

# MÓDULO III

## AULA 2

### ESCOLHA DE ITINERÁRIOS

#### 1. GENERALIDADES

Deslocamentos motorizados são ações críticas para a segurança. O movimento dos veículos, nas faixas de rolamento, oferece menos liberdade e flexibilidade do que o deslocamento a pé. Há limite de velocidade, sentido da via, sinalização, o tráfego dos outros veículos e até travessia de pedestres, ou seja, aspectos que restringem e atrapalham a ação dos agentes de segurança.

Costuma-se imaginar que um atentado contra uma autoridade, em um movimento motorizado em vias urbanas, restringe-se às clássicas emboscadas montadas com bloqueios elaborados, mas nem sempre. Se não houver preparo e material adequado, um simples Agente Perturbador da Ordem Pública (APOP) que trafegue na garupa de uma motocicleta portando uma arma de fogo longa, realizando assaltos em cruzamentos, é capaz de infligir danos à cápsula de segurança.

Ademais, a tecnologia da informação e comunicações (TIC) ampliou o leque de possibilidades de ações criminosas em que sequer é necessário a presença física do perpetrador. Com um aparelho de telefone celular e tendo plantado um IED, do idioma inglês *improvised explosive device*, no itinerário de deslocamento do dignitário, é possível acionar um artefato explosivo.



Uma solução é o bloqueador de ondas eletromagnéticas. Podendo interferir em sinais em uma ampla faixa de frequências, esse equipamento pode ser incorporado aos meios de segurança sempre que a análise do nível de importância da autoridade, o grau de risco e os fatores da decisão exigirem.

O planejamento dos itinerários sempre será atribuição do Agente de Segurança Chefe da Cápsula de Segurança, exceto quando a cápsula for constituída por apenas dois veículos (VIP e Cmdo), pois será trabalho do Seg 1. O briefing de segurança, realizado pelo Coordenador de Segurança nas oportunidades em que a cápsula se desloca enquadrada em um comboio escoltado por batedores, não implica em atribuição do Coordenador de Segurança planejar o itinerário. Ao Coordenador de Segurança recai a responsabilidade de coordenar todos os meios, incluindo os apoios.

Com base nos aspectos do terreno, o Coordenador de Segurança poderá não aprovar o itinerário planejado pelo Chefe da Cápsula de Segurança /Seg 1.

Outro fator a ser considerado é a possibilidade de envolver o comandante do grupo de escolta no planejamento dos itinerários.

## 2. CONCEITOS

**a. Itinerário** - é o caminho pelo qual se desloca uma autoridade, a pé ou com utilização de um meio de transporte, podendo ser designado por números ou de forma principal e alternativa.

**b. Deslocamento** - é o movimento com velocidade variável, de um lugar para o outro.

**c. Escolha de itinerário** – é a decisão tomada a partir de um estudo de situação (planejamento, reconhecimento e decisão) sobre os deslocamentos independentes do meio utilizado a ser percorrido pela autoridade.

**d. Itinerário principal** - é aquele escolhido como o prioritário a ser seguido pela autoridade.

**e. Itinerário alternativo ou secundário** - é aquele escolhido, para ser seguido pela autoridade, no caso de modificação, por motivos que inviabilizem ou desaconselhem à utilização do itinerário principal.

**f. Itinerário eventual** - é aquele que a autoridade tenha que seguir, caso o itinerário principal ou o alternativo tenham que ser abandonados por motivo de emergência.

Obs.: atualmente existe uma tendência a ser nomear itinerários por números uma vez que o alternativo poder ser tornar secundário ou vice-versa, sendo tratados como itinerário 1, 2,...

## 3. CLASSIFICAÇÕES

### a. Quanto à proteção:

(1) Protegido – quando existe todo dispositivo de segurança por toda a extensão, garantindo a proteção necessária ao deslocamento da autoridade;

(2) Desprotegido - quando não existe em algum ponto da extensão do dispositivo de segurança em condições de proporcionar a proteção necessária ao deslocamento da autoridade.

#### **b. Quanto à missão**

(1) De rotina: são deslocamentos executados dentro da rotina a autoridade (ex: residência para o gabinete);

(2) Especial: são realizados para atender a agenda oficial da autoridade (solenidades oficiais e de cunho social);

(3) Inopinados são aqueles que não são programados.

#### **c. Quanto ao meio:**

(1) Terrestre – realizado com a utilização de meios terrestres ( veículos, a pé, com equinos,...), sendo este o mais usado;

(2) Aéreos – realizados com a utilização de aeronave de asa fixa ou rotativa;

(3) Aquático – é realizado com utilização de embarcações, podendo ser marítimo, lacustre ou fluvial.

(4) Misto – e realizado com a combinação dos meios acima.

#### **d. Quanto à flexibilidade:**

(1) Flexível – quando existe a possibilidade de mudança no deslocamento para outras opções de acesso e retirada dos locais a serem percorridos;

(2) Inflexível – quando não existe a possibilidade de mudança (Ex: ferrovia.)

#### **e. Quanto à extensão e tempo:**

(1) Longo – quando a distância de deslocamento chega a ser superior a 50 km ou uma hora de deslocamento

(2) Curto – quando a distancia de deslocamento é pequena.

#### **f. Quanto ao sigilo:**

(1) Sigiloso – quando o deslocamento é de conhecimento restrito ao serviço de segurança, podendo utilizar viaturas discretas.

(2) Ostensivo – quando o deslocamento é de conhecimento público, seja pela divulgação do deslocamento, seja pela identificação do comboio durante a passagem.

**g. Quanto à escolta:**

(1) Escoltado – quando o deslocamento é realizado com algum tipo de escolta (motociclistas, veículos, aeronaves).

(2) Livre – quando o deslocamento não possui escolta.

**h. Quanto o grau de segurança:**

(1) Livre – devido ao fluxo e intensidade do trafego, exige um mínimo de policiamento;

(2) Ostensivo – quando existe o controle do trafego por meios de patrulhas de trânsito não havendo necessidade de prioridade para autoridade;

(3) Controlado – devido ao trafego exigir um alto nível de controle, deverá ser empregado o patrulhamento de trânsito para garantir exclusividade momentânea assegurando a prioridade de trânsito para a autoridade;

(4) Reservado – quando o trafego é exclusivo da autoridade.

**i. Quanto ao horário:**

(1) Diurno – quando é realizado no período diurno;

(2) Noturno – quando é realizado no período noturno, que normalmente exige menor envolvimento de policiamento, devido ao menor trafego, sendo, porém necessário ser feito o reconhecimento diurno.

(3) Pico – quando é realizado no período de maior trafego podendo ser diurno ou noturno.

**j. Reconhecimento**

(1) Antes de iniciar o reconhecimento é importante levantar os dados em imagens de satélite, carta rodoviárias,...

(2) Sempre levando em conta os seguintes itens:

Existência de outros itinerários;

Seleção de estradas que serão utilizadas, condições de trafegabilidade;

Levantamentos dos pontos críticos, sendo preferível evitá-los, não sendo possível deve buscar um reforço nestes pontos;

Levantamento dos pontos de apoios

Tempo de deslocamento e extensão.

(3) Após o levantamento na carta deve-se realizar o reconhecimento sempre que possível no mesmo sentido e horário do deslocamento;

(4) Deve ser dada atenção ao local de embarque e desembarque da autoridade (tipo de desembarque);

(5) Caso seja necessário a mudança de itinerário é necessário que todo o Esquema de segurança (Ex: Segurança Ostensiva), tenha condições de se deslocar para o outro itinerário;

#### **k. Planejamento**

(1) Após o reconhecimento das vias e itinerários é feito a distribuição e delegação das missões a todos os elementos de segurança (Policimento ostensivo, segurança velada e segurança aproximada);

(2) Sendo feito de forma mais detalhada possível integrando todos os setores envolvidos de forma simples objetiva;

(3) Planejamento deve buscar o entrosamento entre toda a segurança de forma a garantir a continuidade durante o deslocamento;

(4) Ao ser distribuído os pontos críticos e pontos dominantes, deverão ser levados em conta no emprego da segurança velada;

(5) Procurar prever uma reserva para reforça os pontos críticos;

(6) Verificar se todos os elementos da segurança e apoio tem conhecimento de toda a missão (Corpo de Bombeiros, Hospitais, Tropas de Choque, helicópteros,...).

(7) No dia do evento deverá ser planejado o tempo destinado a equipe de vistoria e equipe avançada para o reconhecimento final;

(8) O planejamento eficaz vai sempre depender do estudo de situação minucioso, e dos aspectos a serem observados para a escolha de itinerários, atentando sempre de estarmos prontos a qualquer eventualidade, até mesmo para as improvisações, por que a iniciativa sempre cabe elemento adverso.

#### **l. Medidas de segurança:**

(1) Durante os deslocamentos, conforme a análise de risco, deverão ser obedecidas as medidas abaixo:

Manter sigilo sobre data, horário e o itinerário escolhido;

Utilizar a maior velocidade de segurança possível;

Redobrar os cuidados nos pontos críticos;

Usar veículos adequados ao terreno;

Usar força policiamento ostensivo e força de choque;

Sempre que possível, alterar o itinerário e horário, afim de evitar a rotina;

Reconhecer os itinerários com os motoristas;

Evitar tuneis, pontes e viadutos;

Neutralizar a visão sobre a Autoridade, principalmente na ocasião do embarque e desembarque, ou quando ele ficar parado;

Ocupar ou observar os pontos dominantes que permitem a observação da autoridade;

Manter sempre uma reserva (ASP, carros, ...);

Se for possível sair sem a autoridade em horários diversos;

Usar o helicóptero se tiver disponível;