outros. *Direito Administrativo da Ordem Pública*. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1987, p. 27.

²⁸ SIQUEIRA NETTO, Carlos. *Conferência na Escola Superior de Guerra em 26 de junho de 1978*. Rio de Janeiro: Rev Convivium,. Ano XVII, v. 21, 1978.. in: LAZZARINI, Álvaro. *Do Poder de Polícia*. São Paulo: Lex, Rev. Julgados do Tribunais de Alçada Civil de São Paulo, set/out 1980, v. 63, p.12-13.

Defesa pública “é o conjunto de atitudes, medidas e ações adotadas para garantir o cumprimento das leis de modo a evitar, impedir ou eliminar a prática de atos que perturbem a ordem pública”.²⁹

2.2 Constituição Federal

O Estado, objetivando o bem comum, por seu arcabouço jurídico, a começar pela "Carta Magna", impõe a Si, às instituições e a cada uma das pessoas, indistintamente, que estejam sob sua área de influência, direitos e deveres.

A Constituição Federal, promulgada em 05 de outubro de 1988, no Capítulo III, artigo 144, trata da Segurança Pública. A existência e definição de competência legal da Polícia Militar está previsto no próprio artigo citado, em seu inciso V e § 5º, respectivamente. No “*caput*”, quando o legislador cita “... *direito e responsabilidade de todos...*”, o sentido do termo é amplo e indistinto, cabe a cada um fazer a sua parte e contribuir dentro de sua esfera e possibilidades.

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

- I - polícia federal;
- II - polícia rodoviária federal;
- III - polícia ferroviária federal ;
- IV - polícias civis;
- V - polícias Militares e corpos de bombeiros

militares.

§ 1º ...

...

§ 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública e aos corpos de bombeiros

²⁹ ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, *Manual básico*, 1986, p.194F. in: LAZZARINI, Álvaro. *A Segurança Pública e o Aperfeiçoamento da Polícia no Brasil*. São Paulo: IMESP, A Força Policial, nº 5, jan/mar 1995, p. 7.

militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.

§ 6º As polícias militares e corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.

§ 7º A lei disciplinará a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades.

§ 8º Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.”

No entender de Diógenes Gasparini:

“Os serviços de polícia ostensiva e de preservação da ordem pública, a toda força, não são predominantemente locais, dado destinarem-se a coibir a violação da ordem jurídica, a defender a incolumidade do Estado e dos indivíduos e a restaurar a normalidade de situações e comportamentos que se opõem a esses valores”. Afirma ainda que, “...a quebra da ordem jurídica e os atentados contra o Estado e os indivíduos são comportamentos que repercutem além dos limites do Município, que transcendem suas fronteiras”.³⁰

Para melhor entendimento sobre a dimensão das atribuições constitucionais das Polícias Militares, previstas no parágrafo 5º, se faz necessário recorrer a alguns conceitos emitidos por eminentes e respeitados estudiosos deste assunto dentro do direito administrativo.

Em aula ministrada para o CSP/II/97, em 03/01/97, o Desembargador Álvaro Lazzarini, ao tratar dos temas: Ordem Pública e Segurança Pública assim se referiu:

“A noção de ordem pública é mais fácil de ser sentida do que definida. Obedece a um contingente momentâneo no histórico nacional.”³¹

³⁰ GASPARINI, Diógenes (Juiz Substituto do TRE-SP, professor de Dir. Administrativo). *Responsabilidade do Poder Público Municipal na Segurança Pública em face da revisão da Constituição Federal*. Palestra proferida no I FORUM NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA, VIOLÊNCIA E CRIMINALIDADE, realizado no dia 27/11/92, no Auditório Petrônio Portella, no Congresso Nacional. São Paulo: IMESP, Revista A Força Policial, nº 2, abr/jun 1994, p. 9.

³¹ LAZZARINI, Álvaro. Desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo, Professor da Academia de Polícia Militar do Barro Branco e do Centro de Aperfeiçoamento e Estudos Superiores da PMESP.

Ordem Pública compreende:

- **tranqüilidade pública**
- **salubridade pública**
- **segurança pública**

Quanto à Ordem Pública, segundo Salvat trata: “*de um conjunto de princípios de ordem superior, políticos, econômicos, morais e algumas vezes religiosos, aos quais uma sociedade considera estreitamente vinculada à existência e conservação da organização social estabelecida*”.³²

De PLÁCIDO E SILVA diz entender-se por ordem pública: “*a situação e o estado de legalidade normal, em que as autoridades exercem suas precípuas atribuições e os cidadãos as respeitam e acatam, sem constrangimento ou protesto. Não se confunde com ordem jurídica, embora seja uma conseqüência desta e tenha sua existência forma justamente dela derivada*”.³³

O eminente professor Diogo de Figueiredo assim conceituou: “*Ordem Pública é a disposição pacífica e harmoniosa da convivência pública, conforme os princípios éticos vigentes da sociedade*”.³⁴

Ainda segundo Lazzarini, “*Ordem Pública, objeto da Segurança Pública, é a situação de convivência pacífica e harmoniosa da população, fundada nos princípios éticos vigentes na sociedade*”.³⁵

³² LAZZARINI, Álvaro. *Direito Administrativo da Ordem Pública*. Palestra proferida em Goiânia, como abertura oficial do ano letivo da PMGO, 1986, p.12.

³³ LAZZARINI, A. e Outros. *Direito Administrativo da Ordem Pública*. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1987, p.8.

³⁴ MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. *A Segurança Pública na Constituição*. São Paulo: IMESP, Revista A Força Policial nº 3, jul/set 1994. p.42.

³⁵ LAZZARINI, A. e Outros. *Direito Administrativo da Ordem Pública*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1987, p. 238.

Por Segurança Pública afirma Moreira Neto: “é o conjunto de processos, políticos e jurídicos, destinados a garantir a ordem pública na convivência de homens em sociedade.”³⁶

Para Terra, a Segurança Pública “representa um estatuto, uma situação, onde o Estado moderno estabelece condições para a manutenção da ordem pública, visando proteger o indivíduo e a sociedade”³⁷

A Constituição Federal de 1988 faz referência à **cooperação**, sendo que esta poderá ocorrer por meio de **parcerias**. Em seu artigo 23 enumera os casos que devem ser cuidados pelos três níveis de governo (nacional, estadual e municipal), abrangendo áreas como: saúde, educação, cultura, ciência, preservação do patrimônio público, meio ambiente, etc.

No parágrafo único fala da fixação de normas sobre cooperação entre os governos; está subentendido as parcerias na área de segurança pública, caso contrário não será alcançado o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

Artigo 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - ...

...

Parágrafo único. Lei complementar fixará normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

³⁶ MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. *Revisão Doutrinária dos Conceitos de Ordem Pública e Segurança Pública*. Brasília: Revista de Informação Legislativa, nº 107. Senado Federal, 1987, p. 152, in: LAZZARINI, A. *A Segurança Pública e o Aperfeiçoamento da Polícia no Brasil*. São Paulo: IMESP, Revista A Força Policial nº 5, jan/mar 1995, p.6.

³⁷ TERRA, Nelson Freire. Cel Res PMESP. *A Segurança Pública e o Direito Constitucional Brasileiro*. São Paulo: IMESP, Revista A Força Policial nº 4, out/dez 1994, p.5.

2.3 Constituição Estadual

O Constituinte Estadual Paulista, inspirado na Constituição Federal, manteve inalterado a mesma linha do legislador federal.

A Constituição do Estado de São Paulo, de 05 de outubro de 1989, no capítulo III, trata da Segurança Pública - Seção I. O art. 139, parágrafos 1º, 2º e 3º prescrevem:

"Artigo 139 - A Segurança Pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e incolumidade das pessoas e do patrimônio.

§ 1º - O Estado manterá a Segurança Pública por meio da sua polícia, subordinada ao Governador do Estado.

§ 2º - A polícia do Estado será integrada pela Polícia Civil, Polícia Militar e Corpo de Bombeiros.

parágrafo 3º - A Polícia Militar, integrada pelo Corpo de Bombeiros, é força auxiliar, reserva do Exército."

Na Seção II, o art. 141, parágrafos 1º ao 4º e art. 142, abaixo descritos:

"Artigo 141 - À Polícia Militar, órgão permanente, incumbe, além das atribuições definidas em lei, a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública.

§ 1º - O Comandante Geral da Polícia Militar será nomeado pelo Governador do Estado dentre oficiais da ativa, ocupantes do último posto do Quadro de Oficiais Policiais Militares, conforme dispuser a lei, devendo fazer declaração pública de bens no ato da posse e de sua exoneração.

§ 2º - Lei Orgânica e Estatuto disciplinarão a organização, o funcionamento, direitos, deveres, vantagens e regime de trabalho da Polícia Militar e seus integrantes, servidores militares estaduais, respeitadas as leis federais concernentes.

...

Artigo 142 - Ao Corpo de Bombeiros, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividade de defesa civil, tendo seu quadro próprio e funcionamento

definidos na legislação prevista no parágrafo 2º do artigo anterior."

No Título IV, Capítulo I, Dos Municípios, o artigo 147 trata da criação de guardas municipais.

"Artigo 147 - Os Municípios poderão, por meio de lei municipal, constituir guarda municipal, destinada à proteção de seus bens, serviços e instalações, obedecidas os preceitos da lei federal."

A Constituição Estadual fala sobre **convênios**, quando a Constituição trata das atribuições do Poder Legislativo, previstos no artigo 20.

"Artigo 20 - Compete, exclusivamente, à Assembléia Legislativa:

*...
XIX - autorizar ou aprovar convênios, acordos ou contratos de que resultem para o Estado encargos não previstos na lei orçamentária; ..."*

2.4 Legislação Ordinária

A legislação infra-constitucional que regula e disciplina as atividades das Polícias Militares.

2.4.1 Decreto-Lei nº 667

O Decreto-Lei nº 667, de 02 de julho de 1969, modificado pelo Decreto-Lei nº 1072, de 30 de dezembro de 1969, reorganizou as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros, e em seu Art. 3º, letra "a" prescreve:

"Artigo 3º - Instituídas para a manutenção da ordem pública e segurança interna nos Estados, Territórios e no Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições:.

a) *executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pela autoridade competente, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;*

b) *atuar de maneira preventiva, como força de dissuasão, em locais ou áreas específicas, onde se presuma ser possível a perturbação da ordem;*

c) *atuar de maneira repressiva, em caso de perturbação da ordem, precedendo o eventual emprego das Forças Armadas;*

d) *atender à convocação, inclusive mobilização, do Governo Federal em caso de guerra externa ou para prevenir ou reprimir grave perturbação da ordem ou ameaça de sua irrupção, subordinando-se à Força Terrestre para emprego em suas atribuições específicas de Polícia Militar e como participante da defesa interna e da defesa territorial;*

e) *além dos casos previstos na letra anterior, a Polícia Militar poderá ser convocada, em seu conjunto, a fim de assegurar à Corporação o nível necessário de adestramento e disciplina ou ainda para garantir o cumprimento das disposições deste Decreto-Lei, na forma que dispuser o regulamento específico."*

2.4.2 Decreto Federal nº 88.777

O Decreto Federal nº 88.777, de 30 de setembro de 1983, aprovou o Regulamento, denominado R-200, que rege as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros Militares.

O Capítulo II do referido diploma legal trata de conceituações e competências.

Em seu artigo 2º, item 27, encontramos:

"27 - Policiamento Ostensivo

Ação policial exclusiva das Polícias Militares, em cujo emprego do homem ou fração de tropa engajados sejam identificadas de relance, quer pela farda, quer pelo equipamento, ou viatura, objetivando a manutenção da ordem pública.

São tipos de policiamento ostensivo, ...;

- ...;

- Rádio Patrulha terrestre e aérea;

-"

No dispositivo legal abaixo, encontramos o respaldo para as Polícias Militares adquirirem aeronaves, e o mesmo texto sujeita as organizações ao controle do Ministério do Exército.

"Artigo 3º...

Parágrafo único - *O controle e a coordenação das Polícias Militares abrangerão os aspectos de organização e legislação, efetivos, disciplina, ensino e instrução, adestramento, material bélico de Polícia Militar, de saúde e veterinária de campanha, aeronave, como dispuser neste Regulamento e de conformidade com a política conveniente traçada pelo Ministério do Exército."*

O artigo 20 faz referências às características das aeronaves que poderão ser adquiridas pelas Polícias Militares, e trata também das restrições.

Artigo 20 - *a aquisição de aeronaves, cuja a existência e uso podem ser facultadas às Polícias Militares, para melhorar o desempenho de suas atribuições específicas, bem como suas características, será sujeita à aprovação pelo Ministério da Aeronáutica, mediante proposta do Ministério do Exército."*

2.4.3 Lei Estadual 616

A Lei Estadual nº 616, de 17/10/74, que dispõe sobre a organização básica da Polícia Militar, entre outras competências, estabeleceu no artigo 2º o seguinte:

“Artigo 2º - Compete à Polícia Militar:

I - executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo fardado, planejado pelas autoridades competentes, conceituadas na legislação federal pertinente, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;

II - atuar de maneira preventiva, como força de dissuasão, em locais ou áreas específicas, onde se presuma ser possível a perturbação da ordem;

III - atuar de maneira repressiva, em caso de perturbação da ordem, precedendo o eventual emprego das Forças Armadas;

IV - atender à convocação do Governo Federal, em caso de guerra externa ou para prevenir ou reprimir grave subversão da ordem ou ameaça de sua irrupção, subordinando-se ao Comando da Região Militar para emprego em suas atribuições específicas de Polícia Militar e como participante da defesa interna e da Defesa Territorial;

V - realizar serviços de prevenção e de extinção de incêndios, simultaneamente com o de proteção e salvamento de vidas humanas e materiais no local de sinistro, bem como o de busca e salvamento, prestando socorros em caso de afogamentos, inundações, dasabamentos, acidentes em geral, catástrofes e calamidade pública;...”

2.4.4 Regras de Tráfego Aéreo

O Tráfego Aéreo no Brasil é regulamentado por normas baixadas pelo Departamento de Aviação Civil - DAC, órgão do Ministério da Aeronáutica, por meio de documentos denominados Instruções do Ministério da Aeronáutica - IMA.

As Operações Aéreas Policiais e de Defesa Civil no país, pela própria característica das missões, conta com regras especiais de vôo que não são facultadas à aviação de helicóptero em geral, estão previstas na IMA 100-4 - REGRAS ESPECIAIS DE TRÁFEGO AÉREO PARA HELICÓPTEROS (31/05/91).

2.4.5 Legislação sobre Convênios Públicos no Estado de São Paulo

Visando regulamentar os procedimentos para celebração de convênios na área da Administração Pública Estadual, o Governo do Estado baixou os decretos abaixo:

- **Decreto Nº 25.644, de 07 de agosto de 1986** - Delega competência ao Secretário de Segurança Pública para o recebimento de doações de bens móveis sem encargos.
- **Decreto Nº 36.763, de 12 de Maio de 1993** (D.O.E. de 13/05/93) - Autoriza a Secretaria da Segurança Pública a celebrar convênios com os municípios do Estado.
- **Decreto Nº 40.722, de 20 de Março de 1996** - Dispõe sobre exigência de autorização do Governador do Estado previamente à celebração de convênios no âmbito da Administração Centralizada e Autárquica e sobre a instrução dos processos respectivos.
- **Decreto Nº 41.165 - de 20 de setembro de 1996** - Dispõe sobre a realização de despesas com convênios, contratos de serviços e de obras e compras no âmbito da Administração direta, autarquias, fundações e empresas do Estado.

2.4.6 Normas Administrativas na PM

O Estado-Maior da Polícia Militar do Estado de São Paulo elaborou e o Comando da Corporação baixou a Diretriz Nº PM4-001/3.0/96 - normas de procedimentos para recebimento de doações.

3 VIOLÊNCIA CRIMINAL

A sociedade brasileira vem enfrentando nos últimos tempos um crescimento da violência urbana, a violência associada à complexidade da vida urbana. Isto tende a continuar se agravando, pois, pelo menos a curto prazo, não se vê nenhum aceno, por parte do poder público, para resolver os problemas de desagregação existente na estrutura urbana dos grandes centros.

A violência impede a entrada de investimentos externos, retardando o desenvolvimento das cidades, de regiões e do país. Causa prejuízos, provoca emigrações, mas, pior que isto, ela rouba a paz e a liberdade de seu próprio povo.

O aumento dos índices de criminalidade nas grandes cidades da América Latina, nos últimos anos, transformou a região na mais violenta do planeta, e o Brasil já ocupa o terceiro lugar nesta indesejável classificação (“ranking”).

A Grande São Paulo, o principal centro industrial, econômico-financeiro da América Latina, um dos maiores conglomerados urbano do mundo, enfrenta graves problemas. A falta de investimentos em políticas sociais, desequilíbrio na distribuição da renda, proliferação das drogas são fatores de desagregação social deste final de século, tudo isto tem contribuído para elevar os índices de criminalidade inquietando a todos indistintamente.

3.1 Causas / Soluções Projeto MCKINSEY

A Polícia Militar, entidade responsável pela preservação da ordem pública e a defesa social, preocupada com a situação, em 1991, contratou uma empresa de consultoria para desenvolver um trabalho no sentido de identificar os principais problemas e apresentar algumas alternativas para solucioná-los. Foi denominado Projeto Mckinsey, e dentre outros objetivos visava identificar aspectos

estratégicos e organizacionais da PM, propor planos de ação que pudessem promover reformas no sistema de segurança do Estado e aumentar a eficiência e eficácia da Polícia Militar.

No relatório final do documento, intitulado "Diagnóstico do Sistema de Segurança e da Organização da Polícia Militar no Estado de São Paulo", dentre outros tópicos, nas conclusões mencionaram-se prejuízos causados pela criminalidade.

A equipe do projeto concluiu que, embora o número de ocorrências venha mantendo uma certa estabilidade, o número de ocorrências violentas vem aumentando, além de envolver maior soma em valores: homicídios, acidentes de trânsito com vítimas, roubos de veículos... Fazendo uma ponderação das ocorrências pelo custo médio unitário, concluíram que o **prejuízo material** causado à sociedade somente na Grande São Paulo chega a cerca de **US\$ 1,2 bilhões ao ano**. Estima-se que este número aumentaria em 50 % se fossem computadas as ocorrências não registradas e não atendidas.

A pesquisa foi realizada em 1991, desta época para cá os índices continuaram crescendo, conforme pode-se observar na tabela abaixo; nos crimes contra o patrimônio, a variação de crescimento está entre 4.6% a 101%, portanto, hoje, o prejuízo estimado está acima dos números encontrados pela equipe do projeto.

Crescimento de Furtos e Roubos na Grande São Paulo nos anos de 1991 e 1996.

Tabela 3

Ano	Furtos	Roubos	Furto/Roubo de veículos	Roubo a Bancos
1991	105.998	67.081	64.608	581
1996	110.911	84..235	110.646	1.171
Crescimento				
%	4.6 %	25.5 %	71.2 %	101.5 %

Fonte: Resolução SSP nº 48/91, Delegacia de Roubo a Bancos do DEIC e CAP/SSP-Mar97.

3.2 Roubos a Instituições Financeiras

No ano de 1996, ocorreram 1.171 casos na Grande São Paulo, contra 848 do ano de 1995, de um total de 985 em todo o Estado, onde os marginais roubaram a importância de 41,5 milhões de dólares.³⁸

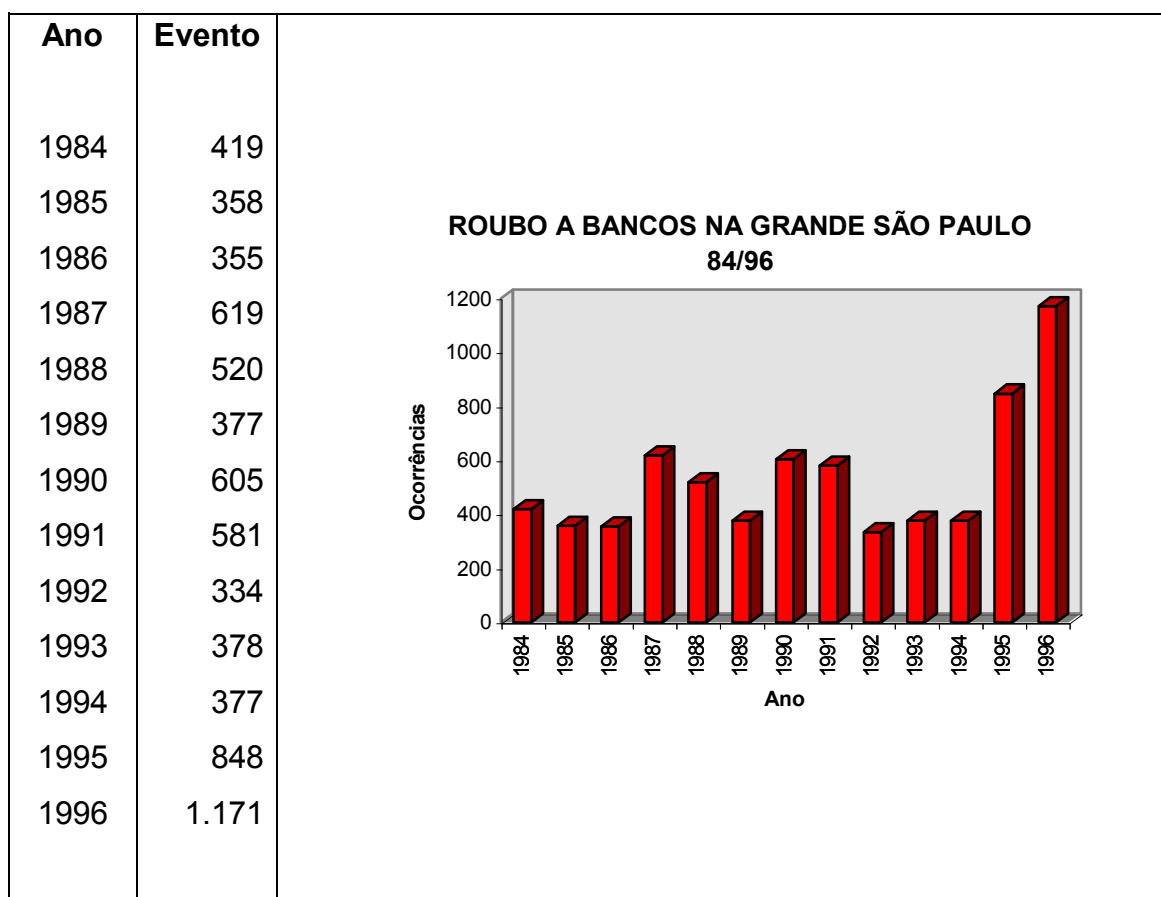
Dados da Secretaria de Segurança e da Federação Brasileira de Associação de Bancos - Febraban indicam que os índices vêm crescendo; no mês de fevereiro de 1996 ocorreram 101 roubos na Grande São Paulo, segundo estimativas, com prejuízos em torno de US\$ 3,5 milhões de dólares roubados das instituições financeiras e 186 armas levadas dos guardas de segurança, sendo que só no dia 29, último dia do mês, ocorreram 16 assaltos.

A ação violenta dos marginais nos assaltos a Bancos não produzem só vítimas fatais e feridos. Muitos bancários e clientes, após sofrerem momentos de tensão sob a mira de pesadas e sofisticadas armas dos marginais, acabam sofrendo distúrbios psíquicos por muito tempo. Afirma um diretor do Sindicato dos Bancários do de São Paulo: *“Os assaltos são episódios de extrema tensão, nos*

³⁸ Coordenadoria de Análise e Planejamento - CAP da SSP/SP - Mai97

quais existe concretamente a possibilidade de alguém perder a vida.”³⁹ Em 1995 ocorreram 985 assaltos no Estado de São Paulo, 03 pessoas foram mortas. Registros indicam que vítimas, mesmo após se submeterem a tratamentos psicológicos, ainda ficaram com algum tipo de seqüelas. Segundo uma gerente do Unibanco, “... Não precisa ter tiro. Só o susto que a gente leva vendo um bandido gritando com uma arma já basta”.⁴⁰

No gráfico abaixo nota-se que os números de roubos a bancos na Grande São Paulo, que vinham mantendo uma média constante, a partir de 1995, teve um aumento significativo.



Fonte: CAP/SSP - Mai97

Gráfico 1

3.3 Roubo de Cargas

³⁹ LERRER, Débora. *Mãos ao alto*. São Paulo: Publisher Brasil, Revista dos bancários, nº 11, jul/ago 1996, p. 13.

⁴⁰ LERRER, Op. Cit., p.13.

O roubo de carga “**é a indústria criminosa que mais cresce nos anos 90**”.⁴¹ Os primeiros registros de roubo de cargas datam dos anos setenta, os criminosos atacavam motoristas de caminhões que transportavam cassiterita (minério de estanho), extraída no norte do país e transportada para os grandes pólos industriais. As ocorrências se davam em locais inóspitos, a carga e o veículo eram negociados no mercado clandestino. O aumento dos casos, e as ações violentas dos marginais, fez com que as empresas criassem sistemas de segurança, que reduziram os registros nas estradas e as quadrilhas passaram a atuar próximas aos grandes centros urbanos.

Durante seminário realizado em São Paulo, no Hotel Meliá, sobre Atuação do Crime Organizado nos Sistemas de Transporte de Cargas, em 22/11/96, o Secretário da Segurança Pública, Prof. José Afonso da Silva, durante sua palestra, falou sobre a atuação das quadrilhas envolvidas nesta modalidade de crimes e a “*forma empresarial com que a coisa vem sendo desenvolvida*”.⁴²

Em 20 de março de 1997, foi realizado, em São Paulo, o **Seminário “Roubo de Cargas”**, com participação da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, de segmentos da iniciativa privada nacional na área de seguros, indústria, transportadores, profissionais liberais (advogados); da indústria norte americana e um Supervisor do “Federal Boreau Investigation” - FBI dos Estados Unidos. Durante a abertura do seminário, Robert Hein, Diretor da Câmara Americana de Comércio - AMCHAM BRASIL, entidade promotora do evento, numa abordagem geral sobre as perdas e riscos que o setor vem enfrentando, com reflexos nos preços das mercadorias, afirmou: “*Viver no Brasil custa um pouco mais caro. Os produtos brasileiros perdem competitividade*”.⁴³

⁴¹ VEJA. *Golpe no Asfalto*. São Paulo: Abril, Revista Veja, 02Abr97, p.59.

⁴² SILVA, Mauro Carvalho de. *Crime Organizado*. São Paulo: Jornal O ESTADO DE S PAULO, 23 nov 1996, p.C4.

⁴³ HEIN, Robert. Diretor da Câmara Americana de Comércio. Abertura do Seminário “Roubo de Carga”, realizado em 20/03/97, em São Paulo.

O crime organizado de roubo de cargas vem causando sérios prejuízos aos transportadores, inviabilizando operacionalmente empresas menos estruturadas.

“Diante da ineficiência do aparato policial para reprimir e conter a escalada de crime dessa natureza, algumas empresas já vem adotando, por iniciativa própria, medidas de segurança destinadas a preservação do patrimônio, bem como a segurança pessoal de motoristas e ajudantes. Destacam-se, entre essas empresas, as que operam com o transporte de medicamentos, eletro-eletrônicos, cigarros, pneus e confecções, produtos que sabidamente, constituem algumas das cargas mais visadas pelas quadrilhas. O custeio desses esquemas de proteção, vão desde a contratação de seguros até o uso de escoltas armadas, comboios e sistemas de rastreamento de veículos. As empresas transportadoras chegam a destinar mais de 12% de receitas em ações operacionais”.⁴⁴

Isto provoca reflexos diretos no custo do produto para o consumidor. Uma preocupação dos empresários do setor é que caso não seja feito nada para reverter a escalada desta modalidade de crime e garantir o funcionamento normal do sistema “o Brasil corre o risco de sofrer um colapso no abastecimento”.⁴⁵

O prejuízo com roubo de cargas no Brasil cresceu mais de dez vezes nos últimos cinco anos, em 30% dos casos, além da carga, o veículo também desapareceu. Em 1994 os prejuízos foram de U\$ 102 milhões, em 1995 de 162 milhões e em 1996 (em três mil eventos) o prejuízo foi de 213 milhões de dólares.

Tabela 4

Evolução do Número de Ocorrências - Roubo de Cargas						
Ano	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Eventos	1.623	1.673	1.795	2.556	2.700	3.198

Fonte: Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de São Paulo-SETCESP

⁴⁴ SILVEIRA, Alberto. Ten Cel. *A ROTA na Prevenção Especializada ao Roubo de Cargas no Município de São Paulo*. São Paulo: CAES, CSP-II/96 (monografia apresentada à PMESP), p. 21.

⁴⁵ VIANNA, Geraldo Aguiar Brito. Sócio-Diretor da ITD Transportes. Palestra proferida 20/03/97, durante Seminário “Roubo de Carga”, realizado na AMCHAM/BRASIL - Câmara Americana de Comércio - São Paulo.

A maior incidência destes crimes ocorre no eixo Rio-São Paulo, na seguinte proporção: 65% dos casos no Estado de São Paulo; 24% no Estado do Rio de Janeiro; e 11% distribuído no resto do Brasil.⁴⁶

Em São Paulo, 66% dos casos ocorrem na Capital, 20% na Grande São Paulo e 14% no resto do Estado. Para isto as quadrilhas recorrem a diversos recursos. Para se ter uma noção, um criminoso, que mandou matar um policial militar, comandava da cidade de Ribeirão Preto, via telefone celular, o roubo de cargas em São Paulo.⁴⁷

Tabela 5

Roubo de Cargas no Município de São Paulo - 1991 - 1996		
ANO	EVENTOS	VALORES EM US\$
1991	374	10.000.000,00
1992	796	11.000.000,00
1993	854	40.000.000,00
1994	975	85.000.000,00
1995	838	105.000.000,00
1996	921	109.400.000,00

Fonte: SETCESP

O que se constata pela da tabela é que, a despeito dos números de ocorrências não ter aumentado significativamente nos últimos cinco anos, o prejuízo cresceu muito, significa que cada vez mais as quadrilhas selecionam cargas e mercadorias com maior valor agregado.

O número de ocorrências de roubos é significativamente maior do que os de furtos. Da mesma maneira intensifica a violência dos marginais durante a abordagem dos motoristas de caminhões e ajudantes, praticando agressões físicas

⁴⁶ SANTOS, Artur Luiz Souza. Vice Presidente da PAMCARY (Sistemas de Seguros e de Gerenciamento de Riscos de Transportes Multimodais de Cargas). Palestra proferida na AMCHAM/BRASIL - Câmara Americana de Comércio - São Paulo.

⁴⁷ Idem.

e até mortes, o que exige providências urgentes por parte das autoridades responsáveis tanto na prevenção quanto no desmantelamento das quadrilhas.

3.4 Furto e Roubo de Carros

O problema do aumento da violência não se restringe à região metropolitana da Capital, vem crescendo de maneira geral em todo Estado. Para se ter uma noção, consta abaixo alguns dados criminais da cidade de Campinas, no interior, e Santos, no Litoral Paulista. A despeito de apresentarem características regionais próprias e distintas, quanto ao tipo de população, atividades comerciais e industriais, numa coisa há semelhanças, que é a escalada da violência.

Durante a visita ao CPA-I/6, realizada pelos Oficiais-Alunos do CSP-I/97, em 07/05/97, o Comandante do 6º BPM/I, durante sua exposição, apresentou um quadro geral sobre o histórico, organização e a atuação da Unidade no atendimento à população, prevenção e combate ao crime em Santos. Ao abordar o problema das organizações e das drogas fez um alerta: *“o crime organizado está aumentando na região, se não for tomada uma providência urgente, a situação ficará fora de controle”*.⁴⁸

Tabela 6

Ocorrências Policiais - Cidade de Santos				
Ano \ Evento	Homicídios	Roubo a Bancos	Furto	Roubo
1994	68	6	1.322	
1995	59	41	1.211	
1996	70	51	832	
1997	18	3	298	

Fonte: P/3 - 6º BPM/I

Analogamente ao que vem ocorrendo na Grande São Paulo, o índice de ocorrências nas cidades mais desenvolvidas do interior paulista também tem aumentado no decorrer dos últimos anos.

Tabela 7

Ocorrências Policiais - Cidade de Campinas									
Mês	Jan			Fev			Mar		
Ano	1995	1996	1997	1995	1996	1997	1995	1996	1997
Ocorrências									
Furto	690	666	669	639	647	706	953	692	729
Roubo	246	454	647	369	466	719	487	422	761
Furto/roubo de autos	446	770	657	600	724	644	672	697	745

Fonte: Delegacia Seccional de Polícia de Campinas

3.5 Custo dos Seguros

Todos pagam pela falta de segurança, o que difere é o percentual e a forma com que isto ocorre. As vítimas de crimes, estas sim perdem os seus bens, ficando com os prejuízos e com as seqüelas se não físicas pelo menos moral.

Os proprietários de veículos que renovaram o seu seguro a partir de outubro de 1986, pagaram em média entre 25% a 30% a mais, sendo que nos carros populares os índices foram maiores. Sob o título: “**Seguro de carro poderá ficar até 50% mais caro em outubro**”, o Jornal O ESTADO DE S. PAULO, publicou artigo onde afirmava: “o aumento dos preços dos seguros deve chegar aos clientes de forma dissimulada, com corte nos descontos sobre o preço a vista, redução nas bonificações e até revisão para cima nas taxas de ocorrências de sinistros (roubo e furto),...”⁴⁹ Os motivos que levaram as seguradoras a alterarem

⁴⁸ MELO, Eduardo Beserra. Maj PMESP, do 6ª BPM/I.

⁴⁹ CHIARA, Márcia. *Seguro de carro poderá ficar até 50% mais caro em outubro*. São Paulo: Jornal O ESTADO DE S PAULO, 19 Set 1996, Economia, p. B11.

seus preços foram o aumento das ocorrências. Nas afirmações de Cláudio Afif Domingues, Vice-presidente da Federação Nacional das Seguradoras, entre janeiro e julho de 1996, a carteira de veículos, em relação às receitas, deu um prejuízo operacional entre 7% a 10%, devido, principalmente, ao aumento de roubos e colisões na cidade de São Paulo.

As companhias de seguro pagaram, só no período, de janeiro a maio de 1996, a importância de R\$ 1,2 bilhão em roubos e colisões de veículos, em todo o País. Só em São Paulo foram registradas 47% dessas ocorrências. Apenas em roubos e furtos as seguradoras pagaram 30% desse valor, o que corresponde a R\$ 169,2 milhões de reais.

Tabela 8

NÚMEROS DA VIOLÊNCIA NA GRANDE SÃO PAULO - 1984/1996					
Ano	Homicídios dolosos	Furtos	Roubos	Furto/roubo de veículos	Roubo a Bancos
1984	3.516	124.809	58.970	48.055	419
1985	3.696	121.976	51.822	50.856	358
1986	4.011	110.381	45.470	43.861	355
1987	4.581	115.555	47.519	44.144	619
1988	4.444	120.770	50.121	53.745	520
1989	5.563	130.924	48.882	59.036	377
1990	5.661	124.278	60.508	67.495	605
1991	5.608	105.998	67.081	64.608	581
1992	4.908	131.038	66.520	73.457	334
1993	5.828	142.578	66.594	89.571	378
1994	6.697	135.132	68.006	103.547	377
1995	7.358	114.876	71.394	90.215	848
1996	7.832	110.911	84.235	110.646	1.171

Fonte: Resolução SSP nº 48/91, Delegacia de Roubo a Bancos do DEIC e CAP/SSP-Mar97

3.6 Violência - Obstáculo ao desenvolvimento

O aumento crescente da violência nos grandes centros urbanos de países da América Latina elevou esta à posição indesejada no cenário mundial, de região mais violenta e insegura do planeta, trazendo reflexos sobre o desenvolvimento sócio-econômico da região.

Sob o título: **Violência urbana afeta PIB da América Latina**, matéria publicada na primeira página do caderno Cidades de O ESTADO DE S. PAULO, em 1º/03/97, o correspondente em Washington - USA, jornalista Paulo Sotero, em alusão a uma “*Conferência sobre Crime e Violência Urbana*”, a ser realizada entre 02 e 04/03/97, na cidade do Rio de Janeiro, traça um perfil do crescimento da violência urbana nos países da América Latina, fala do alerta do Banco Mundial sobre o impacto da criminalidade nas políticas de desenvolvimento dos respectivos países e das conseqüências sociais e econômicas.

No entendimento do vice-presidente do Banco Mundial (BIRD) para a América Latina, o paquistanês Shahid Javed Burki, os “*Países podem perder entre 1% e 2% de crescimento do PIB por causa dos efeitos do crime e da violência*”.⁵⁰

A Colômbia é o país mais violento da terra, onde as atividades relacionadas ao narcotráfico elevou o número de homicídios em 436%, em 10 anos, considerando os anos 70/80 e 80/90. Um estudo realizado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) concluiu que “*a formação bruta de capital do país é hoje 38% inferior à que seria se o índice de homicídios tivesse permanecido no nível de 1970*”.⁵¹ Baseado na assertiva pode-se afirmar que investir em segurança é investir em desenvolvimento.

⁵⁰ SOTERO, Paulo. *Violência urbana afeta PIB da América Latina*. São Paulo: O ESTADO DE S.PAULO, 1º Mar 1997, p.C1.

⁵¹ idem

O Brasil ocupa o terceiro lugar neste cenário, onde a taxa de homicídios é de 20 para cada grupo de 100.000 habitantes, o dobro da dos Estados Unidos, o país mais violento do mundo desenvolvido. Na América Latina a violência atinge em maior escala as mulheres e crianças; num levantamento realizado em Pernambuco, nos 11 primeiros meses de 1992, 415 mulheres foram assassinadas, 70% por pessoas de seu relacionamento. Considerando que nem todos os casos de violência chegam ao conhecimento da polícia, associado a deficiências dos órgãos responsáveis pela formulação das estatísticas, conclui-se que a situação é mais grave do que se tem conhecimento.

Estudo do BIRD recomenda, aos governos da região, a formulação de políticas e planos para interferir nas áreas de maior risco, especialmente naquelas onde as mulheres e crianças estão mais expostas. Entre outras medidas, como a reforma dos sistemas judiciários, aconselha-se a busca de mecanismos para “*O fortalecimento da capacidade dos governos locais para combater o crime e o **envolvimento da comunidade e do setor privado** (negrito do autor) na operação também são parte da resposta*”.⁵²

O quadro abaixo apresenta o crescimento do número de homicídios nos países da América Latina; apenas no México, Costa Rica e Paraguai os índices decresceram.

Tabela 9

CRESCIMENTO DA VIOLÊNCIA		
Índice de homicídios por 100 mil habitantes		
Países	Fim dos anos 70 / começo dos 80	Fim dos anos 80 / começo dos 90
Colômbia	20,5	89,5
Kingston (Jamaica)	-	70,0
Brasil	11,5	19,7
México	18,2	17,8
Venezuela	11,7	15,2
Trinidad e Tobago	2,1	12,6
Peru	2,4	11,5
Panamá	2,1	10,9

⁵² Idem

Equador	6,4	10,3
Estados Unidos	10,7	10,1
Argentina	3,9	4,8
Costa Rica	5,7	4,1
Uruguai	2,6	4,4
Paraguai	5,1	4,0
Chile	2,6	3,0

Fonte: Organização Panamericana de Saúde, com exceção dos dados sobre Kingston, fornecidos pelo governo jamaicano e baseados em relatório de 1994. (negrito do autor)

A violência urbana afeta a qualidade de vida em todos os seus aspectos, por si só é um empecilho ao crescimento econômico e para ser contida se faz necessário desviar recursos de áreas sociais e investi-los na segurança. Segundo Burki, “...só no Brasil, ... a criminalidade provoca uma sangria de 1% do PIB, cerca de US 7 bilhões”.⁵³

⁵³ MAGNAVITA, Mônica, RENATO, Cláudio. *Combate ao crime pode custar até 3% do PIB latino*. São Paulo: Jornal O ESTADO DE S PAULO, 03 mar 1997, p.C4.

4 PESQUISAS

"Aprender com a experiência dos outros é menos penoso do que aprender com a própria."

José Saramago, escritor português

A pesquisa foi desenvolvida procurando abordar aspectos como o uso de helicópteros na atividade policial. Os estudos que foram realizados adotando métodos técnico-científicos, resultados alcançados e conclusões de operadores; o segundo alvo-enfoque da pesquisa foram os segmentos da sociedade na área empresarial que poderão se tornar parceiros da Polícia Militar para implantação de projeto de interesse comum; ainda foram enviados questionários aos chefes de executivos municipais de cidades do interior do Estado com mais de 100 mil habitantes, com o propósito de verificar a receptividade da idéia, bem como se há alguma predisposição para ajudar a implantar um sistema em seu município.

Num capítulo à parte realizou-se um levantamento sobre organizações policiais que buscaram, nas parcerias, fórmulas para ajudar a resolver problemas sociais de interesse comum.

A coleta de dados se deu por meio de consultas em bibliotecas, entrevistas pessoais, contatos telefônicos, recortes de jornais, revistas, documentação técnica, consultas a instituições policiais, órgãos e entidades de classe, palestras e seminários, pesquisa via internet, experiência pessoal do autor, etc.

Os primeiros estudos sobre o impacto do uso de helicópteros na atividade policial foi realizado por meio de uma "parceria" entre o Departamento do Xerife do Condado de Los Angeles, a Hughes Helicopter Co. (Fabricante de helicóptero), o Estado da Califórnia e a Administração Federal de Assistência aos Organismos de Segurança Pública (os dois últimos entraram com os recursos para financiar o projeto). A supervisão acadêmica ficou a cargo do Instituto para Estudos

Políciais do Departamento de Criminologia do State College em Long Beach - Califórnia, que emitiu um relatório ao final do projeto chamado: "Sky Night" (Cavaleiro do Céu).

4.1 No Exterior

A atividade aérea nas organizações policiais americanas poderia ser dividida em duas fases: a 1ª com a utilização de aeronaves de asa fixa, que se iniciou em 1929, com o Departamento de Polícia de Nova York, e a outra a partir de 1948, quando o mesmo departamento adquiriu o primeiro helicóptero para emprego em missão policial.

Na década de 70, várias organizações já operavam helicópteros para o desempenho de suas atividades rotineiras.

As primeiras aeronaves usadas pelos departamentos eram mais empregadas em missões de busca e salvamento, vigilância de tráfego, transporte e missões de combate a incêndios em regiões montanhosas.

Até então, não existia nenhum estudo de cunho técnico que comprovasse a eficiência dos helicópteros, quando aplicados no policiamento.

Vários questionamentos surgiam. Em junho de 1966, iniciou-se um projeto intitulado "Operação Cavaleiro do Céu" que foi desenvolvido na cidade de Lakewood, à época com 84.500 habitantes e 23 Km², próximo a Los Angeles, na Califórnia.

Em 1968, a Universidade do Sul da Califórnia realizou uma pesquisa de campo em Long Beach, Estado da Califórnia - EUA, uma cidade com uma

população de 387.600 habitantes e uma área de 47.3 milhas quadradas, das quais 10.5 milhas ladeadas de praias e margens. A pesquisa se encontra no Anexo 1.

4.1.1 Avaliação da NASA

Mesmo após resultados tão concludentes e positivos retratados em um estudo que observava estritamente critérios científicos de avaliação e pesquisa, muitos Departamentos de Polícia ainda estavam céticos quanto à validade do helicóptero na prevenção e repressão imediata ao crime, especialmente no que se referia à questão da relação custo-benefício.

Aproveitando o potencial humano e tecnológico que dispunha, já não tão demandado quanto durante os Programas Espaciais Mercury, Gemini e Apolo, em meados de 1970, a NASA criou um novo departamento, chamado Aplicações Tecnológicas Espaciais (Space Technology Applications), que tinha por finalidade aplicar a tecnologia adquirida durante a corrida espacial para resolver problemas técnicos em outras áreas de trabalho humano.

E uma dessas áreas foi justamente a questão tecnológica, econômica e de segurança do uso de helicópteros no policiamento aéreo de cidades.

Para tal, em contrato com a NASA, foi fundado o Laboratório de Propulsão a Jato (Jet Propulsion Laboratory - JPL), em Pasadena, Califórnia, a fim de estudar a utilidade da patrulha aérea com helicópteros em uma área urbana.

A avaliação do JPL foi centrada em três das 17 divisões do Departamento de Polícia de Los Angeles, a equipe utilizou-se de dados estatísticos de outras divisões similares para comparação e realização do estudo. Ambos os lados, da questão policial e de opinião pública, foram avaliados. Os resultados apontaram que:

- a. *“Helicópteros foram considerados efetivos e úteis como veículos de patrulha;*

*b. o apoio popular a tal tipo de equipamento foi total;
c. tendo escolha, policiais no solo preferiam helicópteros para apoiá-los do que ter a mesma quantidade de fundos gasta em mais carros de patrulha. Eles eram favoráveis à segurança dada pelo apoio aéreo”.*⁵⁴

Tal estudo concluiu que o índice de criminalidade decresce não só com o aumento de policiais nas ruas, mas também com o aumento tecnológico posto à disposição dos policiais.

O uso de helicópteros em patrulhamento preventivo reduz o índice de ocorrências em aproximadamente 20% do total, sendo tal redução mais pronunciada quando se leva em consideração os crimes contra o patrimônio, incluindo-se aí significativa redução nos casos de extorsão mediante seqüestro.

As unidades reportaram que durante os 10% do tempo gasto em patrulhamento de rotina, elas têm recuperado propriedades roubadas e furtadas avaliadas em mais de dez vezes o custo total anual da unidade.

Quando esta informação foi levada ao público, em pesquisa independente, revelou que as unidades de radiopatrulhamento aéreo receberam aprovação de 89% do público e 94% dos empresários da região.

4.1.2 Estudos da Câmara da Cidade de Columbus - Ohio -EUA

O Departamento de Polícia de Columbus, Capital do Estado de Ohio, nos Estados Unidos, uma cidade com uma população aproximada de 700.000 habitantes, conta com um efetivo policial de 1.512 homens (1994). Implantou o helicóptero no policiamento no ano de 1971. Iniciou com 03 modelos Hughes 300C, atualmente com 05 equipamentos, voam em média 16 horas por dia, 07 dias da semana.

⁵⁴ LIMA, Op. Cit., p.41.

A fim de avaliar a eficiência da atividade aérea, do ponto de vista custo/benefício, em 1981 a Câmara da cidade decidiu efetuar um levantamento sobre as atividades da Seção de Helicópteros da Polícia, analisando os dados operacionais do período compreendido entre 1972 a 1980. Dentre outros resultados concluíram que:

→ *“Custa seis vezes mais operar o número de carros de patrulha que fariam o mesmo trabalho de um helicóptero.*

→ *Um policial no ar tem um campo de visão de cerca de 700 pés e pode ver um objeto 15 vezes mais longe que um observador pode ver em terra.*

→ *Um só helicóptero pode aumentar a cobertura da patrulha até aquela que necessitaria de 35 carros para ser feita sem uso da aeronave.*

→ *O helicóptero pode responder a um chamado de emergência dentro de 2' (dois minutos), enquanto a média do carro patrulha é de 5' a 6' (cinco a seis minutos)”.*

4.2 POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO

Em 1983, a Corporação operava com a frota de viaturas muito defasada, causando sérias dificuldades para dar o atendimento normal à população e controlar as ocorrências de manifestações populares com atos criminosos.

4.2.1 Fase Experimental

Como a polícia de Nova York, que em 1929 recorreu ao uso de uma nova tecnologia (aviões), com sucesso, como forma de impedir as “acrobacias aéreas”⁵⁵ que violavam a ordem, perturbavam e ameaçavam a vidas das pessoas; em São Paulo, no ano de 1983, num momento de graves tensões, a polícia, com apoio do Governo, se viu obrigada a buscar nos helicópteros, como último recurso, o apoio para impedir a evolução daquele “caos”. O emprego das aeronaves potencializou o trabalho, diminuiu o tempo de resposta, melhorou o nível de informação, auxiliou no planejamento e em pouco tempo a polícia voltou a ter controle da situação, restabelecendo a ordem sobre a cidade.

A imprevisibilidade e a rapidez com que aconteciam as ocorrências de “saques” e “quebra-quebra” nas lojas e supermercados, principalmente na periferia, eram fatores que dificultavam a ação policial. Acionadas pelo Centro de Operações, quando as viaturas chegavam aos locais não capturavam mais ninguém; como num “relâmpago” os saqueadores desapareciam.

O aparecimento rápido dos helicópteros era uma surpresa, só que desta vez do lado da polícia. A cada chamado, quando menos se esperava os aparelhos surgiam, em curta fração de tempo. Já sobrevoando o local, contribuíam para prevenir e impedir a tempo a concretização dos atos delituosos.

Não só nos saques, o emprego das aeronaves gerou efeitos positivos, com redução de várias modalidades de ocorrências; isto pode ser comprovado pelos relatórios e documentos que foram emitidos por Comandantes à época. Alguns abaixo reproduzidos:

Ofício nº 669/201, de 13 de outubro de 1983, do Cmt do Comando de Área Leste - CPA-M/4, Cel PM Torquato Tasso Neto.

*“Objetivos atingidos:
a - entrosamento com o patrulhamento motorizado da
Polícia Militar e Polícia Civil, através do COPOM e CEPOL;*

⁵⁵ Manobras ou evoluções aéreas com aeronaves. Ex-Pilotos da I Grande Guerra as realizava sobre a cidade provocando acidentes e expondo vidas em risco.

b - ação psicológica - a presença do helicóptero em constante patrulhamento observa e é observado como presença constante da polícia, afastando os oportunistas à procura de condições para práticas delituosas;

- ação efetiva:

- redução a zero de saques a casas comerciais;

- redução do número de assaltos;

- localização de carros furtados e roubados;

- atendimento de alarme em bancos (falsos);

- locais de ocorrências graves;

- prisão de marginais;

- indicação de locais para facilitação do policiamento motorizado;

- entrosamento entre os componentes da Polícia Militar e Polícia Civil no atendimento de ocorrências.

d - Pelo que vi e senti acho oportuno, essencial e providencial a adoção de patrulhamento aéreo na área sob meu comando, pelos excelentes resultados produzidos."

Relatório nº CPA/M2-004/03/83, de 14 de outubro de 1983, do Cel PM Alberto Constantino Peredne.

"Parte conclusiva: a utilização de uma aeronave em policiamento veio constituir-se no fator surpresa, eis que essa possibilidade não era acreditada pelo público; o seu imediato aparecimento sem qualquer noticiário reduziu drasticamente as tentativas de saque. Ouvido os Oficiais que integraram as guarnições do helicóptero, os mesmos foram unânimes em afirmar sobre a importância do emprego dessa aeronave, a qual permite observar toda e qualquer anormalidade verificada na área, cabendo destacar que sua utilização é eficaz também no combate ao crime comum."

Ofício nº CPC-873, de 14 de outubro de 1983, do Cmt do Comando de Policiamento da Capital, Cel PM João Pessoa do Nascimento, endereçado ao Chefe do EM/PM.

"1. Encaminho a V S^a os documentos em anexo, sobre operações desenvolvidas por helicópteros no patrulhamento aéreo, nas áreas do CPA/M2 e CPA/M-4, com vistas à localização, orientação e identificação de saques que ocorrem naquelas regiões.

2. Esclareço a V S^a que as operações obtiveram pleno êxito e eficácia, principalmente do ponto de vista psicológico, dissuadindo a ação de possíveis saqueadores e reduzindo a quase zero as ocorrências de saques, naquelas regiões."

Relatório nº CPChq-002/3/84, de 15 de março de 1984, do Cmt do Comando de Policiamento de Choque, Cel

PM José Helton Nogueira Diefenthaler, endereçado ao Comando de Policiamento da Capital.

O documento aborda os resultados da operação com dois helicópteros alugados no período compreendido entre 1º de janeiro a 28 de fevereiro de 1984.

"PARTE CONCLUSIVA

Nesses dois meses de emprego operacional dos helicópteros "ESQUILO", podemos afirmar que esse novo tipo de policiamento serviu para o decréscimo de assaltos e roubos, tornando-se um instrumento importante no esforço geral de combate à criminalidade, recomendando a continuidade dessa modalidade de serviço."

4.2.2 Resultados do GRPAe

A implantação da operação com helicópteros na Polícia Militar do Estado de São Paulo, além de ter sido na época um dos principais instrumentos que ajudou a polícia a reduzir a zero a "onda" de "saques" e "quebra-quebra", também nos meses subseqüentes influiu de maneira positiva, ajudando a reduzir os índices criminais.

Ressalta-se que a entrega do 1º helicóptero para a PM deu-se em 15 de agosto de 1984, entrando em operação a partir dessa data. A polícia de imediato permaneceu com a mesma estrutura, sem adicionar outros meios materiais ou humanos.

Apesar das deficiências normais decorrentes da falta de planejamento, meios adequados e a resistência interna, por parte de setores da Organização, o patrulhamento passou a ter participação nas missões policiais, algumas vezes, alcançando bons resultados, auxiliando na detenção de criminosos e, em missão preventiva, evitando outros delitos.

4.2.2.1 Roubos a Instituições Financeiras

O roubo a bancos preocupava a polícia, o reflexo da implantação do patrulhamento aéreo foi percebida de imediato, já no mês seguinte os índices caíram, como se pode observar pelos números da estatística abaixo. Da média anterior de 40 ocorrências por mês, de setembro a dezembro de 1984, os números caíram para uma média de 25. Isto significou uma redução de 37,5 %.

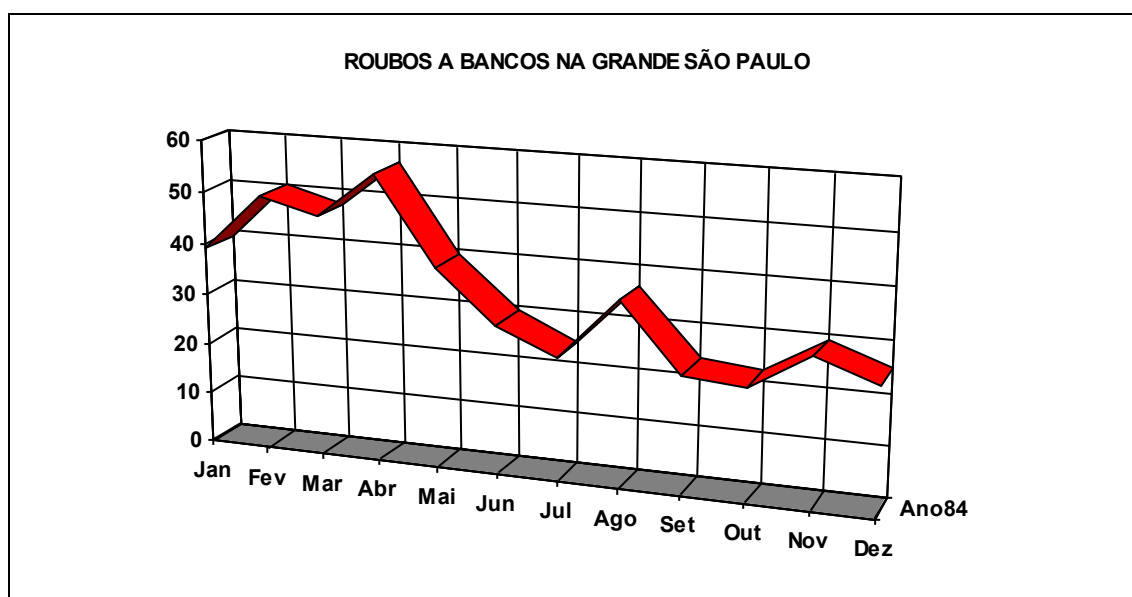


Gráfico 2

Para melhor análise e compreensão, no gráfico 2 estão representadas as ocorrências de assalto a banco de janeiro a junho de 1984 e os do mesmo período de 1985, já com a aeronave em atividade. Houve uma redução de 35.76 %.

Tabela 10

ROUBOS A INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS NA GRANDE SÃO PAULO - 84/85

ANO	PERÍODO	ROUBOS	MÉDIA POR MÊS
1984	Janeiro a Junho	260	43
1985	Janeiro a Junho	167	28

Fonte: Delegacia de Roubo a Bancos do DEIC.

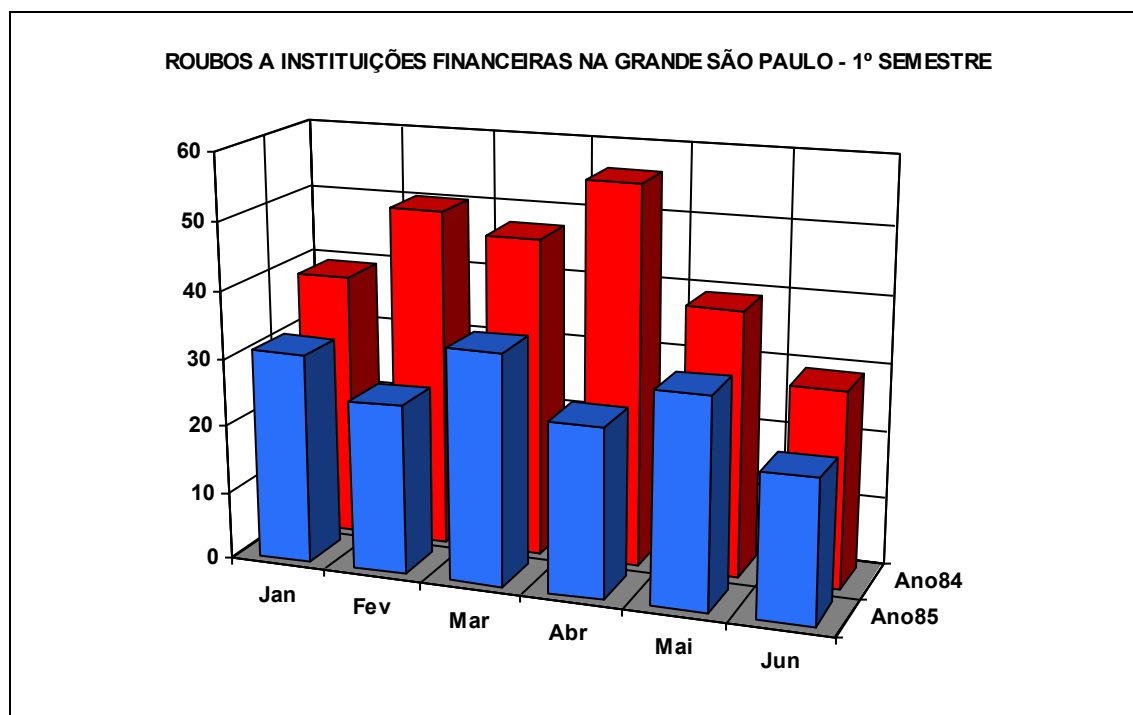


Gráfico 3

Pode-se notar nos anos subsequentes uma mudança de comportamento por parte da marginalidade. Como o sistema de segurança estava preparado para dar uma resposta mais rápida, passaram a praticar os roubos contra postos bancários, normalmente no interior de firmas, reduzindo assim os assaltos às agências abertas ao público. Outra mudança foi quanto ao número e uso de veículos: passaram a abandonar nas imediações do local do roubo, o veículo utilizado denominado "cavalo" na gíria policial, lançando mão de outro para prosseguir na fuga.

4.2.2.2 Furtos e roubos de veículos - Desmanches

Logo após a implantação do policiamento aéreo, várias áreas de "desova" e desmanche de veículos, nos limites da região urbana da cidade, foram localizadas pelas patrulhas do helicóptero. Eram pontos preferidos pelos marginais, pois os obstáculos naturais dificultavam a ação dos patrulheiros em terra. Porém não eram problema para as patrulhas aéreas.

Identificadas, essas regiões passaram a ser objeto de atenção por parte do patrulhamento aéreo. Sendo sobrevoadas constantemente, deixaram de ser locais para prática de tais crimes.

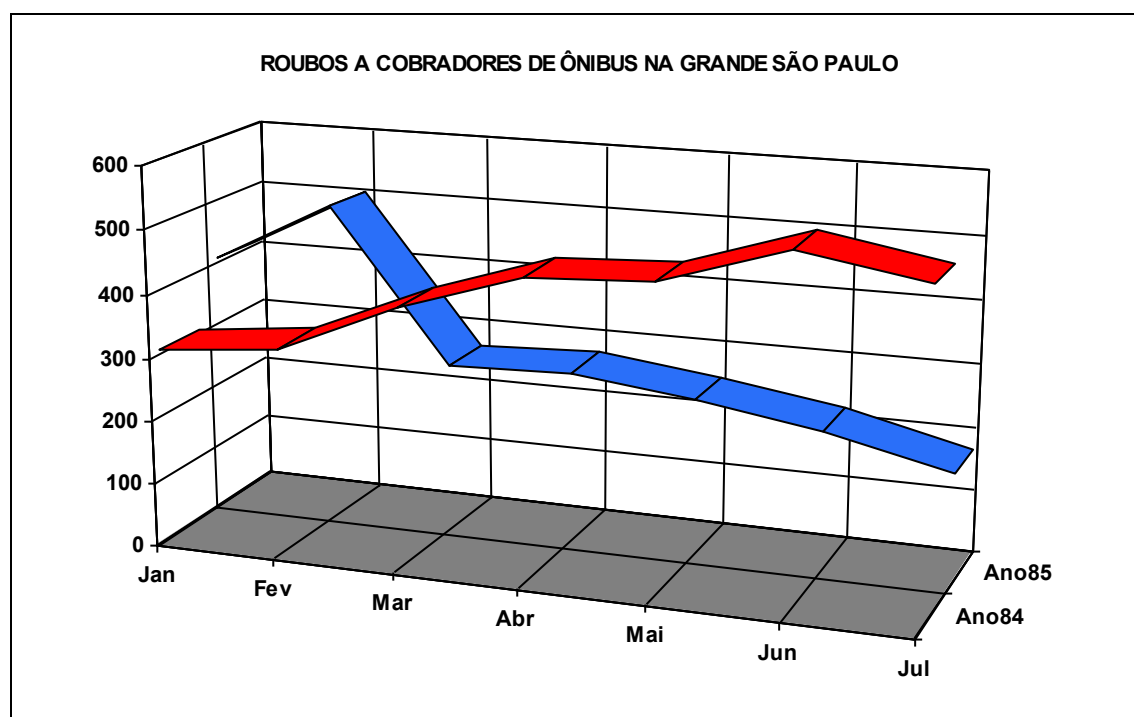
4.2.2.3 Roubos a Cobradores de Ônibus

Os roubos contra cobradores de ônibus também decresceram nos períodos comparados. Os roubos normalmente ocorriam na área periférica da cidade, região mais distante. Que não era óbice quando o meio utilizado era o helicóptero.

Tabela 11

ROUBOS A COBRADORES DE ÔNIBUS NA GRANDE SÃO PAULO - 84/85			
ANO	PERÍODO	ROUBOS	MÉDIA POR MÊS
1984	Janeiro a Julho	4.034	433
1985	Janeiro a Julho	2.031	300

Fonte: Cartório dos Escrivães do Degran - extraído de publicação da "Folha de S. Paulo" de 04/08/85, p. 26 - 2º caderno "Geral".



Fonte: Cartório dos Escrivães do Degran - Folha de S Paulo, de 04/08/85, p. 26.

Gráfico 4

A operação com helicópteros causou forte impacto perante a opinião pública na época, a divulgação, pela imprensa, de algumas missões em que se obteve sucesso devido à participação do helicóptero contribuiu para sedimentar o serviço e, ao mesmo tempo, transmitir uma sensação de presença policial, provocando a queda dos índices de criminalidade na Grande São Paulo.

4.3 Pesquisa - Situação e Análise

Dentro do atual quadro de Segurança Pública, com a falta de recursos do Estado para investir na área e o interesse do município em buscar uma saída para o problema, mesmo porque é o poder público mais próximo do povo, decidiu-se por realizar tal pesquisa.

Com o propósito de avaliar a receptividade e disposição para participar de um **projeto de parceria**, para implementar uma operação de patrulhamento aéreo, com uso de helicópteros, envolvendo o Estado, Município e Iniciativa

Privada, foi formulado um questionário com 06 perguntas objetivas destinadas a Chefes de Poder Executivo Municipal.

As correspondências foram enviadas, primeiramente, via fax e após remetidas pelo correio, para 24 Prefeitos de cidades do interior do Estado com mais de 100 mil habitantes.

Onze Prefeitos atenderam a solicitação, devolvendo os formulários respondidos.

Questionário:

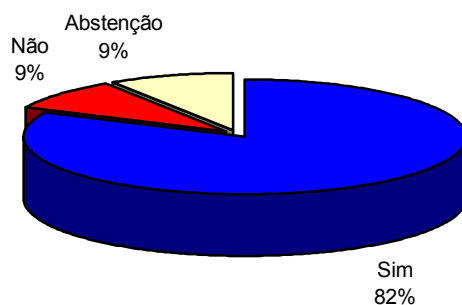
Pergunta nº 1: O vosso município dispõe de algum tipo de serviço próprio na área de segurança?

Tabela 11

ALTERNATIVAS	FREQUÊNCIA	%
Sim	9	81.8
Não	1	9.1
Abstenção	1	9.1

Análise dos resultados:

A pergunta foi direta e objetiva, e mais de 2/3 das autoridades municipais pesquisadas responderam que mantêm serviços próprios de segurança, isto evidencia a necessidade e a preocupação do município sobre o problema.



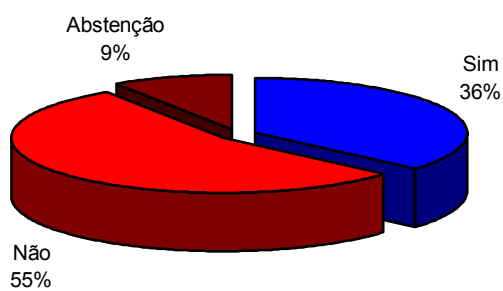
Pergunta nº 2: O vosso município mantém algum tipo de convênio (**parceria**) com o Estado na área da segurança pública?

Tabela 13

ALTERNATIVAS	FREQUÊNCIA	%
Sim	4	36.4
Não	6	54.5
Abstenção	1	9.1

Análise dos resultados:

A pergunta, genérica, engloba as polícias civil e militar, com o objetivo de verificar a tradição do município em trabalhar com parcerias. Nas respostas apenas 2/3 dos pesquisados mantêm algum tipo de acordo na área da segurança pública.



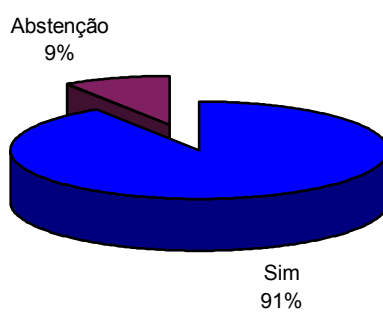
Pergunta nº 3: Conforme a legislação em vigor, cabe ao Estado a responsabilidade de zelar pela segurança pública, dentro do atual quadro, do ponto de vista de V. E^{xa}, **parcerias** nesta área poderiam contribuir para melhorar os níveis de segurança para a população?

Tabela 14

ALTERNATIVAS	FREQUÊNCIA	%
Sim	10	91
Não	-	-
Abstenção	1	9

Análise dos resultados:

A maioria respondeu positivamente ao questionário, entende que as parcerias podem contribuir para melhorar os níveis de segurança para a população.



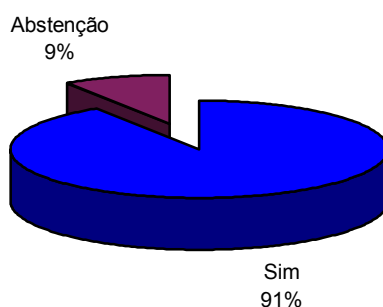
Pergunta nº 4: No entender de V. E^{xa}, seria importante para a população de vossa cidade contar com uma base operacional de helicóptero(s) da Polícia Militar para atender o município e região?

Tabela15

ALTERNATIVAS	FREQUÊNCIA	%
Sim	10	91
Não	-	-
Abstenção	1	9

Análise dos resultados:

Na mesma proporção da pergunta anterior, a maioria entende ser importante para a população de sua cidade contar com uma base operacional de helicópteros da Polícia Militar.



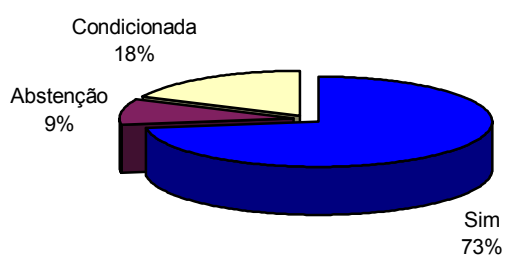
Pergunta nº 5: Vossa E^{xa}. acredita que, se convocada, a Iniciativa Privada local participaria de um projeto de tal magnitude?

Tabela16

ALTERNATIVAS	FREQUÊNCIA	%
Sim	8	72.7
Não		-
Abstenção	1	9.1
Condicionada	2	18.2

Análise dos resultados:

Não foram fornecidos dados financeiros no questionário, o que levou 18% dos pesquisados a responder que dependeria dos valores de investimentos a serem aplicados.



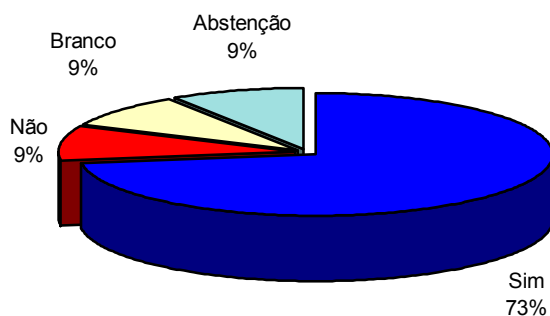
Pergunta nº 6: Vossa E^{xa}. lideraria um movimento, convocando prefeitos, lideranças e Iniciativa Privada local para estudar e viabilizar, por meio de **parcerias**, projeto de implantação de uma base operacional de helicópteros em vossa região?

Tabela17

ALTERNATIVAS	FREQUÊNCIA	%
Sim	8	72.7
Não	1	9.1
Abstenção	1	9.1
Branco	1	9.1

Análise dos resultados:

Com 2/3 de respostas positivas, demonstra que existe uma predisposição dos pesquisados em se empenharem junto a outros chefes do executivo municipal da região e da comunidade local para estabelecer parcerias, objetivando implantação das bases.



Pergunta nº 7: Caso a resposta seja positiva, qual seria a composição ideal nesta parceira?

- () Estado e Município;
- () Estado, Município e Iniciativa Privada;
- () Estado e Iniciativa Privada.

Análise dos resultados:

De acordo com as respostas, entendem os pesquisados que a composição ideal para se firmar parcerias nesta setor, é entre: Estado, Município e Iniciativa Privada.

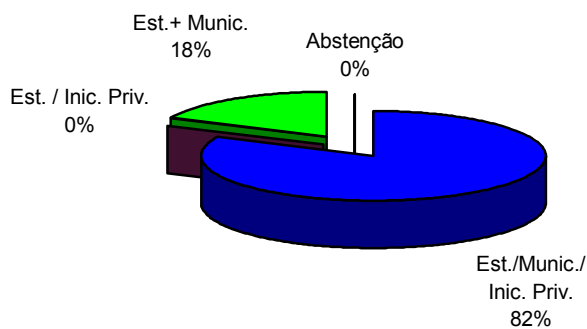


Tabela 18

TABULAÇÃO DO QUESTIONÁRIO			
Questões	Respostas		Condicionado
	Sim	Não	
1	9	1	
2	4	6	
3	10		
4	10		
5	8		2
6	8		1

Ao responder o questionário da pesquisa, na parte final destinada a comentários e sugestões livres, o Prefeito da cidade Sumaré assim se manifestou:

“O Município é próspero e por esta razão sofre o processo migratório de forma desordenada que vem ocorrendo ao longo dos últimos 10 anos. O alto índice de criminalidade, tem sido destaque da imprensa regional. O Poder Público desdobra-se para o atendimento da segurança, todavia mister se faz a presença de um policiamento especializado ostensivo para preservação da Ordem Pública. O Policiamento Aéreo com parceria Estado/Município e iniciativa privada, realmente é uma alternativa importante para a Segurança Pública ...”⁵⁶.
(sic)

⁵⁶ DALBEN, Antonio Dirceu. Prefeito Municipal da cidade de Sumaré-SP.

5 SITUAÇÃO CONJUNTURAL

“O que previne o crime e outras perturbações da ordem pública não é apenas a presença da polícia ostensiva nas ruas, mas sim a presença de uma polícia bem equipada e bem treinada para inibir a prática do delito. Quando ausente esta polícia tem que ter condições de comparecer com rapidez para a repressão.”⁵⁷

A manifestação mais expressiva da presença do Estado, perante a sua população, se dá pela polícia uniformizada, o segmento do poder público mais visível, responsável pelas garantias e defesa da cidadania. Devido à falta de estruturas dos demais serviços de atendimento social do Estado, para o cidadão, a Instituição Policial-Militar é a única do setor público de quem pode se socorrer, a qualquer hora, nas emergências e momentos de dificuldades.

A crise sócio-econômica por que vem passando o País nos últimos anos, decorrente do mau gerenciamento dos recursos públicos por sucessivas administrações, reduziu o grau de eficiência, quando não, conduziu ao sucateamento setores essenciais de atendimento à população.

Ao mesmo tempo, está havendo maior conscientização da população, os anseios e necessidades da comunidade apontam para a busca da qualidade total no serviço público, a Polícia Militar, responsável pela *polícia ostensiva* e de preservação da *ordem pública*, tem que se estruturar e buscar mecanismos eficientes para socorrer, controlar a violência, prevenir e reprimir a atuação delituosa, a fim de contribuir para a garantia de um ambiente social saudável.

O Plano Diretor da Polícia Militar para o quadriênio 96/99, em sua finalidade preconiza: *“A preparação para o terceiro milênio pressupõe a valorização*

⁵⁷ LISBOA, Claudionor. Cel PM Comandante-Geral PMESP. *Seminário Violência & Segurança*, promovido pela Fiesp/Ciesp, em 24/09/95. São Paulo: Texto **Violência & Segurança**, FIESP, 1996, p. 29.

do homem, do conhecimento e a eficiência tecnológica na utilização dos meios indispensáveis ao provimento da segurança para o bem comum.”

5.1 Efetivo da Polícia Militar

Há que se buscar uma política de pessoal, no sentido da “valorização do homem”, capaz de reduzir a evasão dos quadros da Organização. Mesmo com esforços e o ciclo contínuo de seleção e formação, o recompletamento do efetivo da Polícia Militar tem sido um desafio, pois nos últimos dez anos houve uma saída em torno de 55.000 Policiais Militares. Isto ocasiona prejuízo para o Estado, que terá despesas na formação de novos profissionais; perde a polícia, que investiu tempo na preparação e aperfeiçoamento do homem; e perde a sociedade, que deixará de contar com a experiência de um policial com algum tempo na carreira. É uma mão-de-obra qualificada que foi para o mercado, em busca de outra opção de trabalho.

Uma questão sempre em pauta nas instituições policiais é a relação entre o aumento de efetivos e o crescimento da criminalidade. Na Polícia Militar, é assunto que tem sido discutido ultimamente por um significativo número de oficiais, mormente dos últimos postos da carreira (ativa e reserva), sendo um posicionamento unânime que *a PM precisa parar de crescer*. Como solução deste problema, acredita-se ser válida uma política de recursos humanos que priorize a valorização do homem, com elevação da capacitação profissional, associado ao emprego de meios de alta tecnologia.

Scientific and Cultural Organization) recomendam 1 policial para cada 250 habitantes, para regiões densamente povoadas e 1 policial para cada 350 habitantes, para regiões não densamente povoadas.

A fim de dimensionar as necessidades e custos para cobrir satisfatoriamente com policiamento uma área, a equipe do Projeto Radiopatrulhamento Padrão efetuou

um estudo comparativo, antes da implantação do sistema em São Paulo. Para efeito de avaliação, considerou-se um total de 60.000 quadras, 1.000 km² o que corresponde à área urbana da Capital. Um dos critérios levados em conta para dimensionar os recursos humanos e materiais que seriam empregados foi o fator tempo-resposta. Procuraram distribuir os recursos de forma que, teoricamente, um acionamento em qualquer ponto seria atendido no máximo em 2.41 minutos. Foram analisadas as seguintes modalidades: policiamento a pé, a cavalo, de rádio patrulha, patrulhamento tático móvel, ROCAM E ROTA.

A conclusão a que chegaram foi de que o policiamento a pé, longe do que possa parecer à primeira vista, tem um custo muito elevado. O policiamento a cavalo também é dispendioso. Em ambos, os custos se tornam proibitivos.

Em palestra proferida para o CAO-I/94 o Maj Tosta afirmou que devido a deficiência de efetivos, com o tempo, o caminho para a Polícia Militar é adotar o que fazem as polícias americanas, um homem por viatura. A viatura aumenta o potencial, "Cada homem a pé é prejuízo para a Corporação".⁵⁸

O policiamento com uso de motocicletas é o mais barato, porém o desconforto nos dias de chuva e os riscos a que se impõe o policial o torna desaconselhável.

Em breve estudo, a equipe que planejou a implantação do Radiopatrulhamento Padrão, chegou a mesma conclusão que chegaram os americanos há décadas atrás, "a parte mais palpável e pesada do custo em uma organização policial é o seu pessoal."⁵⁹ A tendência, se forem computadas todas as despesas, desde a seleção, formação, treinamento, administração, assistência médica e outros, eleva o patamar acima dos 90 % das despesas globais da organização.⁶⁰

Entendeu a equipe do projeto: "... que sempre serão mais rentáveis, em igualdade de volume, os investimentos realizados nas áreas de equipamento e desenvolvimento tecnológico, que aumentos de efetivos sem recursos."⁶¹

No ano de 1995, os gastos com pessoal na Polícia Militar do Estado de São Paulo foi da ordem de 89,91% do orçamento reservado para a Corporação;

⁵⁸ TOSTA, Roberto Vieira. Maj PMESP. Palestra proferida para o CAO-I/94. São Paulo: 1994.

⁵⁹ PMESP. *Projeto Radiopatrulhamento Padrão*, 1987, p. 38.

⁶⁰ LIMA, O.S. *Implantação de um Sistema de Policiamento Aéreo Preventivo*. São Paulo: CAES - CAO-I/94 (monografia apresentada à PMESP), p. 56.

⁶¹ PMESP. *Projeto Radiopatrulhamento Padrão*, 1987, p. 38.

em 96 foi 90,49%; e a estimativa para 1997 é que as despesas com pessoal alcance 87,22% do total previsto para a PM, que conta com 3,66% do orçamento geral do Estado.

A tabela abaixo demonstra o efetivo da Polícia Militar do Estado de São Paulo de 1975 a 1996 (data referência - 31 dez de cada ano).

Tabela 19

QUADRO DEMONSTRATIVO DO DÉFICIT DE EFETIVO - ANO 75/96
--

ANO	FIXADO	EXISTENTE	CLAROS	DÉFICIT %
1975	54.400	50.313	4.087	7.51
1976	54.400	52.119	2.281	4.19
1977	54.400	51.767	2.633	4.84
1978	57.193	51.378	5.815	10.17
1979	57.193	53.261	3.932	6.87
1980	57.193	53.857	3.336	5.83
1981	60.191	53.487	6.704	11.14
1982	60.191	54.767	5.424	9.01
1983	60.191	55.718	4.473	7.43
1984	60.191	55.546	4.645	7.72
1985	66.523	58.269	8.254	12.41
1986	73.523	61.682	11.841	16.11
1987	74.374	61.783	12.591	16.93
1988	74.374	63.622	10.752	14.46
1989	87.648	68.843	18.805	21.46
1990	87.648	70.180	17.468	19.93
1991	87.648	71.145	16.503	18.83
1992	87.681	70.184	17.497	19.95
1993	87.681	70.347	17.334	19.77
1994	88.308	72.993	15.315	17.34
1995	88.308	73.247	15.061	17.05
1996	88.308	(*) 77.374	10.934	12.38

Fonte: Subseção Planejamento e Controle - 1ªEM/PM (Jan97) (Atualizado até o DO nº 250 de 31Dez96 e BG nº de 31Dez96.)

(*) Incluídos 470 Al Of PM e 5.258 Al Sd PM

5.2 GRPAe - Capacitação Técnica

GRPAe, desde a sua criação, vem realizando a formação de seu pessoal obedecendo a padrões internacionais da aviação. Por meio de cursos e reciclagens realizadas nas Forças Armadas, empresas de aviação e internamente

na Corporação, mantém-se um rígido controle do nível técnico de pilotos e mecânicos da Unidade.

Dentro de uma meta de constante evolução, sempre procurando buscar melhor qualidade para o serviço prestado, trabalha-se com todo o pessoal, pilotos, mecânicos e tripulantes operacionais, o desenvolvimento e aperfeiçoamento de técnicas, visando as múltiplas missões peculiares atendidas pela Unidade, dando sempre ênfase aos procedimentos de segurança de voo.

O efetivo de 28 pilotos de helicópteros, alguns brevetados em aviões, e 13 mecânicos com experiência e carteiras expedidas pelo Ministério da Aeronáutica operacionalizam 08 helicópteros e 03 aviões.

Parte dos pilotos estão habilitados para ministrar instrução de pilotagem elementar de helicópteros. No final de 1996, o Departamento de Aviação Civil - DAC homologou a Escola de Pilotos de Helicópteros da Polícia Militar do Estado de São Paulo, em fase de estruturação, e que já se encontra em condições de ministrar o curso teórico, sendo que, para a formação prática, por questões de economia, recomenda-se o uso de aeronave de menor custo operacional, o que hoje a Corporação não detém.

Quanto à parte administrativa e o controle de manutenção, a OPM conta com uma rede informatizada de computadores que controla toda a parte operacional e de manutenção, capaz de fornecer qualquer dado sobre a situação das aeronaves, possibilitando realizar planejamento com projeções futuras, incluindo disponibilidade de equipamentos e previsões financeiras.

Os integrantes do Grupamento de Radiopatrulha Aérea, com uma experiência já consolidada, têm condições de operacionalizar outras aeronaves que porventura venham a ser acrescentadas à frota, para atuar em qualquer missão (policiamento e defesa civil) no Estado de São Paulo, dentro de técnicas e critérios aprovados em diversos organismos policiais dos Estados Unidos e Europa.

5.3 Helicóptero - Multiplicador de Força

Em tempos de economia globalizada, da “era do conhecimento”, de redes de comunicação e monitoração, via satélite, informações cruzam o globo em tempo real, atingindo todos os pontos da terra; isto está transformando a sociedade, que cada vez se torna mais consciente e passa a exigir das corporações e das entidades a excelência na prestação de serviços.

Computadores, Internet, rádio de microondas com sistema inteligente, telefones celulares, equipamentos FLIR⁶², identificação digital computadorizada, GPS, bem como aeronaves de asas fixas (aviões) e rotativas (helicópteros) são alguns dos equipamentos disponíveis que aumentam a capacidade da polícia na difícil missão de segurança e preservação da ordem.

A afirmação de Casey retrata bem a experiência e visão de quem está acostumado a atuar no combate ao crime, utilizando-se de recursos adequados.

"É incompreensível imaginar uma grande e moderna estrutura de policiamento/defesa da lei não empregando helicóptero em missões de patrulhamento e missões de segurança pública.

Em Phoenix, milhões de crimes permaneceriam sem soluções e muitas vidas teriam sido perdidas se não fossem os helicópteros.

Nenhum outro recurso, a despeito do pequeno número de policiais envolvidos, tem tamanho impacto na redução do crime como o uso de helicópteros.

Mais que isso, helicópteros reduzem o tempo de resposta, dão grande visibilidade sobre extensas áreas e representam uma real e perceptível presença policial."

⁶³

⁶² Forward looking infrared

⁶³ CASEY, Michael T. Lieutenat. Air Support Unit - Phoenix Police Department - USA. Resposta a questionário sobre patrulhamento aéreo. In: LIMA, O.S. *Implantação de um Sistema de Policiamento Aéreo Preventivo*. São Paulo: CAES, CAO-I/94 (monografia apresentada à PMESP), p.34.

Para a preservação do ordem pública, o ideal seria a organização ter condições de atuar dentro do “... *princípio da presença permanente da polícia, como isto não é possível, ela tem que ter meios e recursos para comparecer no menor tempo possível*”⁶⁴, para restabelecer a ordem violada.

Investimentos em helicópteros para a missão de polícia apresenta-se como uma alternativa racional para melhorar o desempenho da Instituição, possibilitar o alcance de melhores resultados operacionais com economia, maior segurança nas operações e redução de pessoal empregado. Hoje, em São Paulo, tanto no Interior como na Grande São Paulo, existe uma demanda reprimida para os serviços, pois com a atual frota não é possível atender todas as solicitações.

Se comparados a operações de outros países, estima-se que a PM no Estado necessitaria entre 30 a 40 aeronaves para possibilitar o atendimento a uma gama maior de missões.

Estudos realizados pela Corporação e aprovados pela Governo para o quadriênio 91/94, previa a aquisição de dezoito helicópteros, dos quais foram comprados cinco. Na atual gestão, para a atividade aérea, o **Plano Diretor 96/99**, da Polícia Militar, além da aquisição de 09 helicópteros, construção de hangar no Campo de Marte e criação de bases operacionais no interior do Estado, prevê:

“2.1.3.1 - Projeto de Policiamento Aéreo Preventivo

Se destina a implantação de um sistema de policiamento aéreo preventivo na região metropolitana da capital e grandes centros urbanos do interior do Estado, através da utilização de aeronaves de pequeno porte, que em sistema de rodízio permaneceriam em sobrevôo constante nas principais áreas de incidência criminal, com conseqüente racionalização do emprego dos meios terrestres.”

⁶⁴ TERRA, Nelson Freire. Cel Res PM. Professor da Univesidade Mackenzie e do Centro de Aperfeiçoamento e Estudos Superiores da PM. Afirmção feita durante aula do CSP-1/97, em 18/03/97.

A equipe do **Cavaleiro do Céu**, à época do estudo, recomendaram que cidades de porte médio e grande cuidadosamente planejem a implantação de um sistema de patrulhamento por helicópteros antes de aumentar a tradicional força policial para fazer face ao aumento da criminalidade.

Resgatando, localizando, perseguindo, prevenindo, combatendo incêndios, socorrendo e salvando vidas, os helicópteros da PM participaram de inúmeras missões como: Inundação de Franco da Rocha em janeiro de 1987; na tromba d'água que atingiu a cidade de Ribeirão Preto, em 11/05/94; explosão do Osasco Plaza Center, em 16/07/96; acidente que vitimou o grupo Mamonas Assassinas; inundação do Vale do Ribeira, em janeiro de 1997; incêndio da Favela Heliópolis, em 18/06/96 e tantas outras missões de menor repercussão pública, porém de significativa importância para as vítimas atendidas.

5.3.1. Meios x Pessoal

Estudos realizados pela NASA (National Aeronautics And Space Administration) e o Departamento de Polícia de Los Angeles concluíram que a *"adição de um helicóptero ao patrulhamento aumenta em seis vezes as possibilidades normais de prender um criminoso"*.⁶⁵

"Em área urbana um helicóptero pode patrulhar efetivamente uma área geográfica 15 vezes maior do que a patrulhada por uma viatura".⁶⁶

Durante o desenvolvimento do Projeto Radiopatrulhamento Padrão chegou-se à conclusão de que *"10 policiais, em uma localidade, cobrem um setor de área equivalente a 1/37 do que cobririam se possuíssem um carro..."*.⁶⁷ O mesmo

⁶⁵ Idem.

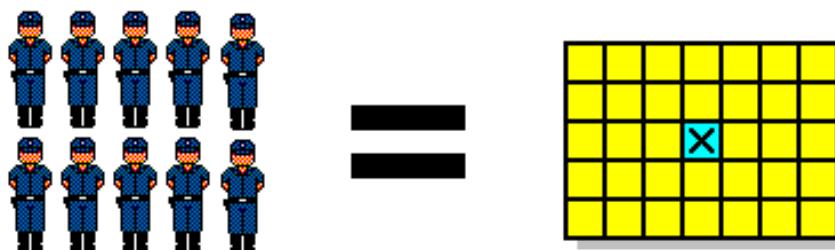
⁶⁶ POLLOCK, Mel. Bell Helicopter Textron Inc. *Palestra* proferida no Encontro Brasileiro de Operadores de Helicópteros no Radiopatrulhamento Aéreo em Belo Horizonte-MG, 25Set89.

⁶⁷ PMESP. *Projeto Radiopatrulhamento Padrão*, 1987, p. 36.

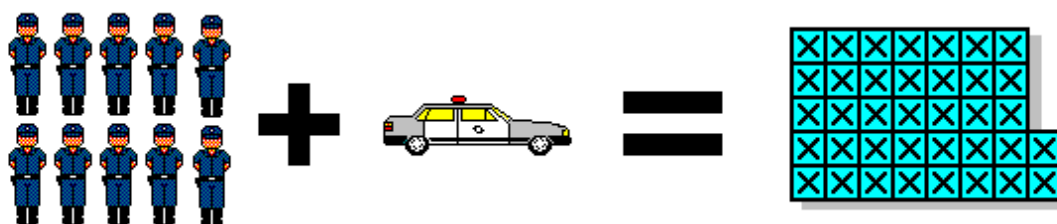
estudo concluiu que a agregação de tal veículo, baseado nos custos de um auto VW modelo Gol, oneraria em menos que 1/3 que a adição de mais um policial a pé.

Verifica-se assim quão eficiente é o somatório de meios ao efetivo policial quando se quer potencializar o seu resultado.

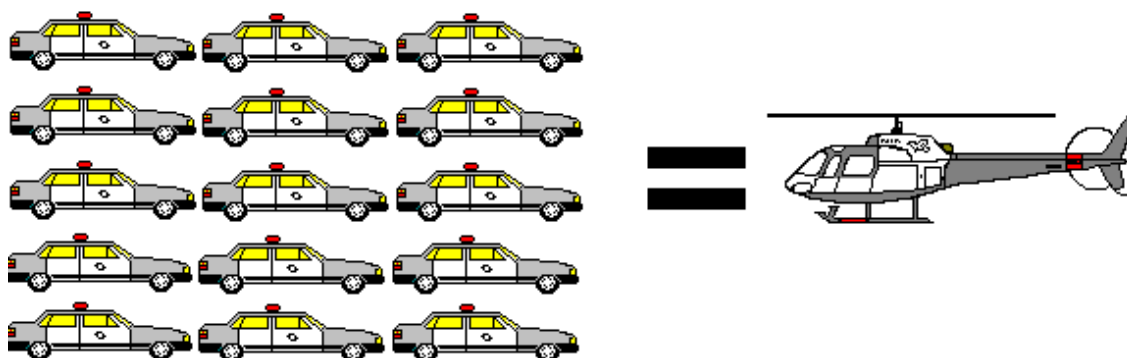
RELAÇÃO EFETIVO - VTR / ÁREA DE ATUAÇÃO



10 POLICIAIS A PÉ



37 VEZES



15 VIATURAS

Figura 1

Numa pesquisa realizada pela revista, especializada em aviação, Rotor & Wing, entre os departamentos de polícia do mundo, obtiveram mais de 100

respostas. A análise de um dos quesitos mostra uma proporção entre o número de helicópteros e a população das cidades.

Tabela 20

Número de Aeronaves por Departamento de Polícia	CIDADES (População)
01 helicóptero	139.000 habitantes
02 helicópteros	666.000 habitantes
03 helicópteros	2.500.000 habitantes
04 a 10 helicópteros	5.300.000 habitantes
Mais de 11 helicópteros	10.000.000 habitantes

Fonte: Rotor Wing International - Special Supplement 1992.

5.3.2 Privilegiada Plataforma de Observação

O helicóptero coloca o policial no melhor ângulo para observação, se estiver em vôo quase sempre chega primeiro, após um acionamento. Insubstituível nas missões de socorro e de resgate, o helicóptero se apresenta como uma privilegiada plataforma de observação. Uma equipe policial em vôo, sobre um local de emergência, contando com equipamentos de comunicação adequados, é capaz de coordenar, orientar e passar informações seguras e importantes para que os centros de operações acionem outros meios, se necessários, e os comandantes em terra tomem as melhores decisões.

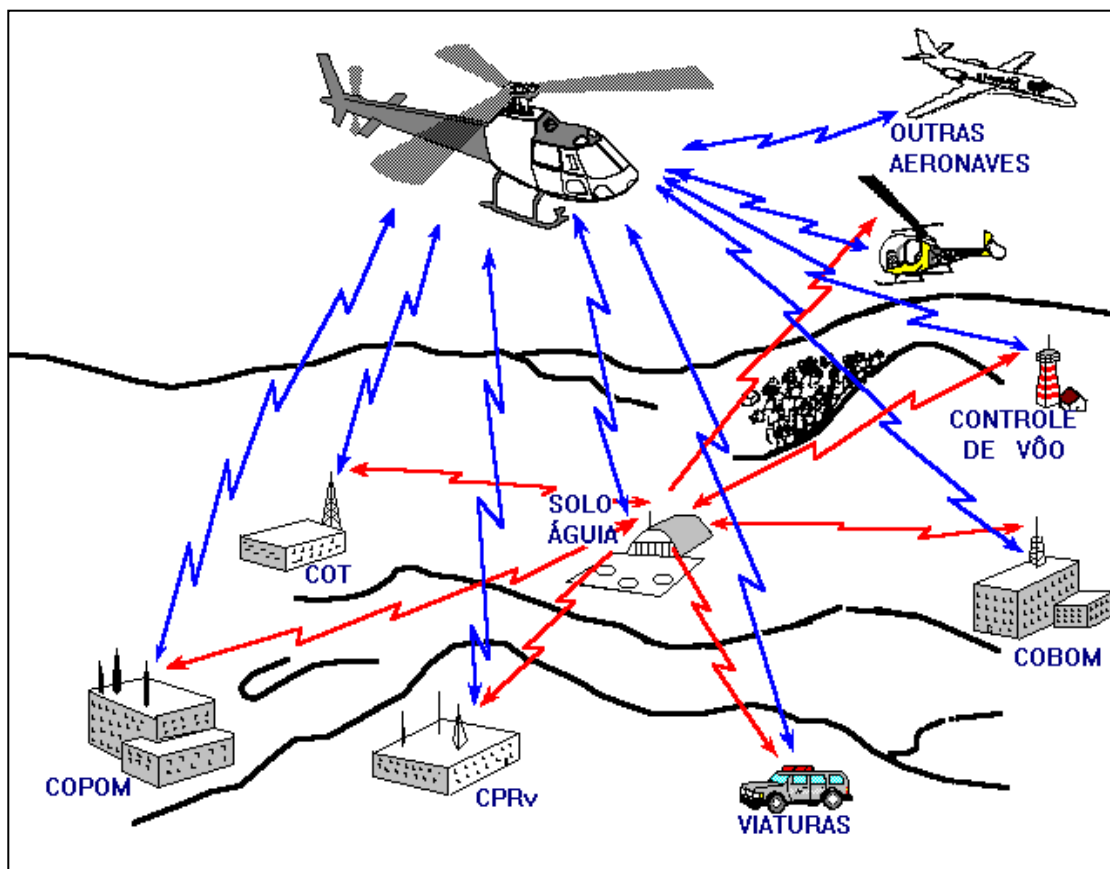


Figura 2 - O helicóptero como plataforma de observação

Descreve-se abaixo algumas tarefas que podem ser desempenhadas pela tripulação de um helicóptero em voo:

1. Identificação, logo no início, pelos focos de fumaça, de pontos de incêndios e informação aos bombeiros, orientando-lhes sobre o melhor trajeto a ser feito;
2. Localização de acidentes, pontos de congestionamentos de trânsito, prováveis causas e acionamento dos meios necessários (viaturas, guinchos, motocicletas, etc.);
3. Identificação e informação aos respectivos órgãos interessados, de casos de invasão de terras, depósitos de lixo clandestinos, loteamentos irregulares,

áreas de cultivo de plantas tóxicas, criação clandestina de animais, ocupação de áreas de risco, etc.;

4. Levantamento de queimadas, desmatamentos e áreas de degradação ambiental;

5. Localização de desmanches de veículos, produtos de roubo e furto abandonados em locais de difícil acesso e visualização por terra;

6. Atuação em missões de defesa civil nos casos de emergências e calamidades públicas, como resgate de vítimas flageladas, prestando-lhes socorro e, quando necessário, removendo-as para atendimento hospitalar de urgência e transporte de alimentos, equipes médicas, medicamentos, sangue para cirurgia, órgãos para transplantes, etc.;

7. Busca e Salvamento de pessoas perdidas em matas ou locais de difícil acesso, com lançamento de alimentos e medicamentos, se o local não permitir o pouso, ou ainda, remoção das vítimas com cabos ou equipamentos de içamento (guincho);

8. Repressão imediata aos crimes contra o patrimônio, permitindo uma rápida busca nas imediações do local onde se deu o evento criminoso, auxiliando as viaturas e o trabalho dos policiais no solo, orientando sua distribuição no terreno;

9. Auxílio no planejamento, controle e repressão a ocorrências de fuga de presos, propiciando uma rápida e abrangente avaliação do local, de forma a auxiliar a Operação e acompanhar o seu desencadeamento;

10. Repressão a ocorrências com refém - o helicóptero permite maior supremacia à polícia, atuando de forma a manter pleno domínio externo sobre a ocorrência, gerando efeito psicológico, desestimulando qualquer plano de fuga por parte dos criminosos;

11. Aumento da segurança do policial em terra, protegendo-o de emboscadas ou acidentes que possam estar além de seu alcance visual. Tal capacidade potencializa-se ainda mais à noite, quando as patrulhas aéreas contam com visor de infravermelho, permitindo a visualização de uma área sem iluminação pela recepção das ondas de calor dos objetos / pessoas ali localizados.

12. Deslocamento rápido de equipes médicas, técnicos ou equipamentos, quando for preciso, a locais de acidentes ou catástrofes naturais;

13. Auxílio, de forma imprescindível, no controle de multidões, seja durante a realização de eventos desportivos ou culturais, seja durante greves, carreatas ou manifestações. Nestes casos, a completa visualização da massa humana pela plataforma que o helicóptero oferece, permite a otimização dos recursos disponíveis para a segurança. A realização de filmagens e fotos; também auxiliam no planejamento;

14. No patrulhamento preventivo, transmitindo uma sensação de segurança - é a polícia ali presente, equipada com tecnologia, para servir e proteger o cidadão.

Os itens acima elencados são exemplos da versatilidade e utilidade do helicóptero policial em apoio, não só nas atividades de Segurança Pública como em outras, ligadas ao bem-estar e amparo da sociedade.

Toda essa vantagem reside na capacidade ímpar do helicóptero de decolar e pousar em pequenos espaços. Com grande mobilidade, desloca-se rápido, sem ficar adstrito aos obstáculos naturais. Cruza os vales, ultrapassa as montanhas, vê além do muro, da cerca e da curva. O helicóptero eleva o homem para trabalhar em prol do próprio homem.

5.3.3 “Cases”

Em quase 13 anos da existência da operação dos “Águias” na Polícia Militar foram mais de 35.000 missões. A cada dia, cada semana, novos fatos, novas histórias. Dentre tantos casos ocorridos, descreve-se abaixo dois que dão uma idéia da importância e o potencial do helicóptero em trabalho integrado com os meios terrestres. A aeronave aumenta as chances de se obter sucesso na ocorrência, diminuindo os riscos para o policial em terra. Com a agregação de recursos tecnológicos - farol de busca e FLIR - o policial passa a ver onde ninguém mais vê.

5.3.3.1 Vítima no Porta Malas

Às 20h30 de 22 de março de 1996, toca “190”, ao atender no COPOM, alguém do outro lado da linha diz que acaba de ser assaltado e se encontra falando do telefone celular de dentro do porta-malas do seu veículo, um auto importado branco, DAEWOO, placa: FLO 1717, que deve estar próximo à ponte Cidade Jardim. Simultaneamente, a ocorrência é despachada para as cabines da área, e “on-line” para o terminal do “Solo Águia”⁶⁸, incontinenti, o controlador de uma das cabines da Zona Oeste aciona o Águia pelo rádio.

De imediato, a equipe do “Águia 2” decola e, em menos de cinco minutos, já se encontra sobrevoando a região da Cidade Jardim, imediações da Av. Morumbi e Jockey Clube, com farol de busca e FLIR ligados, mantendo-se atenta a tudo e a todos, recebendo e transmitindo informações para as viaturas e o COPOM. Essas ocorrências alteram a rotina, a ansiedade na rede é geral. Existe uma grande preocupação, pois uma vida está em jogo. As viaturas comunicam entre si, informando os pontos já patrulhados. Chegando ao local da ocorrência, a tripulação da aeronave leva em conta muita coisa: o tempo decorrido do fato, o ambiente em si, as vias de fuga, condições de trânsito, pontos de congestionamentos, etc. Tudo

isto entra na avaliação para se definir qual o raio a ser sobrevoado. Durante o patrulhamento, nas ocorrências com reféns, mesmo que não localize o alvo, é importante que o helicóptero seja visto, pois provoca influência sobre a ação do criminoso. Um veículo importado branco sobe em alta velocidade a Av. Morumbi e é acompanhado pelo “Águia”. O Comandante posiciona a aeronave e o operador joga o farol em cima dele, o motorista reduz a velocidade e mais à frente pára, mas pelas atitudes constata-se que o veículo não é procurado. Novas buscas. Uma procura ansiosa. O COPOM informa que a vítima fez novo contato - o veículo está parado e ela já ouve o barulho do helicóptero. Intensifica-se o sobrevôo, as atenções voltam para os autos parados e, logo após, a tripulação avista um auto branco importado parado com as lanternas acesas na *marginal Tietê, 500 m após a usina da tração*.⁶⁹. Em seguida, a guarnição do “Águia” pede apoio de uma viatura para checar o carro e, poucos minutos depois, chega a primeira equipe e confirma tratar-se do carro procurado, onde a vítima ainda se encontra no porta-malas. Aberto este, retiram de lá com algumas escoriações, o empresário M.G.C.O., e as equipes se sentem realizadas porque aquele homem está salvo.

A tripulação volta para a base para aguardar a próxima chamada...

Numa oportunidade depois dos fatos, o Sr. M.G.C.O., acompanhado do pai, visitou o quartel. Informou que quando ele foi enfiado no porta-malas, os ladrões, apesar de tê-lo revistado, não perceberam que estava com o celular, o que foi a sua sorte. Ele foi obrigado a que falar baixinho e em frases curtas, pois teve medo que os ladrões escutassem-no. Algumas vezes ouviu o barulho da aeronave, ao final, lembrando emocionado e com voz embargada afirmou: “...acho que se não fosse o helicóptero eles teriam me matado”.

5.3.3.2 Busca noturna - Localizando com o Infravermelho

⁶⁸ Base Operacional do Grupamento de Radiopatrulha

⁶⁹ Elevatória de água do Rio Pinheiros em São Paulo.

No dia 02 de maio de 1997, às 19:00hs foi a vez da “Equipe Noturna”⁷⁰. A postos no hangar com sua aeronave equipada (um Esquilo HB 350 BA) com farol de busca e o infravermelho (FLIR) decolaram ao soar do alarme. A ocorrência de perseguição e cerco era no Setor Leste da Grande São Paulo, próximo ao acesso da cidade de Santa Isabel, entre as Rodovias Airton Senna e Dutra. Quatro homens, ocupando um auto Santana placas PM-3456/SP, não obedeceram ao sinal de parada no “bloqueio policial” na cidade de Itaquaquecetuba, empreendendo fuga. Iniciou-se uma perseguição por uma viatura, momento em que os marginais atiraram contra os policiais; aproximadamente dois quilômetros à frente, os ocupantes do Santana provocaram uma colisão com um auto particular e em seguida abandonaram o veículo, embrenhando-se no mato. À noite era impossível a visualização pelos policiais; realizado o cerco, entrou em cena a equipe do “Águia Dois”⁷¹. Dez minutos após o acionamento já sobrevoavam a região informada pelos policiais em terra. Assim relatou o Oficial Comandante da Operação:

“Devido a imensidão e densidade da mata a ser patrulhada efetuamos minuciosa varredura nos quadrantes definidos pela equipe, sendo sensivelmente eficaz a utilização dos equipamentos FLIR e Farol de buscas. Em determinado momento, ficou visível no monitor do helicóptero a presença de algo estranho sob as folhagens das árvores, porém com características humanas de calor, devido às indicações na tela (coloração mais clara).

Aquele ponto foi iluminado pelo Farol de busca que denunciou a presença de apenas três pessoas, os quais tudo indicava serem os procurados. Verificado contudo, no monitor do FLIR, tínhamos a indicação da presença de mais uma pessoa que ainda não se rendera à ação do “Águia, como fizeram os outros três, já com as mãos sobre a cabeça, tomando posição de total visibilidade. O Comandante comunicou a posição daquelas pessoas aos policiais em terra e assim completou: ...ali aguardamos até a chegada de uma patrulha, quando as três primeiras foram detidas e, seguindo instruções da tripulação, findou-se a operação

⁷⁰ Tripulação Operacional de Vôo que cumpre escala de serviço no período noturno.

⁷¹ “Águia” - designativo operacional dos helicópteros da Polícia Militar do Estado de São Paulo.

culminando com a detenção da quarta, ainda escondida, porém visualmente localizada na tela do FLIR...”.⁷²

Com a presença do helicóptero, os policiais militares começaram a vasculhar a região, próximo de um conjunto habitacional, em determinado momento foram informados pelo rádio que o “Águia” havia localizado as pessoas no mato e estava iluminando o local. A vegetação era densa, com mais de dois metros de altura, *“os marginais arrancaram o capim fizeram uma “toca” e se esconderam, jamais seriam encontrados naquela situação, a participação do “Águia” foi decisiva, as pessoas bateram palmas..”⁷³* afirmou o patrulheiro integrante da Viatura 17372.

Com os criminosos foram encontrados: R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) em dinheiro, um cheque de R\$ 41,90 (quarenta e um reais e noventa centavos), R\$ 90,00 (noventa reais) em vale refeição, produto de roubo do Mercado Econômico em Arujá e foi apreendida uma pistola PT “380”, numeração raspada, 13 cápsulas intactas e um revólver cal-38, numeração raspada e 06 cápsulas intactas. Conduzidos ao Distrito Policial, os adultos foram indiciados e um menor sindicado.

6 PARCERIA

Parceria, segundo o Dicionário Aurélio, entende-se por (parceria, de parceiro + ia.) Reunião de pessoas para um fim de interesse comum; sociedade, companhia. **Parceria agrícola** - Contrato mediante o qual se cede a outrem uma propriedade rústica a fim de ser cultivada, repartindo-se os frutos na proporção que estipularem. **Parceria marítima** - Empresa em que se associam os condôminos de

⁷² PEIXOTO, Rogério Vieira. 1º Ten PM. *Relatório Operacional*. São Paulo: PMESP - GRPAe, 02mai97.

⁷³ SILVA, Jonas Ubirajara. Sd PM 882045-7, componente da guarnição da Vtr 17372.

um navio para explorá-lo. **Parceria pecuária** - Contrato pelo qual se entregam animais a outrem para pastorear, tratar e criar, a troco de uma conta nos lucros.⁷⁴

Parceira rural - É um método de exploração da terra, de origem antiga, ainda usado pelo Brasil afora. De um lado o parceiro proprietário rural e do outro o “meeiro” (trabalhador rural), mediante acordo verbal ou escrito entre si formalizam um parceria para o cultivo da terra. Na agricultura os sistemas mais usados são os chamados: **Parceria “a meia”** ou **“a terça”**.

No sistema **“a meia”** - estipulada a área e tipo de cultura, o proprietário prepara (ara ou gradea) a terra, deixando-a pronta para o plantio, fornecendo a semente necessária. Ao parceiro - meeiro cabe a responsabilidade pela mão-de-obra durante todo o ciclo da plantação, iniciando com o plantio, as limpezas (capinas) necessárias, regas quando for o caso, cuidando da cultura até a colheita. No final o produto é dividido em partes iguais (50%) para cada parceiro.

Hoje, este sistema ainda é adotado no interior do Brasil; o proprietário; além da terra preparada e sementes, fornece insumos agrícolas e energia elétrica para o sistema de irrigação.

No sistema **“a terça”** - o proprietário fornece apenas a terra bruta (rústica), cabendo à outra parte (parceiro) a responsabilidade por todo o resto, preparação, sementes para o plantio, cultivo e colheita. Ao final, na divisão, o proprietário fica com 1/3 do produto e o outro parceiro, com os 2/3 terços restantes.

Parceria na pecuária - um sistema muito comum de acordo entre as partes, onde o proprietário de terras com pastagens disponíveis recebe, em sistema de parceria, da outra parte, gado (bovino) para engorda e/ou reprodução, e ao final do negócio reparte os lucros. Um dos métodos mais adotados consiste em se fazer uma avaliação do valor venal do gado, estipulando no início do negócio e ao final do

⁷⁴ FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio* 1ª ed. São Paulo: Fronteira, Folha

período do valor da venda deduzia-se o preço fixado inicialmente, dividindo os lucros. Durante o período inflacionário, devido a dificuldades apresentadas pela variação excessiva da moeda, em vez de definir preço fixo, adotava-se pesar o gado no início e ao final da parceria, definindo como lucro a diferença. Hoje, o método adotado voltou a ser o do preço.

6.1 Considerações

Paralelamente ao início do período de industrialização do País, a partir de 1930, cresceu a participação do Estado no processo de produção e com ele o crescimento da máquina burocrática. Com o passar do tempo, a administração tornou o Estado, um ente “pesado”, concorrencial, intervencionista, paternalista e tutelador; com seus tentáculos se fez presente em todos segmentos e ramos da atividade, no dizer de Diogo de Figueiredo, o Brasil “*tornou-se assim, um rico empresário num pobre País*”.⁷⁵

Atuando em áreas de produção e serviços, concorrendo com a iniciativa privada, demonstrou ser ineficiente à medida que os resultados nem sempre corresponderam aos esforços consumidos, isto tudo a um alto custo social.

O Estado chegou no seu limite máximo de tamanho, cresceu muito mais do que deveria, chegando à beira do insustentável, os tempos mudaram, os rumos são de modernidade, chegou a vez do caminho de volta, agora, à tona; é o “desinchaço”, a redução da máquina, o Estado “mínimo”, e este, dentro de sua finalidade, deve limitar-se a atuar nas áreas chamadas indelegáveis e de sua vocação, criando mecanismos e condições para que a sociedade livre busque o seu próprio desenvolvimento.

da Manhã S.A. e Jornal do Brasil S.A., 1988.

⁷⁵ MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. *A Segurança Pública na Constituição*. São Paulo: IMESP, Revista A Força Policial, nº 3, jul/set 1994, p. 38.

Do outro lado, esta situação gerou no seio da sociedade uma atitude passiva, do ponto de vista de iniciativas e buscas das conquistas sociais individuais e em grupos, às vezes crítica, mas isentando-se de responsabilidades e da participação, nesta postura de que ao Estado cabe a obrigação de resolver todos os problemas sociais, não dão passos, ficam apenas no aguardo...

No mundo contemporâneo, em tempos de globalização, comunicação em redes, o processo de transformação é muito rápido, organizações se fundem, empresas se associam, países se unem em blocos, buscando proteções e desenvolvimento comum ou o bem comum. E por **Bem Comum** - descreveu o Papa João XXIII, na Encíclica *Mater et Magistra*, como: “O conjunto de condições sociais por onde os homens tornam-se capazes de alcançar mais facilmente a plenitude de seu desenvolvimento”.⁷⁶

Hoje, o Estado Brasileiro não dispõe dos recursos necessários para investir nos serviços públicos, a fim de manter um nível aceitável de prestação de serviços, razão porque, na atual conjuntura, vem buscar na sociedade - parcerias, a essencial cooperação de diversos setores para conseguir tais metas. Esta, co-responsável neste processo, deve dar a sua parcela de contribuição, como alternativa para a solução dos problemas.

Tratando-se de parceria, há que se falar em convênios, como instrumentos de formalização destas.

Convênios administrativos, segundo Hely Lopes Meirelles são: “acordos firmados por entidades públicas de qualquer espécie, ou entre estas e organizações particulares para realização de objetivos de interesse comum dos partícipes”.⁷⁷

⁷⁶ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Parcerias na Administração Pública - Concessão, Permissão, Franquia, Terceirização e outras Formas*. São Paulo: Atlas, 1996, p..20.

⁷⁷DI PIETRO, Op. Cit. p.112.

Convênios não são contratos: “Os integrantes de um convênio trabalham por um objetivo comum e, por esta razão, eles são denominados partícipes e não partes, cujos interesses, ao contrário dos partícipes não são convergentes”.⁷⁸

Hely Lopes Meirelles define Convênios Administrativos como “acordos firmados por entidades públicas de qualquer espécie, ou entre estas e organizações particulares, para realização de objetivos de interesse comum dos partícipes”.⁷⁹

“Os convênios diferenciam-se também dos contratos pela igualdade jurídica de seus signatários e pela ausência de vinculação contratual, com a possibilidade de denúncia por qualquer partícipe, mantidas as vantagens e responsabilidades existentes até esse momento. Neles não existem obrigações recíprocas, nem sanções por inadimplência”.⁸⁰

Tanto os convênios quanto os contratos são acordos de vontades, mas com características próprias; no convênio os interesses das partes são recíprocos e convergentes, enquanto que no contrato estes são opostos e contraditórios. Assevera Hely Lopes Meirelles:

“... no contrato as partes têm interesses diversos e opostos; no convênio os partícipes têm interesses comuns e coincidentes. Por outras palavras: no contrato há sempre duas partes (podendo ter mais de dois signatários), uma que pretende o objeto do ajuste (a obra, o serviço, etc.), outra que pretende a contraprestação correspondente (o preço, ou qualquer outra vantagem), diversamente do que ocorre no convênio, em que não há partes, mas unicamente partícipes com as mesmas pretensões”.⁸¹

“Os convênios e consórcios administrativos revelam-se instrumentos de grande importância, sobretudo num Estado Federal, na qualidade de modelos cooperativos de tipo vertical e horizontal. Os convênios entre entidades de diferentes níveis

⁷⁸ Ofício 48/89-AJG, de 19/10/89, da Assessoria Jurídica do Governo, em anexo ao DEG/Ofício Circular 007/89, de 9/9/89 (expedido a todas as Secretarias de Governo), da Secretaria de Estado de Governo de São Paulo.

⁷⁹ Ofício 48/89-AJG, Op. Cit. p.114.

⁸⁰ MEDAUAR, Odete. *Convênios e Consórcios Administrativos*. IN: BDA - Boletim de Direito Administrativo, Ano XI nº 8, ago 1995. São Paulo: p. 454.

⁸¹ DI PIETRO, Maria Sylvania Zanella. - *Parcerias na Administração Pública Concessão, Permissão, Franquia, Terceirização e outras Formas*. São Paulo: Atlas, 1996, p.113.

administrativos favorecem a realização de atividades materiais no âmbito das competências cumulativas ou concorrentes; atenuam ou evitam conflitos que emperrariam a adoção de providências de elevado interesse da população, como as medidas de combate á poluição nas grandes cidades, as medidas na área da saúde, do ensino, da preservação do patrimônio cultural.

Os consórcios propiciam a reunião de recursos financeiros, humanos e técnicos para a solução de problemas comuns dos seus integrantes, tornando menos onerosas as atividades. Relembre-se que os consórcios podem integrar convênios.

Quanto aos convênios de entes estatais com o setor privado, configuram um dos modos de realização de parcerias, em especial no âmbito da saúde, educação, cultura, artes, ciência, patrimônio cultural, preservação ambiental”⁸².

A saída para o Estado resolver a maioria dos seus problemas é a parceria. Atualmente, esta é uma tônica, afirmativa quase que de consenso por parte daqueles que detêm alguma parcela de poder no gerenciamento da coisa pública.

Durante a solenidade de celebração de um convênio entre um Grupo Comercial e o Programa Comunidade Solidária, num trecho de sua fala, sua E^{xa}. o Sr. Presidente da República, assim se expressou: “... *os problemas no Brasil só serão enfrentados de forma efetiva se houver um conceito muito claro e uma motivação muito clara no sentido de uma parceria. Parceria que envolve o Governo, certamente, mas que se desdobra na sociedade...*”⁸³

6.2 Parceria - Uma alternativa para a Segurança Pública

⁸² MEDAUAR, Odete. *Convênios e Consórcios Administrativos*. In: BDA - Boletim de Direito Administrativo, Ano XI nº 8, ago 1995. São Paulo: p. 461, In: Manual de Projetos de Parcerias. Secretaria do Meio Ambiente, Governo de São Paulo. São Paulo: 199..

A discussão sobre temas ligados à falta de estrutura da segurança pública deixou os gabinetes, saiu para as ruas e tem sido discutido, por meio de palestras e seminários, com participação de representantes de diversos segmentos da sociedade.

Em 25 de setembro de 1996, no debate *Violência & Segurança* promovido pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo-FIESP, foi discutido problemas ligados à situação da segurança pública, como aumento da violência e a falta de recursos da estrutura policial. o Ministro da Justiça, Nelson Jobim, defendeu a participação da iniciativa privada nos projetos para a Segurança Pública. *“Entende o ministro que a questão deixou de ser atribuição exclusiva do Estado e, para tanto, planeja criar fundos de destinação específica para o reaparelhamento das polícias”*.⁸⁴

Nas parcerias propostas na área de Segurança Pública, não está em questão a transferência do Poder de Polícia, Poder de Império que é do Estado, para setores da sociedade civil e sim a participação desta com infra-estruturas, cooperando com os organismos de segurança.

Em 02/03/97, foi realizada no Rio de Janeiro uma Conferência sobre **Crime e Violência Urbana**, além de autoridades brasileiras, estiveram presentes o Secretário-Geral da Organização dos Estados Americanos (OEA), César Gavira; o presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Enrique Iglesias; e o Vice-presidente do Banco para a América Latina, Shaid Javed Burki.

Estudos do Banco Mundial (BID) aconselham aos governos a formulação de políticas e planos específicos para intervenção nas áreas de maior risco, especialmente naquelas em que crianças, adolescentes e mulheres estão

⁸³ CARDOSO, Fernando Henrique. Presidente da República. *Os problemas serão enfrentados com parceria*. Discurso durante a assinatura de convênio entre Grupo Gerdau e a associação de apoio ao Comunidade Solidária. São Paulo: Jornal O ESTADO DE S PAULO, 10 mar 1996, p. R14.

⁸⁴ O ESTADO DE S PAULO. (editorial) *Os Extremos na segurança pública*. São Paulo: OESP, 26 Set 1997, p.A3.

mais expostos à violência. “O fortalecimento da capacidade dos governos locais para combater o crime e **o envolvimento da comunidade e do setor privado** na operação são parte da resposta”.⁸⁵ (negrito do autor).

O jornalista Percival de Souza escreveu um artigo sobre a vinda a São Paulo, do Sr. William Bratton, ex-chefe de Polícia da cidade de Nova York, para participar de um Seminário sobre Violência & Segurança, promovido pela Fiesp/Ciesp. O Sr. Bratton falou das medidas que aplicou e deram certo em NY, recomendando algumas “receitas” que poderiam ser aplicadas em SP. Assim se referiu o articulista: “As responsabilidades precisam ser divididas entre Justiça, Ministério Público, Polícia, sistema prisional e sociedade, que tem nisso tudo muitas possibilidades de cooperar...”.⁸⁶

As Instituições Financeiras associadas à Febraban gastam anualmente no Brasil, no total, por volta de um bilhão de dólares no setor de segurança bancária. Em 11/04/97, na Febraban, durante uma das reuniões da Comissão de Segurança Bancária, integrada por representantes de dos maiores e mais importantes bancos do país, o autor fez uma breve exposição sobre as atividades dos helicópteros da Polícia Militar no combate ao crime, abordando tópicos como:

- Estudos de cunho técnico-científico realizados no exterior para avaliar a eficiência do patrulhamento aéreo regular;
- a atuação dos helicópteros da PM no combate ao roubo a bancos, reportando casos de sucesso;
- a intensificação do patrulhamento aéreo preventivo como forma de reduzir os índices de assaltos;
- o número e o nível técnico operacional e a experiência dos pilotos e tripulantes da Polícia Militar, e a capacidade de resposta ante uma dotação de novos equipamentos;

⁸⁵ SOTERO, Paulo. *Violência urbana afeta PIB da América Latina*. Crime drena recursos de outras áreas. São Paulo: Jornal O ESTADO DE S PAULO, 1º Mar 1997, OESP, p.C1.

→ por último foi deixado como sugestão para ser levada à apreciação das autoridades, a criação de um projeto experimental de patrulhamento aéreo para São Paulo, em sistema de “parceria” (PM + Febraban), com helicópteros colocados à disposição da Polícia.

Durante a exposição e fase de perguntas ocorreram algumas manifestações de interesse sobre o plano, ante a possibilidade de aumentar a segurança, reduzindo os riscos e prejuízos dos bancos. Houve demonstração de interesse pelo tema com manifestação tipo: *“isto é a solução para parte do problema”*. Ao mesmo tempo ocorreram demonstrações de ceticismo, com a seguinte afirmação: *“... a idéia é excelente, mas posso dizer uma verdade: o Estado não é confiável. Quem garante que se for colocado um helicóptero à disposição, depois ele não seria usado para outra coisa?”*.

Esclarecendo tratar-se de idéia ainda incipiente, deveria merecer estudos e análises mais profundas para encontrar mecanismos de administração e controle, isto na possibilidade de um dia vir a ser colocada em prática.

As Instituições Financeiras associadas à Febraban gastam anualmente no Brasil, no total, por volta de um bilhão de dólares no setor de segurança bancária.

Dentro do atual quadro do País, todos os indicativos para a solução da maioria dos problemas, conduzem ao caminho das parcerias. *“Nós temos que fazer parcerias com a iniciativa privada para resolver os problemas de baixo para cima e de cima para baixo”*.⁸⁷ Nem sempre grandes esforços individuais serão capazes de resolver pequenos problemas coletivos.

6.2.1 Miami - Flórida - Estados Unidos

⁸⁶ SOUZA, Percival. *Ex-agente ensina como combater crime*. São Paulo: Jurídica MMM LTDA, TRIBUNA DO DIREITO, Ano 4 - nº 47, publicação mensal, mar1997, p.16.

⁸⁷ NETO, Braz José Araújo. Presidente do Núcleo de Análise Interdisciplinar de Políticas e Estratégias - Universidade de São Paulo (NAIPPE/USP) e Professor de Política e Estratégia do Centro de Estudos Superiores da PMESP. Aula ministrada para o CSP-I/97, 24 mar 1997.

O aumento dos índices de criminalidade na Flórida, um grande “shopping” procurado pelos turistas do mundo inteiro, passou a preocupar as autoridades e os comerciantes locais, pois ameaçava afugentar os 8,5 milhões de turistas que visitam anualmente o Estado, realizando compras numa quantia estimada em 30 bilhões de dólares/ano.

*“(...) Esses últimos crimes colocaram a Flórida em destaque no noticiário - tragédia internacional, Jornais alemães e ingleses deram manchetes explosivas. Um deles dizia: “Trucidados como animais”. A Flórida está fazendo o que pode para salvar sua maior indústria - o turismo (...). A câmara do comércio da grande Miami passou o pires entre seus associados e conseguiu que as empresas abrissem o cofre para tentar compensar os turistas dos problemas que eles possam ter. (...) Levantou-se em uma semana uma dotação de 1,5 milhões de dólares para criação de uma força-tarefa especial na polícia de Miami. Além disso, quem der uma pista valiosa que leve à prisão de algum envolvido em crimes contra visitantes tem direito a recompensa que vai de 10.000 a 100.000 dólares”.*⁸⁸

6.2.2 BRASIL

Os organismos de segurança pública e de defesa civil, como outros importantes segmentos da administração pública, não vêm recebendo do Estado os recursos necessários para o seu reequipamento. Preocupados em servir, ultimamente, as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares, instituições essenciais de prestação de serviços vêm realizando **parcerias** com órgãos públicos, empresas e entidades civis, como alternativa, para atender melhor à comunidade.

⁸⁸ VEJA. *Tiros no Paraíso*. São Paulo: Abril, Revista Veja, ed. 1308, 1993. In: RODRIGUES, Derzi Matias. Ten Cel PMMS. *Participação da Iniciativa Privada na Segurança Pública*. São Paulo: CAES CSP-I/94 (monografia apresentada a PMESP), p.38.

Elencamos abaixo alguns exemplos de organizações que mantêm parcerias na área de segurança pública e meio ambiente:

6.2.2.1. Conselhos Comunitários de Segurança

Os Conselhos Comunitários de Segurança (CONSEG) foram criados pelo Decreto Estadual nº 23.455, de 10 maio de 1985, no Governo Franco Montoro. No espírito de sua criação trazia o propósito de aproximar a polícia da comunidade, da qual ela faz parte e para a qual trabalha. Constituídos por representantes das organizações policiais responsáveis pela segurança da área e pessoas representativas de diversos segmentos da comunidade local, os conselhos devem ser um fórum de discussões e encaminhamentos dos assuntos e propostas para solucionar, em tese, parte dos problemas relativos à segurança da coletividade local. Hoje, estão em funcionamento aproximadamente 900 Conselhos de Segurança no Estado de São Paulo.

6.2.2.2 “Parceria” Governo do Estado de São Paulo & Governo Alemão

“Projeto de preservação da Mata Atlântica”, atingindo 39 municípios entre o Litoral Paulista e o Vale do Ribeira, com uma área de 1.713.723,03 hectares e população de 1.200.000 habitantes.

Em abril de 1995, o Governo do Estado de São Paulo, por meio da Secretaria do Meio Ambiente, firmou uma **parceria** com o Banco de Kreditanstalt für Wiederaufbau - KfW, entidade financeira de desenvolvimento do Governo Alemão, para numa união de esforços realizar um projeto denominado “Projeto de Preservação da Floresta Tropical (Mata Atlântica) no Estado de São Paulo. A primeira fase do projeto (quatro anos) prevê investimentos da ordem de 35 milhões

dólares, destes 56% com recursos do investidor alemão e 44% do Governo de São Paulo.

O 3º Batalhão de Polícia Florestal e Mananciais - 3º BPFM, Unidade Executora, um dos órgãos de fiscalização do meio ambiente, ao final receberá em equipamentos o valor correspondente a 40% do valor total dos investimentos. Já estão em operação equipamentos de informática, veículos especiais (jeep Land Hover) e outros operacionais. Entre os meios está previsto a aquisição de 02 helicópteros, sendo que o primeiro deve ocorrer, mediante licitação pública, já em meados de 1997.

6.2.2.3 Polícia Militar do Estado de Alagoas tem um convênio com a Associação de Ecoterapia de Alagoas, para recuperação de pessoas com deficiências;

6.2.2.4 Polícia Militar do Estado da Bahia mantém convênio com a Universidade da Federal da Bahia para programas de modernização da Polícia Militar, pela implantação da informatização, reengenharia e qualidade total. Em outro programa, envolvendo institutos de direitos humanos, Unicef, “Projeto Axé” e anistia internacional;

6.2.2.5 Polícia Militar do Mato Grosso do Sul mantém convênio com o Fundo Mundial Para a Natureza, Fundação Boticário e Neutrópica, na preparação dos policiais militares para atuarem na fiscalização e preservação da natureza e do ecossistema;

6.2.2.6 Polícia Militar do Estado do Ceará, no projeto “PM-Tur”, envolvendo entidades locais como: Associação dos proprietários de Bares e Restaurantes, de Lazer e Recreação, do Sebrae, Secretaria de Turismo do Estado, Câmara dos Diretores Lojistas, Associação Brasileira de Indústrias Hoteleiras. Visando à recuperação do turismo no Estado, as entidades envolvidas, num trabalho conjunto com a PM, investiram no fornecimento de recursos materiais, como fardamento e

alimentação, e treinamento de policiais sobre turismo e dados históricos, habilitando-os para agirem, em determinados momentos, como agentes, contribuindo dessa forma para elevar os índices de segurança com concomitante recuperação do turismo local, uma vocação natural do Estado;

6.2.2.7 Polícia Militar do Estado de Minas Gerais é provavelmente a organização policial-militar do Brasil que mais convênios tem: são 4 com órgãos federais, 17 entre convênios e parcerias com órgãos estaduais, 604 com municípios e 60 com órgãos e entidades privadas.⁸⁹

→ Na área da aviação, a PMMG mantém uma **parceria** com a Prefeitura Municipal de Uberaba - MG, firmada por meio de um convênio celebrado em 25 de maio de 1993, quando a Prefeitura adquiriu 10 viaturas modelo Fiat Uno equipadas com sirene, cabendo à Polícia Militar dotá-las de equipamentos radio-comunicação e operá-las dentro do Projeto denominado “SEGURANÇA MUNICIPAL PREVENTIVA - SEMPRE”, instituído para realizar o policiamento preventivo nos bairros periféricos da cidade de Uberaba. No segundo Termo Aditivo ao Contrato, datado de 14 de junho de 1.995, foram entregues à Polícia Militar mais 02 viaturas especiais, **01 helicóptero modelo Robinson R22** equipado e 10 motocicletas.

→ Em **convênio** firmado com a Empresa de Infraestrutura Aeronáutica Brasileira - INFRAERO, em 17 de outubro de 1996, a PMMG se obriga a manter serviços especializados de prevenção, manutenção preventiva dos equipamentos de salvamento e combate a incêndios, por intermédio do Corpo de Bombeiros, por 05 anos nos Aeroportos de Confins e da Pampulha, em contrapartida, a INFRAERO cedeu área de sua propriedade no aeroporto da Pampulha e construiu um hangar para aquartelamento da Unidade de Policiamento Aéreo.

⁸⁹ SALGADO, Paulo Regis. Ten Cel PM (PMESP). *Palestra* proferida no SEMINÁRIO NACIONAL “PARCERIA ‘GOVERNO & INICIATIVA PRIVADA’: UMA ALTERNATIVA PARA A SEGURANÇA PÚBLICA, realizada no Hilton Hotel em São Paulo, em 25Set96.

6.2.2.8 Polícia Militar de Rondônia, em outubro de 1996, numa política de cooperação mútua, firmou um convênio com o **Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN**, para incrementar os serviços de policiamento ostensivo e de trânsito urbano na Capital - Porto Velho e nos demais municípios do Estado de Rondônia com a utilização de helicóptero. Ao Detran coube a aquisição de um helicóptero modelo Robinson R22, equipado para a missão policial, com capacidade para dois lugares e a cessão de R\$ 4.000,00 mensais para os serviços de manutenção. A Polícia Militar se encarregou da infra-estrutura e de fornecer pilotos e pessoal técnico especializado. Os recursos necessários para o projeto foram conseguidos mediante venda, por meio de leilão, de materiais inservíveis das duas instituições. O helicóptero foi entregue em abril de 1997.

6.2.2.9 Polícia Militar do Estado de Santa Catarina, visando captar recursos, dentro de uma meta estabelecida pela organização, já firmou parcerias com a maioria dos 293 municípios do Estado. São mais de 400 convênios englobando áreas de radiopatrulha, trânsito, compras de viaturas, construção de quartéis, etc. Mantém outros com órgãos da administração pública estadual e federal, como Ibama, Infraero, etc. Além disto, foi criado um Fundo da Polícia Militar, o que tem proporcionado grande autonomia e flexibilidade, dependendo pouco do Estado para o cumprimento do seu programa de desenvolvimento.

6.2.2.10 Polícia Militar do Estado de São Paulo. Muitas Unidades da Corporação têm conseguido, por meio de parcerias, com as Prefeituras e comunidades locais, recursos importantes que têm contribuído para elevação do nível de prestação de serviços.

Na Região do Litoral Sul, o 29º BPM/I, com sede em Itanhaém, opera 15 viaturas cedidas pelas Prefeituras locais em regime de Cessão de Uso, onde o município forneceu o veículo pintado, o combustível e a manutenção.

Em Araraquara, o 13º BPM/M, em 1996, mediante parceria, Prefeituras e comunidade reformaram 40 viaturas na área da Unidade. A Prefeitura

de Araraquara construiu dependências essenciais para o funcionamento do Batalhão.

→ **GRPAe - Águia 7” Parceria - (PMESP - PMSP)**

Em 1986, a Polícia Militar, por meio do GRPAe, intercedeu junto à Prefeitura do Município de São Paulo, para viabilizar a transferência para a Organização, mediante convênio, de um helicóptero HB350B - Esquilo, colocado à venda em licitação pública.

A Prefeitura do Município, por meio da Companhia de Engenharia de Tráfego-CET, adquiriu a aeronave em 26 de março de 1980. O então prefeito Jânio Quadros, no ano de 1986, com objetivo de reduzir despesas determinou a Secretaria de Transportes que vendesse a aeronave de sua propriedade, em licitação pública, uma vez que a mesma não tinha uma aplicação operacional e acarretava encargos para os cofres do município sem o retorno operacional correspondente.

Realizada a primeira licitação, não houve nenhum interessado em adquirir os envelopes com o edital, e o Prefeito determinou que fosse preparado novo processo licitatório, nesta fase surgiu a oportunidade de apresentar ao Prefeito uma proposta de suspensão da venda do helicóptero e sua passagem, mediante convênio, para a Polícia Militar, e o Grupamento de Radiopatrulha Aérea passaria a operá-lo a serviço da Engenharia e Policiamento de Trânsito, Defesa Civil, além de atender outras necessidades do município, voltadas para o interesse público.

Na época, o então Prefeito determinou que fosse susado o edital, e com parceria, a partir de junho de 1986, mediante um Termo de Cessão de Uso, o helicóptero passou para a Polícia Militar, incumbida da hangaragem, despesas e controle de manutenção, seguro, combustível, peças, etc. Hoje, operado pelo GRPAe, atende a Prefeitura nas suas necessidades de apoio aéreo.

Em aproximadamente 11 anos na Polícia Militar, o helicóptero voou 3.400 horas, no total foram realizadas 3.744 missões de apoio ao policiamento e engenharia de trânsito em torno de uma hora cada; 330 missões de apoio à Administração Municipal, vôos típicos, normalmente com mais de uma hora por missão.

Se fosse atribuir valor de mercado às horas que a aeronave voou atendendo diretamente à Administração Municipal e as missões de policiamento de trânsito, o montante alcançado suplantaria em aproximadamente 4 vezes o valor do helicóptero, à época da assinatura do convênio. Portanto, esta **parceria** tem proporcionado a prestação de um relevante serviço público com vantagens para ambas as partes, e principalmente para a população de São Paulo em geral.

A título de ilustração, em 1996, entre tantos outros, o tombamento de um caminhão no complexo do “cebolaço”⁹⁰ (Marginal Tietê x Marginal Pinheiros) ocasionou um grande congestionamento em São Paulo; segundo os técnicos, isto provocou prejuízos da ordem de U\$ 640.000,00. O helicóptero no patrulhamento aéreo revela-se um eficiente instrumento na coordenação e orientação nestas situações.

→ **Base Operacional do GRPAe - Região de Campinas:**

Projeto de Parceria em fase de implantação

envolvendo: - Polícia Militar

- Prefeitura de Campinas

- Iniciativa Privada

A fim de dotar Região de Campinas com instalações (hangar c/ capacidade p/ pelo menos 02 helicópteros com heliponto homologado) para implantação de uma Base Operacional do Grupamento de Radiopatrulha Aérea da Polícia Militar, foi firmado um Protocolo de Intenções entre a Prefeitura Municipal de

Campinas, o Comando de Policiamento de Área da Região de Campinas, a Fundação Donato Paschoal e a Associação dos Executivos de Campinas e Região-ACRE.

A implantação do policiamento aéreo com helicópteros em Campinas integrava a última parte de um projeto de parceria realizado anteriormente com os mesmos participantes que contribuíram com recursos materiais (viaturas e equipamentos) para a criação do Grupo de Ações Táticas Especiais - GATE da Polícia Militar - na Região.

Aos signatários do Protocolo de Intenções coube:

- À Prefeitura de Campinas, a cessão de área pública, pertencente ao município, situada no Bairro Jardim do Lago, contígua ao Grupamento de Bombeiros e assessorar a Fundação na contratação, fiscalização e recebimento definitivo da obra;

- à ACRE, desenvolver gestões junto a iniciativa privada local objetivando a obtenção dos recursos para contratação dos projetos e execução das obras, estimados inicialmente em R\$ 300.000,00, doar os recursos obtidos para a Fundação e analisar os relatórios apresentados por esta;

- ao Comando de Policiamento de Área da Região de Campinas, providenciar junto à Corporação um helicóptero para atender a região.

6.2.2.11 S.O.S polícia - Higienópolis cria milícia de bairro

⁹⁰ Conjunto de viadutos e pontes que ficam na confluência dos rios Tietê e Pinheiros, interligando as duas marginais com a rodovia Castelo Branco.

Com a chamada "Fazendo o papel da polícia", a revista Veja São Paulo, Ano 30 - Nº 3, janeiro de 1997, traz uma matéria intitulada **S.O.S polícia - Higienópolis**, que trata da criação de uma associação pelos moradores do Bairro de Higienópolis em São Paulo, denominada "Associação para o Bem-Estar de Higienópolis, Abeshi", cujo objetivo era criar mecanismos para contratar uma firma de segurança para "patrulhar", com 26 vigilantes e dez carros-patrolha as 47 ruas da região.

O "programa" seria sustentado com recursos arrecadados dos moradores que aderissem ao mesmo, mediante a contribuição mensal de R\$ 15,00. Os organizadores esperavam a adesão de pelo menos 8.500 das 25.000 casas e apartamentos do bairro, o que geraria uma receita de aproximadamente R\$ 130.000,00 por mês.

Patrulhar as vias públicas é missão exclusiva do Estado, que o executa por meio de sua polícia, portanto, não pode o particular fazê-lo. Sem amparo legal, o "programa" não foi levado adiante.

O propósito da narrativa é apenas colocar uma questão e indagar, caso houvesse mecanismos eficazes e confiáveis, a sociedade não se disporia a contribuir financeiramente com a polícia para melhorar o nível de sua própria segurança, da mesma forma que se dispõe a pagar empresas particulares?

Desde 1992, Prefeitos de cidades do interior de São Paulo têm encaminhado documentos, com pedidos individuais ou coletivos ao Governo do Estado, solicitando a implantação de Bases operacionais de Helicópteros nas suas cidades ou regiões; isto demonstra o interesse e a importância que deve ser dada ao assunto.

O PLANO DIRETOR DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO, para o quadriênio 1996/1999, prevê em sua Diretriz nº 1, intitulada Diretriz Específica, que a PM priorizará a prevenção, no programa de ampliação da

segurança. Para que se concretize este objetivo, uma das metas previstas é a realização de **parcerias** com Municípios na área de segurança, conforme texto:

“1.3.4 - Parceria com o Município na Segurança

A Segurança não é só uma obrigação do Estado, mas também um dever do município e da comunidade em geral, porque, em linhas gerais, a todos interessa.

O que se verifica é que em alguns municípios mais desenvolvidos e mais participativos nas questões de segurança, tais como os da Região do ABCD, em que a Polícia Militar tem contado com uma colaboração municipal mais efetiva, o nível de qualidade na prestação de serviços policiais-militares tem sido bem mais acentuado, o que tem garantido a essas comunidades um grau de segurança muito mais eficaz.

*Em alguns casos essa colaboração tem se tornado verdadeira **parceria**, (negrito do autor) onde o Estado tem colocado os homens, armados e uniformizados à disposição da comunidade e o município tem colaborado colocando instalações à disposição da Polícia Militar, viaturas, combustíveis, peças de reposição, serviços de manutenção de viaturas e até mesmo alimentação para os contingentes policiais e de bombeiros de serviço.*

Esses exemplos precisariam ser copiados por outros municípios, em benefício próprio, pois a Polícia Militar tem sabido responder à altura quando os meios lhes são possibilitados, com a devida contraprestação de serviços.

Dessa forma, deve a Corporação perseguir as seguintes metas:

*- desenvolver maior aproximação com os Executivos Municipais, através das OPM neles sediadas, visando incrementar a colaboração destes com a Corporação, formando um sistema de **parceria** (negrito do autor) compatível com o que cada município possa oferecer;*

- proceder estudos, em conjunto com o município, para adoção de política de orientação, educação e fiscalização no que se refere à prevenção às infrações de trânsito, medida esta que visa diminuir os acidentes de trânsito; lavrar convênios estipulando obrigações por parte do Estado, representado pela Polícia Militar, e o Município; e, procurar obter do município, tudo sob rígido controle, serviços de manutenção de viaturas, fornecimento de combustíveis,

cessão de imóveis, alimentação e o que mais for necessário...”⁹¹

⁹¹ PMESP - Estado Maior - *Plano Diretor para o quadriênio 1996-1999.*

CONCLUSÃO

“Uma visão sem ação não passa de um sonho. Ação sem uma visão é só um passatempo.”

Joel Arthur Barker

O autor conclui que existem muitos problemas enfrentados pela Polícia Militar e que, pela experiência e pelo acompanhamento de pesquisas realizadas no exterior e no Brasil, entende que é necessária a ampliação da frota de helicópteros para atender à demanda de serviços existentes no Estado. A falta de investimentos neste setor é um fator relevante, e faz com que não sejam concretizados os planos previamente efetuados. Sabe-se que as carências sociais são muitas e os recursos do Estado não são suficientes para atender todas as áreas.

A falta de segurança afeta a todos indistintamente, é complexa, envolve inúmeros fatores e não se pode esperar que seja resolvida com medidas simplistas, depende de ações conjuntas envolvendo de um lado o Poder Público e do outro a Sociedade como um todo.

O helicóptero é um meio extremamente versátil para aplicações nas missões de polícia e de defesa civil; agregado a ele, hoje, existe uma gama infinita de equipamentos modernos que, incorporados como opcionais, potencializam-no ainda mais, aumentando a capacidade operacional, dando respostas a ações não alcançadas por nenhum outro meio.

As Instituições Financeiras, empresas de Transportes de Valores, Cias. de Seguro e outros segmentos vêm sofrendo prejuízos com os sucessivos roubos (assaltos). O entendimento é de que com investimentos não significativos no Projeto, ora proposto, haverá uma redução considerável das perdas por parte das empresas envolvidas, com resultados favoráveis do ponto de vista econômico.

A Polícia Militar conta com pessoal técnico-especializado: pilotos, mecânicos e tripulantes, experientes no radiopatrulhamento aéreo, que estão em condições de operar outras aeronaves que porventura venham incorporar a frota, contribuindo para melhorar o nível de segurança.

As empresas participantes, além de vantagens pecuniárias que com certeza terão, devido à redução dos índices criminais e garantia de um funcionamento dentro de um estado de normalidade, estarão dando uma outra parcela de contribuição para a comunidade da região onde está inserida.

Ao final, deve-se esclarecer que o presente trabalho não tem a pretensão de esgotar o assunto, mesmo porque na área da administração pública, mormente a área da segurança, o problema começou a ser discutido há pouco tempo, e ainda há muita desconfiança, tanto por parte da administração como do lado do empresariado, que tem certas reservas quanto à confiabilidade do Estado.

É certo que, hoje, há objetivos convergentes de ambos os lados e a Polícia Militar vem trabalhando e quer prestar um bom serviço. A comunidade, cliente deste negócio, não pode ficar de braços cruzados, e se somar esforços, certamente o dia de amanhã será melhor.

O destino é implacável e, no futuro, com certeza todos pagarão o preço justo por aquilo que poderiam e deveriam fazer, mas não o fizeram no tempo certo.

***“Uma visão com ação pode
mudar o mundo.”***

Joel Arthur Barker

PROPOSTA

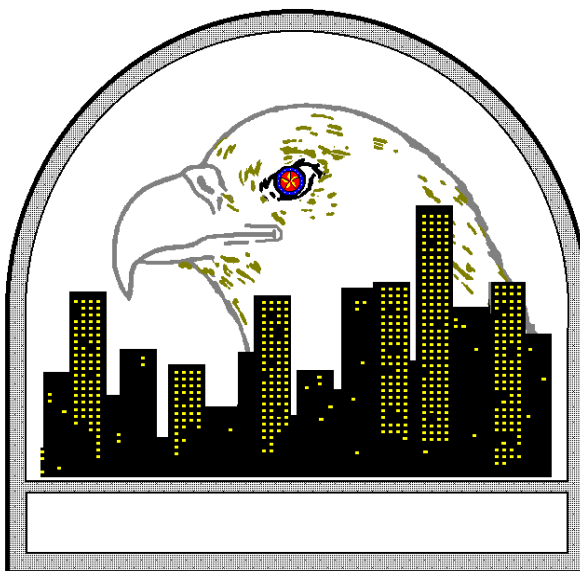
“A maior atração de uma cidade é a qualidade de vida de seus moradores”.

Jaime Lerner
1937-
Urbanista e político brasileiro

1 Criar um projeto de parceria no Radiopatrulhamento Aéreo denominado:

PROJETO “OLHO VIVO”;

2 Desenvolver
Militar um
específico - com
implantar no
Paulo, um
Policimento
Preventivo, com
parcerias,
Estado,
Iniciativa



na **Polícia**
programa
o objetivo de
Estado de São
sistema de
Aéreo
utilização de
envolvendo o
Município e
Privada;

3 Baixar Diretriz do Estado-Maior sob orientações para a descentralização do GRPAe, o que servirá de orientação para os Comandantes de OPM de cidades do Interior, cuja comunidade tenha interesse em sediar uma base operacional, para a realização dos primeiros estudos;

4. Estabelecer diretrizes, ao nível estratégico, visando à busca da participação do poder público municipal e da iniciativa privada, do interior do Estado, deixando claro o potencial oferecido por helicópteros em missões de polícia e defesa civil, principalmente nas situações de emergências;
5. Promover reuniões com o empresariado - buscado sua adesão para a solução dos problemas, apresentando o "Projeto" como uma alternativa na redução dos índices de riscos;
6. Desencadear campanha governamental - mediante esclarecimento da opinião pública sobre as vantagens do projeto;
7. Por intermédio dos Comandantes das Unidades da Polícia Militar sediadas no Interior do Estado, promover reuniões com os Chefes dos Poderes Executivo e Legislativo Municipal, interessados em conhecer o "Projeto";
8. Promover mini-seminários sobre o tema: **Patrulhamento Aéreo e Parceria**, envolvendo Poder Público Municipal: Executivo e Legislativo, iniciativa privada local, associações de classes e outros segmentos, em princípio, nas cidades do interior do Estado sedes de Comandos de Policiamento de Área-CPA. Simultaneamente, realizar radiopatrulhamento aéreo integrado com os meios terrestres na região durante o período;
9. Estabelecer protocolo e carta de intenções para realizar estudos de viabilidade técnica para implantação de parcerias no patrulhamento aéreo em regiões específicas, se necessário assim;
10. Criar um canal técnico de assessoramento aos Comandantes de Unidades que desejem construir helipontos em seus quartéis;
11. Criar grupo de assessoria técnica para estudo e análise de: construção de hangares e helipontos, modelos de helicópteros a serem utilizados em regiões específicas;

12. Criar mecanismos para integrar às parcerias os fabricantes de aeronaves;
13. Iniciar um processo de descentralização gradativa, com implantação de Bases de Operações de Grupamento de Radiopatrulhamento Aéreo, nas regiões do interior do estado, de acordo o planejamento, meios e recursos disponíveis;
14. Criar fundações e/ou fundos de segurança para dar o suporte financeiro para implantação e manutenção operacional do projeto.

BIBLIOGRAFIA

A FORÇA POLICIAL . São Paulo: IMESP, Revista A Força Policial, nº 2, abr/jun 1994.

ROTOR & WING INTERNACIONAL. *Airborne Law Enforcement - Operations Survey and Guide*. USA: Phillips Publishing International Inc.. Sponsored by Bell Helicopter Textron. Special Supplement, 1992.

ARRIGONI, Costoya Alberto. *Rescate Aeromedico en helicoptero*. Santiago do Cheile: Carabineros, Revista Carabineros de Chile, Ano XXXIV nº 302, Jun 1980.

BIAGIONI, Antonio Carlos. Cap PMESP. *Criação de Rotinas para o Emprego da Parceria na Otimização do Desempenho da Companhia PM* (monografia). São Paulo: CAES, 1996.

BOWMAN, A. Barry. *Guardian Angels*. USA: Helicopter World, April-June-1992.

CASAGRANDE Fernando. *S.O.S. Polícia*. São Paulo: Abril, Revista Veja São Paulo, Ano 30, nº 3, jan 1997.

CHIARA, Márcia. *Seguro de carro poderá ficar até 50% mais caro em outubro*. São Paulo: O ESTADO DE S PAULO, Caderno Economia, 19 Set 1996.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, de 05 de outubro de 1988, atualizada até a Emenda Constitucional nº 15, de 12 de setembro de 1996. São Paulo: Saraiva, 16ª. Ed., 1997.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Parcerias na Administração Pública - Concessão, Permissão, Franquia, Terceirização e outras Formas*. São Paulo: Atlas., 1996.

DIÁRIO DO COMÉRCIO. *Roubo de Cargas deu prejuízo de US\$ 100 mi em 94* . São Paulo: Associação Comercial de São Paulo, 22 fev 1995.

DIARIO POPULAR. *Pagamento atrai assaltantes*. São Paulo: Empresa Jornalística Diário Popular Ltda., 1º out 1996.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio*, 1ª ed. São Paulo: Fronteira, Folha da Manhã S.A. e Jornal do Brasil S.A., 1988.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Decreto Nº 25.644*, de 07 de agosto de 1986 - delega competência ao Secretário de Segurança Pública para o recebimento de doações de bens móveis sem encargos.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Decreto Nº 36.763*, de 12 de Maio de 1993 (D.O.E. de 13/05/93) - autoriza a Secretaria da Segurança Pública a celebrar convênios com os municípios do Estado..

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Decreto Nº 40.722*, de 20 de março de 1996 - dispõe sobre a exigência de autorização do Governador do Estado previamente à celebração de convênios.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Decreto Nº 41.165*, de 20 de setembro de 1996 - dispõe sobre a realização de despesas com convênios, contratos de serviços e de obras e compras no âmbito da Administração direta, autarquias, fundações e empresas do Estado.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Lei Estadual nº 616*, de 17outubro de 1974 - dispõe sobre a organização básica da Polícia Militar do Estado de São Paulo.

GOVERNO FEDERAL. *Decreto Federal nº 88.777*, de 30 de setembro de 1983 - dispõe sobre o Regulamento para as Polícias Militares e Corpos de bombeiros Militares.

INTERNET. *Airborne Law Enforcement*. End: <http://www.micro./~dave690/alea.html>

INTERNET. *Crianças desaparecidas no Pará - Parceria PMPA e UNICEF*.

End: <Http://www.Swnet.com.br/crianças.html>

INTERNET. *History of the KCMO Police Helicopter Unit*.

End: <http://www.micro./~dave690/>

INTERNET. *Police test helicopter patrol*.

End: <http://www.nsnews.com/oldnews.2/1022969.html>

LAZZARINI, Álvaro. *A Segurança Pública e o Aperfeiçoamento da Polícia no Brasil*.

São Paulo: IMESP, Revista A Força Policial, nº 5, 1995.

_____. *Direito Administrativo da Ordem Pública*. Palestra proferida no auditório do Egrégio Tribunal de Justiça do Estado de Goiás, como abertura oficial do ano letivo da PMGO, 08Mar96. Goiânia: 1996.

_____. *Do Poder de Polícia*. São Paulo: Lex, Revista Julgados dos Tribunais de Alçada Civil de São Paulo, set/out 1980, v. 63.

LAZZARINI, Álvaro e Outros. *Direito Administrativo da Ordem Pública*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1987.

LIMA, Otacilio Soares. Cap PMESP. *Implantação de um Sistema de Policiamento Aéreo Preventivo* (monografia). São Paulo: CAES, 1994.

MAGNAVITA, Mônica e RENATO, Cláudio. *Combate ao crime pode custar até 3% do PIB latino*. São Paulo: OESP, Jornal O ESTADO DE S PAULO, Caderno Cidades, 03 mar 1997.

McEACHERN, Alexandre W. *Pesquisa de Campo - "University of Southern California"*. USA: 1970.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo - DEPV, - *IMA 100-4 - Regras Especiais de Tráfego Aéreo para Helicópteros* (31/05/91). Rio de Janeiro: Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo-DEPV, 1991.

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. *A Segurança Pública na Constituição*. São Paulo: IMESP, Revista A Força Policial, nº 3, jul/set 1994.

O ESTADO DE S PAULO. (editorial) *Os Extremos na segurança pública*. São Paulo: OESP, 26 Set 1997.

O ESTADO DE SÃO PAULO. *Diretor da Febraban diz que falta polícia*. São Paulo: OESP, 24 jan 1996.

PATRICIA e DEUTSCH, Ron. *O Cavaleiro do Céu, a Radiopatrulha Aérea*. EUA: The Kwanis Magazine, in: *Seleções do Reader's Digest*. agosto de 1968.

PESQUISAS: Universidade do Sul da Califórnia, Laboratório de Propulsão a Jato da NASA. EUA: California, 1968.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Diretriz Nº PM4-001/3.0/96*, de 29 de março de 96. São Paulo: 1996.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Plano Diretor para o quadriênio 1996-1999*. São Paulo, 1996.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO. *A Polícia Militar no Programa de Desenvolvimento e Justiça Social com Democracia - quadriênio 1991-1994*. São Paulo: 1991.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Projeto Radiopatrulhamento Padrão*. São Paulo: 1987.

POLLOCK, Mel. (Bell Helicopter Textron, Inc.). *Airbone Law Enforcement*. (palestra). Belo Horizonte: I Seminário de Operadores de Helicóptero em Missão Policial. Polícia do Estado de Minas Gerais, 25 Set 1989.

PROJETO MCKINSEY. *Diagnóstico do Sistema de Segurança e da Organização da Polícia Militar no Estado de São Paulo*. São Paulo: Copyright Mckinsey & Company, Inc., 1991.

RIBAS, Abelmídio de Sá. Ten Cel PMPR. *A Captação de Recursos Financeiros como Fator de Reequipamento da Polícia Militar do Estado do Paraná* (monografia). São Paulo: CAES, 1995.

RODRIGUES, Derzi Matias. Ten Cel PMMS. *Participação da Iniciativa Privada na Segurança Pública* (monografia). São Paulo: CAES, 1994.

SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE, *Manual de Projetos de Parcerias*. São Paulo: Instituto Florestal, 199..

SILVEIRA, Alberto. Ten Cel PMESP. *A ROTA na Prevenção Especializada ao Roubo de Cargas no Município de São Paulo* (monografia). São Paulo: CAES, 1996.

SOTERO, Paulo. *Violência urbana afeta PIB da América Latina*. São Paulo: OESP, Jornal O ESTADO DE S PAULO, Caderno Cidades, 1ºMar97.

TERRA, Nelson Freire. *A Segurança Pública e o Direito Constitucional Brasileiro*. São Paulo: IMESP, Revista A Força Policial nº 4, out/dez 1994.

VEJA. *Tiros no Paraíso*. São Paulo: Abril, Revista Veja, ed. 1308, 1993.

VITÓRIA, Gerson. Ten Cel PMESP. *Radiopatrulhamento Aéreo - Proposta de Descentralização* (monografia). São Paulo: CAES, 1993.

ANEXO I

PESQUISA DE CAMPO -

Realizada pela **"UNIVERSITY SOUTHERN OF CALIFORNIA"** - 1968

ANEXO I

PESQUISA DE CAMPO - "UNIVERSITY SOUTHERN OF CALIFORNIA"

Realizada na cidade de Long Beach - Califórnia - EUA, executada pela "University Southern of California", em 1968.

I - INTRODUÇÃO

No dia 15 de outubro de 1968, na Cidade de Long Beach, na Califórnia, começou a ser operado um novo sistema de patrulhamento através do emprego de helicópteros. Os patrulheiros ficaram orgulhosos com a nova modalidade de policiamento e as realizações conseguidas nessa nova modalidade policial angariavam a simpatia e a satisfação da população.

A eficácia deste novo e dinâmico programa está provada pelo fato de que a incidência criminal na cidade de Long Beach aumentou somente 7% nos primeiros dez meses de 1969.

O propósito deste relatório é analisar cientificamente os dados obtidos depois de um ano de operação experimental.

Esperamos que esta análise seja útil e corrobore as primeiras impressões e pesquisas baseadas na atuação do emprego de helicópteros no policiamento e sirva para implantação de sistemática idêntica em outras organizações policiais do Sul da Califórnia.

II - HISTÓRICO

O Departamento de Polícia do Condado de Los Angeles tornou-se pioneiro na utilização de aeronaves na atividade de policiamento, tendo-a implantado em 1933. A frota do Departamento consistia, nessa ocasião, de aeronaves de asa fixa até que, após exaustivos estudos, chegou-se à conclusão de que as aeronaves de asas rotativas, ou sejam, os helicópteros, apresentavam um maior potencial, com grande versatilidade levando o Departamento à aquisição da primeira unidade em 1955.

A partir daí a frota operacional cresceu e já em 1965 contava com 05 helicópteros, sendo que os serviços por eles prestados cresceram mais rapidamente ainda.

Alguns dos grandes benefícios do policiamento de helicópteros nesses primeiros dez anos:

1- Deslocamento rápido de policiais especializados o que anualmente economizou uma infinidade de homens hora;

2- Aplicado em observação, o helicóptero provou não haver possibilidade de um criminoso fugir após ter sido detectado;

3- Em operações de grande vulto, o helicóptero auxiliou os comandantes de campo, possibilitando-lhes uma melhor observação com grande mobilidade, dando maior eficiência à operação em desenvolvimento;

4- Helicópteros equipados com flutuadores e material inflável (botes e coletes) foram utilizados no patrulhamento da orla marítima salvando nadadores e em inúmeras vezes rebocando pequenas embarcações em dificuldades;

5- Em áreas de grande incidência criminal os helicópteros provaram ser um fator inibitório do crime;

6- Quando empregados em perseguição, briga entre grupos, atos de vandalismo, roubos e outras atividades, a observação aérea auxiliou substancialmente as unidades terrestres envolvidas;

7- Em agosto de 1965, maciças e desastrosas perturbações da ordem na área de Watts, ao Sul de Los Angeles, exigiram um grande esforço policial. Helicópteros foram empregados e suas tripulações demonstraram que o

equipamento podia ainda ser utilizado em patrulhamento noturno e sob condições extremas nunca antes consideradas exeqüíveis;

8- Ao mesmo tempo, os helicópteros provaram que a ligação terra-ar é de vital importância no combate à criminalidade desde que aplicados em áreas definidas;

9- O patrulhamento aéreo demonstrou também que a visão policial sobre os criminosos melhorou sobremaneira e, da mesma forma, os infratores passaram a visualizar mais facilmente a polícia, sendo este um dos fatores mais desencorajadores do crime, ou seja, ver um policial por perto. Estes dois fatores aliados ao fato de que os helicópteros não atendiam chamados de rotina aumentaram sua eficiência desencorajando o crime mesmo quando só, isto é, sem emprego conjunto com as unidades terrestres.

Considerável conhecimento e experiência foi adquirido pelo Departamento de Polícia de Los Angeles a ponto de a polícia, como um todo, reconhecer a necessidade do emprego de novas tecnologias para minimizar a ação criminosa sempre crescente.

O Departamento de Polícia de Los Angeles começou a desenvolver um programa de demonstração para tentar responder algumas perguntas remanescentes sobre a exeqüibilidade do patrulhamento aéreo nas áreas metropolitanas e periféricas.

A equipe, para levar a efeito o projeto, foi montada com base no Departamento de Polícia de Los Angeles. A cidade escolhida foi a de Lakewood Califórnia que, através de contrato de prestação de serviços de policiamento aéreo com o Departamento de Polícia de Los Angeles e Cia. Hughes, fabricante dos helicópteros Hughes 300, iniciou a atividade de patrulhamento aéreo. A Cia. Hughes apresentou 3 modelos de Hughes 300 equipados com duplo comando, acessórios para operação noturna, 90 canais de rádio UHF e outros equipamentos especializados, a um preço reduzido até que o projeto terminasse.

Esse projeto contou com a participação federal que cedeu uma verba especial para levá-lo a cabo.

O projeto de patrulhamento por helicópteros ficou conhecido como "Cavaleiro Celestial" e, através dele, demonstrou-se a todas as forças policiais dos USA e de todo o mundo que tanto de dia como durante a noite as operações aéreas

com emprego de helicópteros apresentavam eficiência, podendo chegar quase que instantaneamente ao local da emergência e, através de observação aérea, prestar imprescindível apoio às unidades terrestres.

Os primeiros objetivos do projeto eram seis:

- Melhorar o tempo de atendimento de chamadas;
- Demonstrar o sucesso do método de patrulhamento aéreo;
- Iniciar a atividade de policiamento aéreo noturno eficazmente;
- Aumentar a possibilidade visual da polícia em relação aos atos criminosos;
- Aumentar a segurança do policial empregado nas unidades terrestres através do apoio aéreo e
- Reduzir o crime na área do projeto.

O projeto demonstrou que esses objetivos podiam ser alcançados desde que com emprego conjunto de unidades aéreas e terrestres, ou seja, as modalidades se completavam. Chegou-se ainda à conclusão de que as unidades terrestres disponíveis seriam suficientes não havendo necessidade de aquisição de mais viaturas, nem do aumento do efetivo policial.

O projeto demonstrou também que não se havia atingido ainda todo o potencial do emprego de helicópteros na atividade policial que seria feito a longo prazo como desenvolvimento de projetos técnicos e operacionais.

O sucesso do projeto que posteriormente expandiu-se para as cidades de Cerritos, Hawaiian, Gardens, Artesia, Paramount e Bellflower está documentado neste relatório.

O Projeto "Cavaleiro Celestial": a demonstração de reconhecimento do serviço de patrulhamento aéreo dadas pelo Serviço Aéreo de Controle ao Crime, pelo Escritório de Assistência de Polícia e ainda pelo Departamento de Justiça de Washington é que determinaram provavelmente o sucesso do projeto nas cidades de Long Beach e Los Angeles.

Considerável tempo foi gasto na análise do programa "Cavaleiro Celestial" com o envio de relatórios periódicos aos avaliadores do programa do Instituto de Estudos da Polícia. Chegou-se à conclusão da viabilidade do projeto sendo válido o emprego de helicópteros em atividades policiais. No entanto, o

desenvolvimento de um padrão de aeronave estava ainda em seu estágio experimental, no que diz respeito a limitações técnicas.

Os policiais da cidade de Long Beach acreditavam que devido a sua topografia, com praias, parques, riachos além de um grande número de instalações industriais, era ideal para a exploração mais profunda do conceito de policiamento aéreo.

Os relatórios do projeto "Cavaleiro Celestial" davam ênfase a que o crime havia sido reduzido nas áreas de aplicação do programa e aumentado nos que não contavam com a modalidade do serviço aéreo.

Portanto à vista desses fatos, a cidade de Long Beach resolveu implantar seu programa de patrulhamento aéreo com emprego de helicópteros baseado na validade do programa "Cavaleiro Celestial". Resolveu-se estender os testes do programa à cidade de Long Beach com o intuito de se determinar uma solução criminal.

De acordo com os fatos apresentados a 1º de outubro de 1968, a cidade de Long Beach juntou e implementou a sistemática de patrulhamento aéreo com o emprego de helicópteros em período integral. Este programa não teve interrupções desde essa época e suplantou as expectativas iniciais da Polícia de Long Beach.

Após um ano de experiências em operações de policiamento aéreo e a consagração da atividade, parece que perguntas adicionais podem ser respondidas e várias outras informações obtidas através dos relatórios do programa "Cavaleiro Celestial".

III - DISCUSSÃO TÉCNICA

1 - Apresentação do Problema:

Tradicionalmente nos USA as forças policiais têm sido de responsabilidade local. A maior razão para o fato de descentralizar a função policial é a de permitir a manutenção das características de cada força policial, de acordo com as necessidades e exigências das diferentes comunidades.

Outra razão para a descentralização é o medo, tal qual no passado, do surgimento de uma força policial nacional centralizada. Tais receios foram reforçados pelo advento de regimes totalitários em outros países.

Esta tradição de força policial do município coloca um peso enorme sobre os outros governos regionais, obrigando-os a assegurar aplicação de técnicas modernas no combate à criminalidade. Uma grande parcela do orçamento dos governos locais é empregada na operação de sua força policial com o fim de garantir a manutenção de um ambiente social saudável onde a comunidade possa viver com tranqüilidade e com o mínimo de pavor ao crime. Portanto, novos métodos e técnicas de policiamento tornam-se conhecidos; estes devem ser analisados sob o ponto de vista de custo e impacto social e aplicados desde que viáveis.

O propósito deste relatório é o de analisar a relativamente nova técnica de reforço policial, o emprego de helicópteros no patrulhamento aéreo. Mais especificamente a pergunta é: Qual o efeito que o patrulhamento aéreo tem sobre o crime?

a) Teoria:

A teoria geral empregada nesta pesquisa implica em que a prevenção do crime é realçada pelo aumento do patrulhamento. Este fato surge por duas razões:

- o próprio patrulhamento coloca o policial na posição de responder pelas violações criminais.

- a mera presença do policial em ronda, a pé, a cavalo, motorizado ou voando, tende a reduzir a criminalidade pelo simples fato de que o criminoso sabe que está sendo observado e poderá vir a ser preso.

É sabido que nenhum criminoso comete um crime antevendo a possibilidade de ser preso. Portanto, assim que nossos métodos policiais são descobertos, aumentando sua capacidade para observar e ser observado, a criminalidade será reduzida.

A par destas considerações, a Comissão de Reforço Policial e Administração de Justiça diz: "há uma correlação entre a hora da resposta - a velocidade com que a polícia chega ao local do crime - e a apreensão".

Helicópteros colocam os policiais na cena do crime mais rápido do que qualquer outro método conhecido; portanto a possibilidade de êxito é grande.

b) Hipóteses:

A hipótese desta pesquisa é a relação entre a variável de um reconhecimento de patrulhamento mais eficaz e seu efeito no crime. A utilização de helicópteros patrulhando rotineiramente com o propósito de reforçar a polícia influirá materialmente na incidência criminal, mais especificamente nos roubos, assaltos e roubos de veículos.

c) Definições:

Para efeito deste relatório foram usadas algumas definições abaixo descritas:

- Helicóptero - Hughes 300 peso leve, com tripulação de 02 homens (piloto e observador ou Cmt de operações policiais), velocidade máxima de 85 mph, alcance máximo de 200 milhas, potência de 180 cv e peso bruto de 1670 libras ao custo aproximado de U\$ 43.000.

-Cidade de Long Beach - População de 387.600 habitantes, área total 47.3 milhas quadradas, das quais 10.5 milhas ladeadas de praias e margens.

-Horário de atuação: Em dois turnos:10h às 18h00 E 18h às 02h00

Cidades parâmetros: Em número de oito (Anahein, Fresno, Glendale, Pasadena, Riverside, San Diego, Santa Ana e Torrance). Para efeito de relatório baseou-se na população local e área geográfica levando-se em conta a proporção polícia/ população.

d) Pesquisa Prévia:

Em 1955, o Departamento do Xerife do Condado de Los Angeles começou a utilizar helicópteros com o intuito de potencializar sua força policial regular. Desde essa ocasião, as cidade de Lakewood, Paramount, Cerritos, Artesia, Bellflower e Havaiian Gardens têm-se utilizado de helicópteros para patrulhamento aéreo através de contrato entre elas e o Departamento do Xerife de Los Angeles para aplicação do projeto denominado "Cavaleiro Celestial". Outras cidades do Sul

da Califórnia, como Pamoná, Santa Mônica, Huntington Beach e Long Beach, têm mantido atividade própria de patrulhamento aéreo.

Em maio de 1968, o Instituto de Estudos da Polícia emitiu extenso relatório sobre o projeto "Cavaleiro Celestial"; relatório análogo foi confeccionado pelo Departamento de Criminologia do "State College de Long Beach" na Califórnia. Estas pesquisas e relatórios continham estudos sobre as organizações policiais que empregavam helicópteros no combate à criminalidade. Apesar de estes relatórios contarem com muitas informações de patrulhamento aéreo, nenhum deles media a eficiência do emprego de helicópteros diretamente ligada à taxa de criminalidade.

2. Metodologia de Coleta de Dados.

Para testar as hipóteses, uma análise detalhada das estatísticas das taxas criminais foi determinada ser essencial. A primeira informação destas estatísticas foi o relatório anual e trimestral feito pelo FBI. É reconhecido que os relatórios do FBI são os mais perfeitos documentos sobre atividades criminais e parecem ter um alto valor de credibilidade devido ao rígido controle imposto às agências participantes. Este fato é particularmente significativo com relação à intenção do relatório em comparar taxas criminais em várias localidades.

Estatísticas criminais comparativas foram realizadas em Long Beach e nas oito cidades comparadas. Esses dados foram coletados com base anual de 1959 a 1968. Foram compilados ainda dados criminais de cada localidade de 02 em 02 anos o que possibilitou já a análise do primeiro ano de operações com helicópteros na cidade de Long Beach podendo-se comparar com o ano anterior.

a) Organização de Detalhes:

A hipótese estabelecida para esta pesquisa foi se as operações de patrulhamento aéreo na cidade de Long Beach efetivaram materialmente a incidência criminal. Para tanto, os crimes foram divididos em dois grupos: os de categoria "B" que seriam os roubos, assaltos e roubos de veículos e os de categoria "A" que seriam os assassinatos, estupros, assaltos com mortes e espancamentos.

Após a coleta de fatos e dados, foram calculadas as taxas de crescimento e decréscimo de um ano para outro na cidade de Long Beach. Estes cálculos foram feitos para um total de crimes nas categorias "A" e "B" e ainda separadamente o levantamento de roubos, assaltos e roubos de veículos. Foram

obtidas ainda percentagens para os dois primeiros anos de testes. Estes dados podem ser verificados na figura 4.1.

Fig. 4.1

Esta comparação mostra que realmente o crime foi reduzido durante o primeiro ano de operações com helicópteros em Long Beach.

A mesma análise foi desenvolvida nas oito cidades tendo ficado patente a diferença considerável da média criminal entre Long Beach e as demais localidades.

Fig. 4.2

b) Teste de hipótese:

Novamente a hipótese mostrou que os crimes da categoria "B" se reduziram com a introdução do patrulhamento aéreo por helicópteros, baixando portanto a taxa criminal.

Os crimes de categoria "A", por outro lado, não decresciam porque não seriam influenciados pelo patrulhamento. Para testar as hipóteses, atenção especial foi dada aos relatórios dos últimos doze meses (Fig. 4.1). Os roubos, assaltos e roubos de veículos realmente decresceram nos últimos testes e os crimes da categoria "A" mostraram um sensível aumento. Todavia essas reduções são estatisticamente importantes. Sugerem uma indagação: qual seria a probabilidade se reduções similares ocorressem nos crimes de categoria "B" sem emprego do policiamento com helicópteros?

Para responder esta pergunta, o método básico de análise de estatística foi empregado. Este método consiste em calcular a média da taxa criminal aumentada por categorias "A" e "B", em cada cidade, num período de 10 anos.

Todos os desvios seriam calculados e avaliados e o desvio padrão corretamente usado na análise estatística para determinar a importância do desvio do método.

Fig. 4.3

É fácil verificar que o decréscimo da taxa criminal na categoria "B", durante o período de teste, é consideravelmente maior que o desvio padrão considerando uma média de 09 anos. A hipótese previa que cada 3 ofensas da categoria "B" seriam afetadas enquanto que a categoria "A", de crimes, não. Portanto a hipótese estava correta em 4 das previsões. Estes resultados poderiam ocorrer acidentalmente menos que 5 vezes em 10 e um nível estatístico de .05 foi obtido significativamente.

O período de 68/69 no qual ocorreram os testes, não foi o único que apresentou redução criminal de um ano para outro. Em 61 e 66 a incidência criminal também desviou-se significativamente. Todavia, nestes exemplos, as ofensas de categoria "A" também diminuíram não ocorrendo o mesmo entre 68/69 onde os crimes dessa categoria aumentaram um pouco na média comparativa dos 9 anos.

É um fato que os crimes de categoria "B" diminuíram na cidade de Long Beach durante os 12 meses de operações policiais com helicópteros. Para determinar se somente a cidade de Long Beach teve tal decréscimo, as estatísticas foram novamente comparadas com as 8 cidades selecionadas. Conforme mostra a figura 4.3, os crimes nas cidades comparadas continuaram a diminuir em 68/69, mas com taxas menores que nos anos anteriores. Todavia, a diferença está bem com a média dos 9 anos dada pelo desvio padrão de somente 1%. Portanto, a incidência criminal nestas 8 cidades-testes mostrou um pequeno decréscimo em sua taxa de crescimento sem chegar a ser um desvio significativo na comparação dos 9 anos.

Os crimes em Long Beach, mais precisamente os de categoria "B", sofreram um decréscimo e um desvio significativo na média dos 9 anos.

IV - RESULTADOS - INTERPRETAÇÕES E CONCLUSÕES.

Resultados da pesquisa:

O patrulhamento regular e constante com helicópteros em uma determinada área geográfica afeta significativamente a incidência de crimes dentro da mesma, com redução sensível nos índices de roubo, arrombamentos e furtos de automóvel.

1. Conclusões:

Ficou patente nesta pesquisa que patrulhamento regular e constante com helicópteros fornece, ao policial, uma nova arma dinâmica para a execução de sua difícil tarefa, além de auxiliar na justa punição do crime, resultando em inúmeros benefícios naturais, incluindo a reação favorável da população.

Crédito deve ser dado ao Departamento de Polícia de Long Beach por seu desenvolvimento na atividade de patrulhamento aéreo. A aquisição da nova tecnologia sem um plano de ação e dedicação plena não alcançaria os resultados obtidos no relatório.

2. Recomendações:

A equipe do projeto recomenda que cidades de porte médio e grande cuidadosamente planejem a implantação de um sistema de patrulhamento por helicópteros antes de aumentar a tradicional força policial para fazer face ao aumento da criminalidade.

3. Áreas para estudos posteriores:

É recomendado pela equipe do projeto uma análise similar no futuro, pois seria interessante, sob o ponto de vista da pesquisa, determinar o efeito num período de tempo mais prolongado. Não sabemos, neste caso, se a taxa de redução criminal manter-se-á inalterada não devendo, todavia, aumentar quando comparada com outras localidades não possuidoras da modalidade policial”.

APÊNDICE I

PESQUISA - QUESTIONÁRIO

(ENVIADO A PREFEITOS MUNICIPAIS DE CIDADES INTERIOR DO
ESTADO DE SÃO PAULO COM MAIS DE 100 MIL HABITANTES

Apêndice I

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO
CENTRO DE APERFEIÇOAMENTO E ESTUDOS SUPERIORES-CAES
CURSO SUPERIOR DE POLÍCIA
CSP-I/97

À Sua Excelência
Sr.
Prefeito Municipal de Taubaté
Av. Tiradentes, 520 - Centro - Taubaté - SP
12030-180

Prezado Senhor

Como aluno do Curso Superior de Polícia, do Centro de Aperfeiçoamento e Estudos Superiores - CAES, da Polícia Militar do Estado de São Paulo, fui encarregado de elaborar um Trabalho Monográfico como condição parcial para aprovação no referido curso, cujo tema versa sobre: **POLICIAMENTO AÉREO - PARCERIA: ESTADO, MUNICÍPIO & INICIATIVA PRIVADA - UMA ALTERNATIVA PARA A SEGURANÇA PÚBLICA.**

Ultimamente, nos grandes centros urbanos do País, a maioria das pesquisas de opinião pública, realizadas por órgãos e institutos especializados, tem verificado quais são as principais preocupações e problemas que afetam a qualidade de vida das pessoas: o item **segurança** vem aparecendo nas primeiras colocações.

Esta falta de segurança tem um alto preço. Economicamente atinge as empresas que se vêem obrigadas a investir em equipamentos, seguros e pessoal para proteger seu patrimônio, a todos da população em geral que estão vivendo em sobressaltos, desconfiados de tudo e de todos, sempre com uma sensação de que

poderão ser vítima a qualquer instante. Muitos já foram, alguns pagaram com a própria vida.

A Constituição Federal de 1988 atribui, também ao cidadão a responsabilidade pelo provimento de sua segurança quando preceitua, em seu artigo 144, que “*Segurança pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos,...*” O texto é abrangente e o momento exige participação e cooperação.

A Polícia Militar do Estado de São Paulo, responsável pela **polícia ostensiva e prevenção da ordem pública** no território do Estado, há 12 anos conta com um Grupamento de Radiopatrulha Aérea, sediado na Capital. Hoje, opera 07 (sete) helicópteros em apoio a atividades de resgate, salvamentos e policiamento em geral, com inumeráveis serviços prestados à população.

O Projeto de Modernização da Polícia Militar, datado de 1991, já previa, como meta, a aquisição de 18 (dezoito) helicópteros para intensificar as atividades de radiopatrulhamento aéreo na Capital e a instalação de Bases Operacionais descentralizadas para atender necessidades do Interior de São Paulo.

Em boa parte do Estado há uma grande demanda reprimida. Hoje, apenas uma parcela da população conta com este tipo de prestação de serviço.

Atuando na aviação policial militar desde a criação da Unidade, a minha experiência como piloto associada a estudos e pesquisas realizadas no âmbito interno e externo da Corporação, me deu uma noção bem clara dos efeitos positivos que o patrulhamento com helicópteros causa, auxiliando na redução dos índices de criminalidade, apoiando nas perseguições e prisões de marginais, prevenindo delitos, ajudando na recuperação de bens, reduzindo as perdas e prejuízos de maneira geral.

Como pioneira a Polícia de Nova York - USA adquiriu o seu primeiro aparelho em 1948. Hoje, decorridas cinco décadas, aproximadamente 150

departamentos de polícia no mundo empregam centenas desses equipamentos em apoio às atividades de segurança.

Recursos tecnológicos contribuem para as organizações elevarem o seu padrão de prestação de serviço. Indiscutivelmente, o helicóptero potencializa o trabalho da polícia, trazendo inúmeras vantagens e benefícios a toda a região abrangida e comunidade atendida. Dessa forma entendo que a **cooperação e parceria** entre **Estado, Municípios e Iniciativa Privada** local é uma alternativa que poderá contribuir na solução do problema da segurança. Assim, venho solicitar de V. E^{xa}. opinião a respeito, preenchendo o questionário anexo. Por tratar-se de um trabalho didático deste aluno, às respostas será dado um tratamento estatístico, visando tão somente verificar a tendência que poderá ou não servir de referência para eventuais estudos e projetos futuros.

Vossa colaboração é imprescindível para o êxito de nosso trabalho, gostaria de receber a resposta do questionário até 20/03/97.

Antecipadamente agradeço.

Atenciosamente

OTACÍLIO SOARES DE LIMA
Major PM

Grupamento de Radiopatrulha Aérea - GRPAe
Av. Santos Dumont, 1979 - Setor "B"
Campo de Marte - São Paulo - 02012-010
Fone/fax: (011) 299.7299

QUESTIONÁRIO

Prefeitura Municipal de:

Endereço: _____

Fone: _____ Fax: _____

Extensão territorial: _____

População: _____

Prefeito Municipal: _____

1. O vosso município dispõe de algum tipo de serviço próprio na área de segurança?

sim

não

2. O vosso município mantém algum tipo de convênio (**parceria**) com o Estado na área da segurança pública?

sim

não

3. Conforme a legislação em vigor, cabe ao Estado a responsabilidade de zelar pela segurança pública, dentro do atual quadro, do ponto de vista de V. E^{xa}. **parcerias** nesta área poderiam contribuir para melhorar os níveis de segurança para a população?

sim

não

4. No entender de V. E^{xa}, seria importante para a população de sua cidade contar com uma base operacional de helicóptero(s) da Polícia Militar para atender o município e região?

sim

não

5. Vossa E^{xa}. acredita que, se convocada, a Iniciativa Privada local participaria de um projeto de tal magnitude?

sim

não

