

Entre o lícito e o ilícito: a dinâmica do roubo de cargas e suas zonas cinzentas¹

Between legal and illegal: the dynamics of cargo theft and its gray areas

Leonardo José Ostronoff²
leonardo_ostronoff@yahoo.com.br

Fernando Salla³
fersalla@gmail.com.

Resumo

O artigo discute o crime patrimonial na modalidade do roubo de cargas. Analisa as dinâmicas criminais em que está inserido, assim como as respostas institucionais e empresariais para controlá-lo. Aborda o roubo de cargas como expressão das zonas cinzentas que se estabelecem entre o lícito e ilícito, entre o público e o privado. Descreve as duas principais tipologias desse crime: os praticados "na loca" e os especializados. Aborda a participação de grupos criminosos organizados nessa modalidade de crime. Discute ainda a figura relevante nessa modalidade criminosa que é o receptor. O argumento central do artigo é que o crime de roubo de cargas por afetar os interesses de corporações econômicas, promove uma articulação destas com os setores públicos, sobretudo a polícia com vistas à sua contenção. A Intervenção Militar na Segurança Pública no Rio de Janeiro, em 2018, expressa essa mobilização de corporações junto às esferas governamentais de forma a promover uma ação de grande envergadura não só policial, mas também política. A metodologia usada foi a da pesquisa documental junto aos órgãos policiais e das forças armadas; entrevistas com policiais civis e militares, oficiais do alto comando das forças armadas, empresários, executivos de empresas e pessoas detidas pelo crime do roubo de cargas.

Palavras-chave: roubo de carga; dinâmica criminal; crime contra o patrimônio.

Abstract

The article discusses property crime in the form of cargo theft. It analyzes the criminal dynamics in which it is inserted, as well as the institutional and business responses to control it. It addresses cargo theft as an expression of gray areas that are established between legal and illegal, between public and private. It describes the two main types of this crime: those committed "on the spot" and specialized ones. It addresses the participation of organized criminal groups in this type of crime. It also discusses the relevant figure in this criminal modality, which is the receiver. The central argument of the article is that the crime of cargo theft because it affects the interests of economic corporations, promotes an articulation of these with the public sectors, especially the police, with a view to their containment. The Military Intervention in Public Security in Rio de Janeiro, in 2018, expresses this mobilization of economic corporations in government spheres in order to promote a wide-ranging action not only police, but also political. The methodology used was that of documentary research with the police and armed forces; interviews with civilian and military police, officers of the high command of the armed forces, businessmen, company executives and persons detained for the crime of cargo theft.

Keywords: cargo theft; criminal dynamics; crime against property.

¹ O artigo é um dos resultados de um projeto de pesquisa de Pós-doutorado (processo FAPESP 2016/18464-1), desenvolvido de março de 2017 a março de 2020, na Universidade de São Paulo, e dos trabalhos da frente de pesquisa sobre Cidades, Crime Organizado e Prisões no âmbito do Projeto *Building Democracy Daily*, conduzido pelo Núcleo de Estudos da Violência (NEV-USP). Ambos projetos possuem financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

² Sociólogo, possui pós-doutorado, doutorado e mestrado em Sociologia pela USP. Integra a equipe do projeto *Segurança Pública nos municípios: o papel das guardas municipais na prevenção da violência contra a mulher* (NEV-USP). E-mail: leonardo_ostronoff@yahoo.com.br

³ Sociólogo, mestre e doutor em Sociologia pela Universidade de São Paulo. Pesquisador do Núcleo de Estudos da Violência (NEV-USP). E-mail: fersalla@gmail.com.

Introdução

Em 2017, nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, o roubo de cargas atingia proporções que foram interpretadas como inaceitáveis pelos empresários e pelas autoridades. As recorrentes condições de insegurança expressas pelos homicídios, pelos conflitos desencadeados pelo tráfico de drogas, pelos crimes contra o patrimônio em geral, foram consideradas agravadas pelo aumento do número de casos de roubo de cargas de modo a ser uma das justificativas, inclusive, da Intervenção Federal na Área de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro em fevereiro de 2018. Uma ação política de tal envergadura, a partir de fenômenos criminais comuns, acabou por mobilizar tropas e equipamentos das forças armadas, transferindo para estas o controle da segurança pública naquele estado; ao mesmo tempo, a intervenção, enquanto arranjo político, explicitou o complexo entrecruzamento de dinâmicas criminais, interesses econômicos corporativos, interesses políticos na gestão da ordem urbana.

A proposta do presente artigo segue três direções de análise: o lugar que tem ocupado, no Brasil, o roubo de cargas nas dinâmicas criminais contemporâneas; os mecanismos que são acionados pelas empresas prejudicadas pelos roubos em termos de segurança de seu patrimônio; as formas de ação do poder público em relação a essa modalidade de crime. Tomaremos como objeto de nossa reflexão o roubo de cargas que é empreendido por entes coletivos – quadrilhas, bandos, grupos criminosos organizados já estruturados – sobre cargas de empresas transportadas por meio rodoviário através de caminhões de propriedade de motoristas autônomos ou de empresas especializadas em transportes e logística⁴. Por dinâmicas criminais nos referimos às práticas de indivíduos e/ou grupos que conflitam com as demarcações estabelecidas como crime pelo Direito. Consideramos tais práticas não somente na sua dimensão estritamente legal, de uma violação de um dispositivo normativo, mas de um ponto de vista sociológico, como parte de um conjunto de processos sociais complexos nos quais se movem aqueles indivíduos e grupos, num jogo de interações que podem transitar entre o legal e o ilegal, entre o lícito e o ilícito.

Cabe apontar algumas particularidades do roubo de carga que justificam a presente reflexão. Em primeiro lugar, essa modalidade de roubo atinge, em geral, direta e indiretamente grandes empresas e corporações (aquelas produtoras dos bens, as empresas de transporte, as empresas de segurança privada; as empresas de seguro e por vezes redes de varejo). O fato de atingir bens patrimoniais, não aqueles individuais do cidadão na rua ou na sua casa, mas aqueles das corporações econômicas, coloca uma outra dimensão na modalidade do crime contra o patrimônio. Essa assimetria, existente entre uma vítima individual e uma corporativa, vai se refletir, conseqüentemente, nos diferen-

tes efeitos econômicos do fenômeno e sobretudo nos arranjos políticos destinados à sua repressão e mesmo punição.

Em segundo lugar, essa modalidade de crime tem servido de verdadeiro observatório das medidas de segurança para a sua prevenção e contenção (dispositivos de rastreamento, fechaduras especiais, controle das cargas, escoltas especiais etc.). Um verdadeiro complexo de negócios se forma em torno desse crime tanto para a criação e produção de artefatos como na geração de serviços especializados.

Em terceiro lugar, as perdas com os roubos de cargas têm desencadeado intensas ações políticas que mobilizam sindicatos patronais, associações de empresários, federações da indústria e comércio etc. Tais ações políticas têm resultado em um trabalho cada vez mais conjunto e articulado das instituições patronais com o setor público, sobretudo a polícia, no trabalho de cooperação operacional que envolve inclusive a mobilização de recursos materiais e financeiros. A Intervenção Federal na Área de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro, por exemplo, em 2018, expressa esse perfil de articulação política para a contenção do roubo de cargas.

Em quarto lugar, no âmbito das dinâmicas criminais, essa modalidade de crime não favorece ações individuais, mas requer ação coletiva, planejada, organizada para que seja efetivada, que requer a mobilização de recursos diversos como, por exemplo, armas de fogo, carros, caminhões, espaços para armazenagem da carga roubada, rede de receptores (indivíduos ou empresas) para a circulação das mercadorias.

O roubo de cargas pode ser inserido no conjunto das chamadas economias subterrâneas, dos mercados ilegais que proliferaram nas últimas décadas, na esteira da internacionalização dos mercados com a intensificação dos fluxos econômicos, financeiros e de pessoas e cujos maiores expoentes desses mercados são o tráfico de drogas ilícitas, o tráfico de armas, de pessoas, as falsificações de mercadorias, o contrabando (Kokoreff, 2007). A questão central é que, como afirma Telles (2009), o mundo urbano é atravessado por uma trama de ilegalismos, novos e velhos, que por sua vez formam circuitos e redes sociais onde as práticas ilegais não são ocasionais, mas constitutivas da economia urbana. Nesse sentido, há uma zona cinzenta que se forma entre o ilegal e legal, entre o ilícito e lícito, onde a vida social é atravessada por um grande número de ilegalismos, dos quais os fluxos transnacionais, como o tráfico de drogas e o contrabando, são possivelmente os mais evidentes no meio urbano.

O roubo de carga configura essa transitividade do legal com o ilegal. As mercadorias em geral produzidas no circuito da legalidade, uma vez tomadas nas ações de roubo passam a se incorporar a um outro circuito atravessado de ilegalismos para sua armazenagem e sobretudo comercialização. A carga roubada pode ser dispersa e comercializada em áreas de baixa renda, em circuitos comerciais de pouca formalização. Mas, em mui-

⁴ Trabalhamos aqui com aspectos ampliados da definição dada por Justus *et al.* (2018) quanto ao roubo de cargas enquanto subtração de mercadorias para revender quando elas estão sendo transportadas.

tos casos, também pode ocorrer a participação de empresários e empresas formais e legais atuando na receptação, distribuição e venda de mercadorias provenientes dos roubos de carga, demonstrando com maior clareza a possibilidade de uma transitividade, de um embaralhamento dos mercados legais e ilegais. Não se trata, portanto, de entender somente o delito do roubo de carga isoladamente, mas sim a trama de relações econômicas e sociais que existem entre os diferentes atores nesses arranjos que combinam aspectos legais e ilegais.

Uma questão relevante diz respeito ao lugar que ocupa o roubo de cargas nas dinâmicas criminais. Ele seria um "derivativo" do esgotamento da atuação de grupos no roubo a banco? As medidas de segurança adotadas na defesa do patrimônio financeiro dos bancos, tanto das agências como no transporte de valores, teriam alguma relação com o crescimento do roubo de cargas? Existem relações funcionais, complementares entre essa modalidade e o tráfico de drogas? Seriam os roubos de carga praticados pelo assim chamado crime organizado? Por serem crimes que afetam diretamente o mundo corporativo, seriam o roubo a banco e o roubo de cargas alvos mais relevantes das ações governamentais e consequentemente de uma combinação mais estreita entre autoridades policiais e as empresas envolvidas?

Não há dados ou pesquisas que tenham levantado informações suficientes para responder a todas essas questões. No entanto, como demonstraremos no artigo, foram crescentes as ocorrências de roubo de cargas, tanto em São Paulo como no Rio de Janeiro, não obstante os avanços nas estratégias de segurança das empresas e as intervenções policiais destinadas à sua contenção. Discutiremos os possíveis caminhos explicativos desse fenômeno, de um lado, considerando que essa modalidade de crime sempre demanda recursos de natureza variada para sua execução, significando alto custo de "investimento", em armas, veículos, armazenagem e contatos para escoamento das mercadorias; considerando ainda a necessidade de estabelecer estratégias para contornar as ações de segurança das corporações e também aquelas repressivas da polícia. E, por outro lado, analisando como se deram as reações do mundo corporativo a esse tipo de crime bem como as do aparato governamental.

Há, então, pelo menos duas hipóteses para explicar por que esse tipo de crime teve um incremento, atingindo um pico, em 2017, no Rio de Janeiro e em São Paulo. A primeira diz respeito às dinâmicas criminais. O roubo de carga proporcionaria aos indivíduos e grupos a geração rápida de recursos financeiros. Seria atraente por combinar retorno alto e baixo risco de falha operacional (Justus *et al.*, 2018). Mas se considerarmos também os obstáculos para sua realização bem como os custos de sua operacionalização podemos avaliar que não seja tão fácil ou rápida essa conversão de mercadorias roubadas em dinheiro. O roubo a banco, nesse sentido, é o crime que daria o acesso mais rápido ao dinheiro. No entanto, sua prática está sendo cada vez mais dificultada pelas medidas de segurança em torno das agências bancárias e do transporte de valores. A outra atividade que é geradora de ganhos financeiros imediatos é o tráfico de drogas,

que tem também seus custos econômicos e riscos operacionais, mas não demanda o enfrentamento dos recursos de segurança que dispõem as corporações econômicas.

A questão suscitada por essa primeira hipótese, portanto, é por que o roubo de cargas teria atraído indivíduos ou grupos enquanto o tráfico de drogas poderia ser o caminho mais rápido e direto para a obtenção de dinheiro? Pode-se considerar que o tráfico de drogas no varejo esteja fortemente organizado por grupos como o Comando Vermelho (CV) ou o Primeiro Comando da Capital (PCC) (Manso e Dias, 2017) e que o acesso ou a atuação nesse mercado não seja tão fácil, impelindo indivíduos e grupos para outras atividades criminais. No sentido inverso, o aumento de casos de roubo de carga poderia ser visto como diversificação das atividades desses mesmos grupos consolidados (que inclusive podem ter atuação no varejo do tráfico de drogas) com a finalidade de ampliar os recursos econômicos.

A segunda hipótese para explicar o incremento do crime de roubo de cargas nos últimos anos está associada ao funcionamento do aparato policial. A questão que ela suscita para a pesquisa é: a precarização, sobretudo da polícia civil, estaria na base desse incremento, uma vez que há falta de policiais, equipamentos, viaturas, condições mínimas para fazer investigações e a repressão? Essas condições aumentariam as oportunidades favoráveis ao roubo de cargas? Portanto, é um pressuposto que atravessa esta hipótese a pretendida correlação entre a intervenção dos mecanismos de controle social com a redução ou o aumento da criminalidade.

As hipóteses servem, portanto, para orientar a reflexão no presente artigo. É certo que muitas das questões colocadas não podem ser respondidas, seja pela baixa produção de trabalhos acadêmicos em torno desse tema ainda pouco estudado no Brasil, seja pelas dificuldades inerentes para uma coleta de dados, por exemplo, junto ao "mundo do crime", nos circuitos do assim chamado crime organizado.

Para o desenvolvimento do artigo foi feita pesquisa documental junto aos órgãos policiais, das forças armadas e empresariais onde estão reunidas informações específicas sobre o roubo de cargas. Dentre os documentos consultados estão os manuais de gestão de grandes empresas de varejo no Brasil; relatórios sobre análise de furto, roubo, apropriação indébita e receptação de cargas do PROCARGA/SP; os atos legais da Intervenção Federal na Área de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro e outros documentos que estão no CENDOC (Centro de Documentação da Força Aérea Brasileira), na Base dos Afonsos (Rio de Janeiro/RJ), como o Plano Estratégico, Plano de Gestão do Conhecimento, Plano de Preparação de Transição, Plano de Gestão de Risco. Material de imprensa dos principais jornais do Rio de Janeiro e São Paulo foram analisados durante o período de 2017-2019, no tocante às iniciativas de repressão em operações especiais. Foram realizadas entrevistas com empresários (3 em São Paulo e 2 no Rio de Janeiro), com trabalhadores do setor de logística de empresas (10 em São Paulo e 4 no Rio de Janeiro), com dirigentes sindicais (04 em São Paulo e 2 no Rio de Janeiro) e, principalmente, com policiais (6 em São Paulo e 3

no Rio de Janeiro) e dois oficiais do alto comando da inteligência das forças armadas, um deles do Centro de Coordenação de Operações (CCOp) do Comando Militar do Leste (CML). É preciso dizer que relatos de três pessoas que foram detidas pela polícia por roubo de cargas também foram utilizados para descrever essa modalidade de crime. Importante dizer que foi preservada a identidade de todos os entrevistados na pesquisa. As entrevistas foram individuais, gravadas com consentimento dos entrevistados. Foi utilizado um roteiro semiestruturado, desenvolvido com tópicos segundo os quais o entrevistado apresentava suas ideias da maneira mais livre possível, ou seja, com a menor participação do pesquisador.

Na primeira parte do artigo, localizamos o roubo de carga na "história das práticas criminais" no Brasil, inserindo-o no que se poderia chamar de modernização da criminalidade que ocorre a partir de meados do século XX. Em seguida, apresentaremos um panorama dessa modalidade de crime em São Paulo. Depois, discutimos as possíveis razões da elevação do número de casos de roubo de cargas no Rio de Janeiro e em São Paulo. Por fim, apresentamos os entrelaçamentos dos interesses econômicos das corporações afetadas por esse tipo de crime com a máquina política e administrativa pública, onde papéis e sujeitos públicos e privados se confundem.

Modernização do crime

Os estudos sobre criminalidade no Brasil, no âmbito das ciências sociais, tiveram um forte incremento a partir dos anos 1980. No entanto, há uma história a ser escrita, uma genealogia a ser construída que considere uma pluralidade de processos econômicos, sociais, políticos, culturais que conformaram, em várias etapas de nossa história, diferentes sujeitos, diferentes atividades nas chamadas dinâmicas criminais. São poucos os estudos que tenham associado os novos arranjos do desenvolvimento econômico, político e social pelos quais o país passou ao longo do século XX até o presente, seus reflexos sobre a vida no mundo rural e sobretudo no mundo urbano, que redesenharam sociabilidades, criando novas formas de vida, expectativas, desejos, percepções e sentimentos e como tais mudanças também criaram novas dinâmicas criminais. Uma das poucas incursões nessa área talvez tenham sido os trabalhos de Michel Misse (1999).

Nesse sentido, a proposta aqui é inserir a modalidade do roubo de cargas como expressão de um tipo de ação criminosa associada a uma temporalidade e a condições próprias das últimas décadas no Brasil, com especial destaque para São Paulo e Rio de Janeiro. Uma modalidade de ação coletiva, organizada, que alcança bens transportados em geral por meio rodoviário, que demanda planejamento, cooperação entre os membros que a executam, sincronização de movimentos e sobretudo diversos recursos materiais como armas, automóveis ou mesmo caminhões, espaços de armazenagem das mercadorias roubadas, meios de transporte dessas mercadorias para os receptadores.

Colocando a questão de forma muito sintética, os crimes que eram capturados pelo sistema de justiça penal, no começo do século XX, eram na sua maioria aqueles contra a pessoa (homicídios, lesões corporais) que eram praticados por indivíduos, nos relacionamentos interpessoais, nos espaços domésticos ou nos locais de trabalho como as fazendas (Salla, 1999). Os crimes contra o patrimônio eram majoritariamente praticados por indivíduos (Meneghetti em São Paulo foi figura emblemática) ainda que também pequenos grupos se formassem para assaltos a estabelecimentos comerciais ou mesmo a residências (Bernardi, 2000). Alvos constantes das investidas policiais eram os chamados "malandros", os cafetões e sobretudo os "vadios".

A partir de meados do século XX, é a experiência da inserção no circuito institucional – nos recolhimentos de "menores", de mendigos e vadios, nos reformatórios, nas delegacias de polícia, nas casas de detenção, nas penitenciárias – que proporcionará as condições para a constituição do que Foucault (1987) chamou de uma delinquência delimitada, identificada, que vai formar grupos, quadrilhas mais duradouras que passam a ter um protagonismo maior na criminalidade urbana, especialmente a partir dos anos 1940 (Salla, 2015; Misse, 1999).

Os assaltos às residências e a casas comerciais eram os principais alvos desses grupos e quadrilhas que se formaram. Porém, foi o assalto a bancos e o tráfico de drogas que redesenharam as principais formas de organização dos grupos. Edmundo Campos Coelho (2005) observa que os assaltos a banco eram raros até o início dos anos 1970 quando os grupos políticos guerrilheiros que surgiram no Brasil passaram a recorrer a esse tipo de ação para obtenção de recursos financeiros. E criminosos comuns também partiram para tais roubos. Tanto presos políticos como presos comuns eram enquadrados na Lei de Segurança Nacional.

Uma vez que assaltantes de bancos, não vinculados a questões políticas, começaram a enfrentar a repressão mais dura e medidas de contenção que dificultavam as operações e ainda traziam como custo adicional a prisão e condenação dos envolvidos, a migração de muitos dos grupos e de seus membros individualmente foi na direção do tráfico de drogas. É nesse contexto que podem ser colocados grupos como o CV e o PCC, os quais tiveram em algum momento de suas histórias ações de assaltos a bancos, mas passaram depois a se dedicar à atividade do tráfico de drogas ilícitas como principal fonte de obtenção de recursos financeiros.

Como observou Antônio Luiz Paixão "as atividades práticas de assalto a banco e tráfico de drogas já ensinara aos "novos" bandidos a ação organizada como requisito de eficiência" (Paixão, 1987, p. 77). Tais práticas, portanto, seriam derivadas daquilo que ele denominou de "modernização da criminalidade". Houve, portanto, um "salto" na criminalidade, com as modalidades do assalto a banco, tráfico de drogas ilícitas ou ainda do roubo de cargas que mobilizam a ação organizada e possibilitam uma transitividade entre os grupos "avulsos" que podem operar nessas modalidades de crime e outros mais estruturados (como o CV ou o PCC) que têm forte presença nas prisões e podem

arregimentar novos membros, seja pela capacidade financeira, seja pelo domínio político, moral e normativo, que têm nos ambientes prisionais.

A seguir apresentamos como tem se dado o roubo de cargas no Estado de São Paulo, tendo por base as informações coletadas junto aos policiais entrevistados.

O roubo de carga

Como tem operado o roubo de carga? Haveria dois tipos de grupos atuando nessa modalidade que esclarecem as dinâmicas criminais que a movimentam. Segundo algumas autoridades entrevistadas, existem os grupos que roubam "na loca" e os grupos "especializados". Os primeiros seriam aqueles que não possuem muito *know-how*, pegam um carro, saem de manhã, ficam em pontos estratégicos, na espreita, esperando um caminhoneiro vacilar. Como muitos motoristas de caminhão passam horas viajando, sem dormir, chegam a Guarulhos (um dos locais de maior incidência desse crime em São Paulo) cansados e distraídos, sendo alvos fáceis, dos grupos "na loca".

Tais grupos geralmente atuam em quatro pessoas e pegam cargas com produtos fáceis de vender, como por exemplo cigarros e alimentos. Em muitos casos, não sabem o que estão roubando, apenas aproveitam a oportunidade: "O criminoso, muitas vezes, ele rouba um caminhão isso é um caso que eu estou falando, de quinta-feira passada eles roubaram um caminhão e não sabiam nem o que tinha dentro" (Entrevistado G).

Muitas carretas e mesmo produtos podem ser monitorados com *chips*. Produtos como celulares, bebidas, cigarros etc., são mais atrativos, pois dificultam o rastreamento, uma vez que nenhuma empresa vai colocar um *chip* em cada produto, por ser inviável economicamente. A polícia e as seguradoras dificilmente conseguem achar onde esse tipo de carga foi vendida. Ela pode ser comercializada em qualquer estabelecimento entre os muitos espalhados pela região onde foi roubada, como um mercadinho de bairro, um bar ou mesmo uma grande loja. Fato é que rastrear uma carga roubada é algo, muitas vezes, difícil e os grupos que atuam "na loca" sabem disso. Os roubos que esses grupos cometem são sempre pequenos; o objetivo é conseguir dinheiro para o sustento diário por um período, não sendo grandes os valores obtidos. Estes ladrões não roubam com armamento grande, em geral usam revólveres (38 ou 32). Os grupos podem ser compostos até por jovens que não possuem muita experiência em ações e nem dispõem de armamento mais sofisticado e podem mesmo ocorrer "muitas vezes, de roubar carga aqui, sem armas" (Entrevistado G). Esse tipo de ação, sem arma, é o que se chama "sapo", ou seja, colocar a mão embaixo da camisa simulando ter uma arma. De qualquer modo, esses grupos, "na loca", têm pressa para se livrar dos produtos, querem logo "queimar" a carga, com receio de serem presos.

Quanto aos grupos "especializados", a situação é bem diferente. Possuem um alto nível de organização e estrutura, atendem a demandas de cargas por encomenda, não roubam qualquer carga: "então, essas quadrilhas especializadas, elas vão procurar obviamente, uma carga mais valiosa" (Entrevistado Y). Segundo os relatos de entrevistados, geralmente são grupos formados por mais indivíduos do que os "na loca", portando armas pesadas, como fuzis, e usam coletes à prova de bala. Roubam cargas de alto valor agregado: eletrônicos, carnes nobres, combustível. Para o Entrevistado Y: "tais grupos contam com alguém de dentro das empresas, ou até mesmo da escolta armada, que passa as informações do tipo de carga, hora e local por onde ela estará sendo levada".

Um fator importante é que muitos caminhões hoje em dia possuem *chips* de rastreamento, popularmente conhecidos por "anjo". Segundo o Entrevistado G, "existe um sistema de segurança que as empresas utilizam, que eles chamam de isca ou de anjo, que é quando você coloca um rastreador numa caixa específica, por exemplo, dentro da tevê". Para interromper o sinal de monitoramento, os ladrões de carga possuem um aparelho conhecido por "capetinha"⁵:

(...) eles usam um equipamento chamado 'jamer' ou vulgarmente chamado de 'capetinha', que é como se fosse um modem. Você olha, é um modem gigante, mas com várias antenas. Mas é idêntico ao modem, a diferença é que ele é maior e tem várias antenas, que aquilo ali, você vai cortar o sinal, qualquer sinal de rádio, de celular, de internet. (Entrevistado Y)

Esse aparelho ("capetinha") conseguiria até mesmo cortar o sinal dos rádios da polícia, tornando ainda mais eficaz a atuação dos ladrões de carga. Demonstra também uma sofisticação na organização dessas quadrilhas especializadas na medida em que recorrem a equipamentos que implicam maior custo para esse tipo de ação criminal. Segundo o entrevistado Y:

Os grupos para se apossar do caminhão têm duas opções: emparelhar e mandar o caminhoneiro parar, o que pelo tamanho do veículo pode ser perigoso; ou, a mais usada, os carros passam avisando o caminhoneiro que existe algum problema em seu veículo, fazendo isso duas ou três vezes, até que o motorista do veículo pare. Então, conduzem o caminhoneiro até um cativo. Às vezes, em um cativo chegam a ter três caminhoneiros, pois os ladrões estão distribuindo três cargas de três caminhões.

Nesse ponto da operação, uma questão importante é o emprego de pouca violência na ação dos ladrões de carga. Segundo os entrevistados, eles preferem atuar com a maior tranquilidade possível: "não tendem a matar, não querem agredir" o motorista cativo. Os membros desses grupos sabem que se matarem alguém na ação as penas serão maiores e a atenção da polícia será maior sobre o caso, aumentando o risco de prisão.

⁵ "Capetinha" porque o aparelho utilizado tem várias antenas que se assemelhariam a chifres.

A mesma situação é observada nos Estados Unidos da América onde, segundo Burges (2013), o roubo de cargas é quase exclusivamente um crime não violento e que recebe menor punição.

Quanto ao caminhão, o conduzem até um "buraco", local onde se coloca a carga roubada. Os grupos recorrem a um golpe conhecido por "arara", que consiste em alugar, com documentos falsos, um galpão. Pagam o primeiro mês e utilizam o espaço para os crimes. Depois somem, não deixando rastros, ou seja, a "arara voa" (Entrevistado Y).

Após a etapa do "buraco" o produto do roubo é passado para o receptor. A figura do receptor é, segundo os entrevistados, fundamental para essa modalidade de crime, pois é ele que tem todo mapa do mercado, ou seja, ele que faz com que a circulação de mercadorias aconteça.

(...) normalmente, o receptor é um cara que o mundo do crime já conhece, é o 'Fulano'. Vamos supor, o receptor 'Bolinha', o receptor 'Bolinha', o mundo do crime já conhece ele. Então, toda carga que roubam, levam até o 'Bolinha', o Bolinha olha lá e fala, que nem um leilão, 'eu dou tanto', o cara 'não, isso aí, tá muito pouco, eu quero no mínimo tanto...! aí, o Bolinha pode falar 'não, não quero, coloca a carga no seu caminhão e leva embora' ou o cara aceita. (Entrevistado Y)

No caso dos grupos "na loca", o "leilão" é bastante comum: chegam com a carga roubada, o receptor avalia a carga e se interessa a ele ou a algum outro. Existe uma especialização entre os receptores quanto aos produtos que trabalham. Se a carga interessa, manda descarregar no próprio galpão. Uma vez feito esse serviço, ele tem que pagar, essa é uma regra. Repassando para outro, tem a "primazia da carga", e ganha 10% do valor pelo "frete": "(...) é tudo profissional e o criminoso já sabe que o esquema é assim, então, fica aquele leilão, o cara vem com a mercadoria, 'é quanto?' 'ah, eu dou 10 nisso aqui', 'ah, 10 é pouco, eu quero 20', aí, até chegar no 15 ali ou..." (Entrevistado O)

Como se trata de um mercado, mesmo ilegal, o receptor executa uma ação de compra, portanto, existe uma negociação do preço. Em parte, é este agente da cadeia do roubo de cargas que estabelece o preço que possui a mercadoria trazida pelos ladrões. O cálculo de quanto vale a mercadoria não é com base no preço que ela possui antes de ser roubada, mas o critério mais importante é a facilidade de vendê-la: "Às vezes, uma carga mais barata, você vende ela muito rápido" (Entrevistado Y). Quando o roubo apresenta a carga, ele vai levar em conta o valor que o receptor vai atribuir, quanto ele vai oferecer por aquela carga. Não se trata somente do valor da carga, mas o risco que ela representa, pois se um produto é valioso, mas muito específico, fica em evidência, é fácil de ser identificado e difícil de ser comercializado.

Isso não quer dizer que o valor anterior da carga seja desconsiderado, o que ocorre é uma avaliação com outros critérios além deste, a facilidade na venda e a probabilidade de rastreamento daquela carga, seja ele por monitoramento eletrônico ou pela observação das empresas de gerenciamento de riscos nos mercados. Dessa maneira, quando o receptor detecta uma

mercadoria que não possui facilidade na distribuição, ele joga o preço lá embaixo, justamente para demonstrar não querer aquela mercadoria. Tem relevância, então, se o produto oferecido se encaixa na rede logística do receptor, ou seja, se ele já sabe para quem interessa aquela mercadoria que lhe é apresentada. Além de uma certa especialização entre os receptores, quanto aos produtos que recebem e distribuem, existem redes de receptores. Quando chega em um deles uma mercadoria que não é de sua especialidade ou interesse, ele pode repassar para outro receptor que trabalha com aquele tipo de mercadoria.

No caso dos roubos praticados pelos grupos "especializados", o funcionamento geralmente é outro. A carga já é entregue diretamente para o receptor, conforme combinado previamente. No entanto, grupos "especializados" também podem roubar cargas movidos por interesses próprios, além das encomendas que recebem. Nesse caso, seguem o esquema do "leilão".

Ainda quanto à recepção, existem dois tipos, segundo os relatos dos entrevistados. O primeiro é o receptor "doméstico", que pulveriza a carga na própria região onde o roubo aconteceu. O segundo é o receptor "empresário". É unânime entre os especialistas nessa área entrevistados que esse tipo é composto por grandes empresários que possuem negócios legais: "porque o receptor, na maioria das vezes, ele tem um negócio lícito, ele tem um negócio legal" (Entrevistado K). Eles são até mesmo industriais ou donos de grandes redes de varejo, sendo este o segmento onde mais estaria esse tipo de receptor, segundo o Entrevistado V, membro da unidade policial DIVECAR (Divisão sobre Furtos, Roubos, Recepção de Veículos e Cargas) de São Paulo. E explica:

Agora uma coisa, vamos focar no receptor empresário. O empresário é um empresário, ele tem a empresa dele e compra de tudo. Eu já prendi industrial. 'Mas como industrial?' Industrial, o cara tem uma indústria não é siderúrgica, mas é indústria que produz, produzia o que? Cabos elétricos e tal, então, a bobina de aço e a bobina de cobre, ela é importada do Chile. Bobina de aço, produzida na Cosipa e CSN, Volta Redonda. No trajeto, é roubada, aí você fala 'pô, roubar bobina de aço?' Caminhão com as bobinas, roubado. A polícia aborda, nota fiscal, falsa. Então, ao invés dela ir para o destinatário, ela é desviada para um outro comprador. Quem compra uma bobina de aço, senão um industrial? Quem compra uma bobina de cobre, senão um industrial? Entendeu? (Entrevistado V)

O entrevistado segue dizendo que justamente por se tratar de grandes empresários, ou seja, pessoas que gozam de prestígio e poder na sociedade, a prisão desse tipo de receptor apresenta "dificuldades", afinal, se está lidando com membros da elite econômica do país. Tal fato mostra como é difícil romper com o mercado ilegal do roubo de cargas, pois seu combate não é somente uma questão do planejamento do policiamento, mas atravessa terrenos de grande poder social, deixando aparentes os limites da ação da polícia.

Outros entrevistados citam o segmento farmacêutico, não as pequenas farmácias de bairro, mas o envolvimento das

grandes redes cujos donos também são grandes empresários com prestígio na sociedade. Segundo o Entrevistado L: "Farmácia, uma rede de farmácia. Você rouba a indústria farmacêutica, ou rouba a distribuidora, quem vai comprar na ponta? Aquela farmacinha ali, o coitadinho do bairro? Não, ele não tem capital para isso..."

Há empresários que só trabalham com mercadorias lícitas outros só com mercadorias obtidas por meio de roubo de carga e há os empresários que combinam as duas coisas, trabalham com mercadorias roubadas e com as mercadorias que circulam licitamente. Estes que transitam entre o legal e o ilegal conseguem com as mercadorias ilícitas ofertar produtos com preços abaixo do mercado, tornando sua loja mais atrativa aos consumidores. Beneficiam-se da condição de legalidade em que operam, pois se vendessem somente carga roubada, o esquema ficaria aparente para as forças policiais. O Entrevistado V identifica que tal processo é muito comum nas lojas de departamentos.

Em suma, o roubo de cargas é uma modalidade de crime que explicita a conexão entre os setores legais e ilegais. O mercado ilegal derivado do roubo de cargas somente funciona porque o setor legal do comércio em geral e do varejo especificamente o absorve. Portanto, esse tipo de mercado necessita da conexão com setores legais, reforçando a ideia de uma zona cinzenta em que opera. Os ilegalismos precisam dos legalismos e vice-versa (Hirata, 2019), é parte do jogo do mercado.

O contexto do mercado ilegal do roubo de cargas

A tabela abaixo apresenta o número do roubo de cargas nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo de 2003 a 2019. Comparando os números, eles não apresentam uma evolução semelhante: no caso de São Paulo, o crescimento foi quase constante ao longo dos anos; enquanto no Rio de Janeiro isso não aconteceu, de 2003 até 2007 o número absoluto estava na casa dos 4.000, caindo de forma significativa, em 2008, para 3.172 roubos. No Rio de Janeiro, em 2009 e 2010, o número de roubos fica na casa dos 2.000, começando a subir a partir de 2011, apresentando leve queda de 2012 para 2013. Assim, no caso do Rio de Janeiro o número de ocorrências não teve o mesmo comportamento que a curva ascendente apresentada em São Paulo.

Com relação a São Paulo, existem três períodos, na tabela abaixo, que merecem destaque: de 2003/2004, o que se poderia chamar de o primeiro "boom" do roubo de cargas; o segundo, de 2008/2009, quando há um aumento expressivo de 6.653 para 7.776 ocorrências. Há, então, uma queda, em 2011, para 6.958 casos, mas depois existe um crescimento constante até o período 2015/2017. Nesse, começa com 8.490 roubos chegando, em 2017, a 10.584, um aumento de aproximadamente 11%, o chamado "terceiro boom" do roubo de cargas que corresponde ao período em que está inserida esta pesquisa.

Portanto, o maior interesse aqui é o intervalo a partir de 2015, pelo pico que alcança nos dois estados em 2017. A quase

que equiparação entre os números do Rio de Janeiro com os de São Paulo também é algo a se destacar considerando que o estado do Rio de Janeiro tem menor população e uma concentração empresarial muito menor que a de São Paulo. Em termos de comparação, Rio de Janeiro e São Paulo nesse período (2015/2017) apresentam semelhante desenvolvimento: um elevado crescimento tendo seu ápice em 2017 (10.599 casos no Rio e 10.584 em São Paulo), com uma queda em 2018 (9.182 e 8.738 casos respectivamente). Considerando os dados de 2019 relativos apenas até junho, a semelhança se mantém entre as duas cidades (4.690 e 4.165). Chama a atenção que os números absolutos nesse intervalo desde 2015 são próximos ano a ano, o que não acontecia até 2014. De todo modo, o que se confirma é o crescimento do roubo de cargas, tanto em São Paulo como no Rio, a partir de 2015.

O que mais dizem esses dados sobretudo quanto ao aumento no número de roubos de carga no período 2015/2017 e quais teriam sido as razões de tal aumento? Um primeiro aspecto é quanto às dinâmicas dos mercados ilegais e como eles se ar-

TABELA 1. Número de roubo de cargas por ano Rio de Janeiro e São Paulo, 2003-2019

TABLE 1. Number of cargo theft per year Rio de Janeiro and São Paulo, 2003-2019

Ano	Rio de Janeiro*	São Paulo**
2019	4.690 (até junho)	4.165 (até junho)
2018	9.182	8.738
2017	10.599	10.584
2016	9.874	9.943
2015	7.225	8.490
2014	5.890	8.518
2013	3.534	7.959
2012	3.656	7.344
2011	3.073	6.958
2010	2.619	7.794
2009	2.650	7.776
2008	3.172	6.1653
2007	4.472	6.192
2006	4.566	6.027
2005	4.622	6.222
2004	4.714	6.212
2003	4.073	3.874

* Fonte: Instituto de Segurança Pública (ISP) do Rio de Janeiro.

**Fonte: SSP/SP. Relatório sobre análise de Furto, Roubo, Apropriação Indébita e Receptação de Cargas-PROCARGA (Junho, 2019). Elaboração própria.

ticulam com os ilegalismos (Foucault, 1987) em geral. A busca racional do lucro é uma condição para a existência da economia de mercado (Weber, 2000) e, nesse sentido, os mercados ilegais não fogem a essa regra⁶. Como observou Luiz Eduardo Soares (2000), a busca pela garantia de uma lucratividade é constatada também nos mercados ilegais, uma vez que "os criminosos calculam custos e benefícios e tomam as suas decisões como qualquer ator racional. Por isso, migram, deslocam-se, procuram os locais em que haja boa oferta de benefícios e reduzida taxa de risco" (2000, 367).

No âmbito do mundo empresarial, a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo - FIESP (2017) reconhecia que o roubo de carga acabava por refazer todo o cálculo sobre a rentabilidade dos negócios dos seus filiados. De acordo com a FIESP (2017), houve um aumento de 17,1% no roubo de cargas no estado de São Paulo no período de 2015/2016. Tal fato obrigou as empresas a aumentarem os custos com segurança privada, sejam escoltas armadas ou sistemas de segurança eletrônica como o CFTV (Circuito Fechado de Televisão). Ocorreu a elevação do preço dos seguros, criando-se inclusive uma taxa emergencial excepcional (Emex) para produtos transportados até o Rio de Janeiro, o que teria aumentado o custo de cada produto. Para muitas empresas, isso teria representado na época uma perda de competitividade em relação aos concorrentes internacionais. Essa elevação dos custos para a manutenção dos negócios por certo favoreceu a mobilização de esforços dos empresários para a adoção de medidas mais severas de contenção do roubo de cargas.

No que diz respeito às razões daquele aumento, as respostas não parecem simples. Nas entrevistas realizadas com policiais civis o aumento do roubo de cargas no período 2015/2017 se deu por três motivos: em primeiro lugar, o roubo de cargas representava uma preocupação menor para a polícia. Todos os entrevistados, sem exceção, relataram que existe uma hierarquização de status entre os crimes investigados, sendo que os homicídios ocupariam o primeiro lugar. Segundo os entrevistados, o roubo de cargas seria um crime de menor prestígio para ser investigado, justamente porque não ofereceria grandes dificuldades na sua resolução e nem destaques na opinião pública. Seria um crime "comum", que ocorre cotidianamente e que preocupa, sobretudo, as empresas, transportadoras e seguradoras. De certa forma, a mesma constatação faz Burges (2013, p. 35) ao afirmar que o roubo de cargas é uma prioridade muito baixa para a maioria das agências policiais norte-americanas, inclusive da parte do Federal Bureau of Investigation (FBI), por ser um crime considerado não violento.

Em segundo lugar, existe também, para alguns entrevistados, uma dificuldade de rastrear determinadas cargas e, mesmo, para prender os assaltantes. Como afirma um investigador: "É, igual, um pacote de macarrão, um pacote de papel higiênico, como você rastreia isso? Não rastreia. Um pacote de macarrão é

um pacote de macarrão (...) você vende muito rápido o alimento. Você passa por qualquer mercadinho lá, vende para o pessoal, você não acha mais".

Alegam, ainda, muitos policiais que a receptação, um dos elementos principais no roubo de cargas, é um crime que o Código Penal pune com pena branda. Segundo o Entrevistado J: "a receptação é um crime, praticado sem violência e sem grave ameaça e os crimes praticados sem violência e sem grave ameaça, você tem um tratamento mais brando pela justiça". Se o principal ator nesse mercado ilegal é o receptor e a pena para tal crime é a mais branda, abre-se um hiato que faria a relação custo-benefício no roubo de cargas aumentar, tornando o investimento nesse mercado ilegal bastante atrativo.

Em terceiro lugar, se aponta o déficit do efetivo policial, que dificultaria a ação contra o roubo de cargas. Segundo o Centro de Organização e Métodos da Polícia Civil de São Paulo, havia em 2015 um déficit de 7.896 agentes na Polícia Civil. De acordo com um policial entrevistado, o que aconteceu nos últimos anos, foi um "sucateamento da polícia judiciária", um "desmonte da polícia judiciária", existindo uma notória falta de efetivo. Ele afirma que o mesmo acontece com a polícia militar paulista, fato confirmado por um Coronel da Polícia Militar do estado de São Paulo também entrevistado. Segundo um dos entrevistados, em 2015, a situação era a seguinte:

Então, para você ter ideia, naquele período, o Governo informou que na Polícia Civil, nós tínhamos então 473 vagas de delegado em aberto, 2.070 escrivães em aberto, 2.625 investigadores de polícia, 265 médicos legistas, 637 peritos criminais, 304 agentes de telecomunicações policial, 106 papiloscopistas, 252 fotógrafos, 167 auxiliares de papiloscopista, 529 agentes policiais, 213 auxiliares de necropsia, 69 desenhistas técnico-periciais, 186 atendentes de necrotério policial, dando um total de 7.896 profissionais de segurança pública que, em tese, deveriam ter feito concurso, para poder suprir essas vagas.

O déficit de pessoal e estrutura nas polícias envolvidas no combate ao roubo de cargas em São Paulo, segundo o relato dos policiais, proporciona facilidade aos criminosos nesse tipo de crime, tornando mais atrativo o investimento nele, bem como, rentabilidade maior, uma vez que o risco de prisões e apreensões de mercadorias diminuiria. Este seria o cenário propício para a formação de um nicho de "investimentos" no mercado criminal oriundo do roubo de cargas.

Roubo de carga e crime organizado

Uma questão recorrente no debate sobre o crescimento do roubo de cargas depois de 2015 em São Paulo e no Rio de Janeiro é se haveria uma maior participação do crime organizado,

⁶ Weber observa ainda que para assegurar que o lucro seja obtido, a atividade econômica deve evitar determinadas situações ou transtornos indesejados, tendo-se para tanto "previdências", enquanto sinônimo de prevenção (Weber, 2000).

entendido como aqueles grupos que se formaram nas prisões brasileiras, como o PCC e o CV, e que têm forte presença no controle do tráfico de drogas no varejo. Embora existam poucos elementos empíricos que permitiriam fazer tal associação, cabem algumas reflexões. Conforme os dados apresentados acima, o roubo de carga tem se mostrado um mercado ilegal relativamente estável ainda que não tão lucrativo quanto o tráfico de drogas ilícitas. Se compararmos essas duas atividades, cada qual tem seus custos e riscos. O tráfico aparentemente tem menos riscos e custos quando se considera ser atividade comercial que atende o interesse de uma determinada clientela. E implica em conversão imediata de mercadoria em dinheiro. É, portanto, controversa a opinião de muitos entrevistados que têm apontado o roubo de cargas como modalidade de crime que representaria um risco menor para os atores envolvidos e exatamente por conta disso estaria atraindo muitos grupos criminosos organizados, o que explicaria o "boom" em seus índices tanto em São Paulo, quanto no Rio de Janeiro, nos últimos anos. Segundo esses entrevistados, o crime organizado teria maiores condições de migrar criminosos para operações de roubo de cargas e fazer circular as mercadorias obtidas.

A favor dessa leitura estão dois aspectos. Um é que os grupos organizados que atuavam no roubo a bancos migraram para o roubo de cargas. Várias foram as medidas que os bancos criaram para evitar os roubos, como por exemplo: portas de travamento, circuitos fechados de TV, tintas anti furtos em caixas eletrônicos, a mudança de layout das agências; a diminuição do tamanho das agências, a sua dispersão espacial reduziram o valor do dinheiro em cada agência (Ostronoff, 2015). Frente a tais dificuldades, os grupos que daí migraram tinham conhecimentos acumulados que transpuseram para operações nos roubos de cargas. Já estavam tais grupos acostumados a lidar com sistemas de segurança e monitoramento, fator necessário dentro do mercado ilegal de roubo de cargas para enfrentar o monitoramento eletrônico das cargas. O segundo ponto é que os grupos organizados contam com mais recursos para a realização de operações planejadas de roubo de carga, como armamentos, pessoal, veículos etc.

(...) os ladrões de banco migraram para o roubo de carga, até por conta da rentabilidade, da facilidade e da agilidade de se roubar e escoar a carga e colocar o dinheiro no bolso e por ser menos perigoso. Depois disso, o que nós percebemos? Muitos deles, até por questão desse investimento maciço em prevenção, a maioria migrou para o tráfico, que é muito mais rentável. (Entrevistado V)

Se dermos crédito a essa leitura feita pelo policial, o mercado de drogas é muito mais rentável, então por que os grupos organizados teriam tanto interesse em atuar no roubo de cargas? Embora não existam evidências que estejam amparadas por pesquisas, pode-se considerar que as operações de roubo de cargas sejam do interesse dos grupos organizados apenas de forma acessória e não como atividade principal. As oportunidades

e o cálculo de rentabilidade direcionariam tais grupos a apenas determinadas operações e não como fonte principal de ganhos. Pode-se considerar também que roubos de carga estejam sendo realizados por grupos que possuem certa estruturação, mas que são "avulsos", que possuem relações apenas superficiais com os grupos organizados mais consolidados (como o CV e o PCC). Dificultam tais avaliações a ausência de dados sobre o quanto dos roubos de cargas são praticados por grupos de pouca estruturação, os chamados "na loca".

Pode-se especular que sendo o tráfico de drogas o mercado ilícito mais lucrativo e já dominado nas principais cidades como Rio de Janeiro e São Paulo por grupos que consolidaram historicamente seu domínio sobre o comércio varejista de drogas - como CV e PCC - ele representa, ao mesmo tempo, um mercado que não permitiria acesso a indivíduos ou grupos não filiados. Restaria, portanto, para estes, como alternativa o roubo de cargas como uma atividade que embora tenha elevados custos e riscos não deixa de ter rentabilidade.

O que pode também estar impelindo muitos indivíduos e grupos avulsos ou "desfiliados" dos grupos organizados já consolidados, para encarar o roubo de carga como forma de obtenção rápida de *cash*, é a mudança da utilização de dinheiro em espécie na sociedade devido ao uso de cartões de débito e crédito, o chamado dinheiro virtual. Em 2006, o dinheiro representava 45% dos meios de pagamento, enquanto cartões apenas 17%. O percentual muda bastante em 2016, sendo 38% em dinheiro e 33% cartões. Uma projeção feita pela Boanerges & Cia - Consultorias em varejo financeiro, mostra que em 2026 o dinheiro representará 25% dos meios de pagamento, enquanto cartões 45%.

Dessa maneira, com menos dinheiro vivo nas ruas, assaltos a pessoas e aos estabelecimentos comerciais passaram a não ser uma opção para se fazer *cash*, pois os consumidores utilizam cartões, diminuindo a circulação em espécie, tanto no bolso deles, quanto no comércio em geral. Não se deve ignorar que o roubo de cargas, por todos os fatores descritos nessa pesquisa até então, pode ser uma modalidade atrativa de geração de recursos financeiros e que podem ter influenciado a elevação das ocorrências no período 2015/2017.

As respostas ao roubo de cargas

O roubo a bancos mobilizou autoridades para seu enfrentamento como atividade política ou como crime comum e, ao mesmo tempo, as corporações financeiras (sobretudo a Federação Brasileira de Bancos - FEBRABAN) que desenvolveram uma série de estratégias para sua contenção. Ainda que o roubo de cargas nunca estivesse associado ao combate a movimentos políticos, ele mobilizou fortemente as corporações econômicas afetadas. Corporações econômicas que, escoradas em seu capital social e político, exerceram pressão sobre as autoridades para a adoção de medidas para sua contenção. Como os dados acima demonstraram, a intensificação do roubo de cargas nas duas últimas décadas

representava, para as corporações econômicas, um ataque direto ao setor produtivo e comercial. Um gerente de prevenção de perdas de uma grande empresa paulista chegou a afirmar que, em 2017, era muito difícil enviar cargas de São Paulo para o Rio de Janeiro, onde o número de roubos havia crescido.

Em decorrência dessa situação é que as pressões de empresários, sobretudo do Rio de Janeiro, levaram à decretação da Intervenção Federal na Área de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro com objetivo de restaurar a ordem pública. O decreto n. 9.288, de fevereiro de 2018, tinha por objetivo "pôr termo a grave comprometimento da ordem pública..." (GIFRJ, 2018). Segundo o Plano Estratégico da Intervenção, em 2017 ocorreu:

A proliferação dos casos de corrupção em todos os níveis e poderes do governo estadual, somado ao desemprego crescente, falências de estabelecimentos comerciais, atraso sistemático de pagamentos do funcionalismo público (inclusive dos profissionais da área de segurança pública), aumento da criminalidade, ameaça de crise de desabastecimento decorrente dos constantes crimes de roubo de cargas, indicam uma situação caótica que refletiu em níveis insustentáveis de criminalidade (2018:33)

O roubo de cargas aparece explicitamente no texto do documento oficial do Plano Estratégico da Intervenção Federal na Área de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro, ficando claro que uma das motivações dessa operação era a sua contenção. O "desabastecimento" de produtos foi apontado como problema decorrente do roubo de cargas que colocaria, portanto, em risco a própria organização da vida social no Rio de Janeiro.

Com o intuito de reduzir o roubo de cargas, era fundamental trabalhar a integração das polícias para atingir os resultados esperados. Para tanto, foi criada uma operação batizada de Dínamo Cargas. A Dínamo envolvia efetivos da Polícia Militar, Polícia Civil, Polícia Rodoviária Federal e Forças Armadas, e consistia em bloqueios nas rodovias e principais entradas da cidade, sobretudo na Rodovia Presidente Dutra e na Avenida Brasil, mas também em municípios como São Gonçalo. Segundo o Entrevistado Y: "a Dínamo foi um patrulhamento ostensivo com uma tropa gigante". O objetivo era patrulhar "as vias principais da cidade, manter essas vias seguras" (Entrevistado K). A operação abrangia "além do Arco Metropolitano, a Avenida Brasil e as duas linhas: Amarela e Vermelha" (Entrevistado A). Um entrevistado de alto cargo no Exército afirmou que a operação iria "chegar em localidades que as empresas grandes e Correios não chegavam mais".

Já as ações de combate ao roubo de cargas em São Paulo foram um pouco diferentes em relação ao Rio de Janeiro. Não se articulou uma intervenção militar na área de segurança pública. Mas foi criado no município de Guarulhos um núcleo de combate ao roubo de cargas por parte da polícia civil em 2017 (Núcleo de Roubo de Cargas da Delegacia de Polícia Civil de Guarulhos), fruto da pressão das empresas junto às autoridades. Essa pressão teria ocorrido como consequência do maior número de roubos

de carga no estado, que teria aumentado os custos para as empresas (com o frete, o seguro, as escoltas mais caras), consequentemente elevando os preços dos produtos e interferindo no poder de concorrência das empresas. No caso paulista, não se teve apenas a ação do estado; o maior destaque foi a combinação de esforços, a associação entre polícias, transportadoras, seguradoras, gerenciadoras de riscos ou setor de prevenção de perdas das empresas do varejo. Sobre a criação do Núcleo de Roubo de Cargas da Delegacia de Polícia Civil de Guarulhos, o Entrevistado Y, que é policial, afirma:

Foi criado o núcleo de cargas, a polícia começou a se especializar mais, houve esse intercâmbio com as empresas de gerenciamento de risco, houve um intercâmbio maior com as empresas transportadoras. Por exemplo, hoje, eu tenho o telefone de várias empresas transportadoras e em vez de eu ter uma dúvida, eu ligo e pergunto 'pô, num caso como esse...' o cara me explica. Porque tem coisas que são do cotidiano daquele segmento, que eu não vou saber 'quantos caras, como é o procedimento de logística', então às vezes eu tenho uma dúvida, eu ligo para o cara. Então, foi ficando mais estreito esse contato com as empresas transportadoras, com as empresas de galpão. Claro, foi incentivado isso, pela própria polícia, que procurou.

Além das respostas institucionais, foram várias as iniciativas no meio empresarial para conter o roubo de cargas. Tal como ocorreu com os bancos quando da alta dos roubos nesse setor, as empresas do setor comercial aumentaram seus investimentos em tecnologias de vigilância. Segundo um professor de Engenharia Elétrica da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, especialista em tecnologias de monitoramento, nos últimos anos muitos convênios foram firmados pela Escola Politécnica com empresas, em torno de projetos para desenvolvimento de tecnologias de prevenção ao roubo de cargas. Um dos projetos consiste em desenvolver um sistema que os motoristas possam acionar, causando uma pane elétrica em motocicletas que, porventura, se aproximem dos caminhões para roubá-los. O aumento dos investimentos em vigilância foi também confirmado por um representante da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FECOMERCIO/SP), entrevistado nessa pesquisa, pois, segundo ele, a partir de 2015, o roubo de cargas tornou-se um dos principais motivos de perdas para as empresas em São Paulo, assim como vinha ocorrendo no Rio de Janeiro (Hirata e Grillo, 2019).

No entanto, é preciso problematizar as declarações dos representantes das entidades patronais pois, como se apontou acima, o envolvimento de empresas e empresários com o roubo de cargas como receptadores é parte nessa dinâmica criminal. Há uma zona cinzenta em que se movem muitos empresários, cidadãos que gozam de um status social elevado, como parte fundamental na cadeia do mercado ilegal do roubo de cargas, exercendo o papel de receptadores. Além disso, essa zona cinzenta pode ainda ser mais turva, mais imersa na promiscuidade entre o legal e o ilegal quando se considera a proximidade, no caso do Rio de Janeiro, entre milicianos e

empresas do setor comercial, como informou o presidente do Sindicato dos Empregados no Comércio do Rio de Janeiro em sua entrevista. As milícias, embora sejam constituídas por policiais e ex-policiais civis e militares, bombeiros, agentes penitenciários e membros das forças armadas, têm se constituído uma força militarizada que atua ilegalmente extorquindo moradores e comerciantes de vários bairros do Rio de Janeiro supostamente em troca de “proteção” contra grupos de traficantes. Portanto, as milícias usam da condição de agentes públicos de muitos de seus integrantes para controlar territórios, explorar moradores vendendo bens e serviços (muitas vezes ilegais como tv a cabo) e mesmo atuando no tráfico de drogas⁷. O presidente do Sindicato dos Empregados no Comércio do Rio de Janeiro, relata ainda o caso de uma equipe de fiscalização do sindicato que foi seguida em todos os mercados por milicianos e que não puderam realizar suas tarefas tendo que deixar a região. Como já haviam apontado Adorno e Dias (2014), redes de comércio ilícito compostas por empresários dos diferentes ramos da atividade econômica, bem como, cooperações entre agentes do Estado e de organizações criminosas só reforçam essas zonas de intersecção entre o legal e o ilegal. Em certo sentido, não se poderia mais pensar na própria reivindicação por parte do Estado do monopólio legítimo do uso da força quando se considera a complexidade das interações entre instituições públicas e privadas no setor de segurança, o crescimento dos grupos criminosos organizados e das milícias exercendo domínio territorial e sobre populações por meio do poder armado.

O roubo de cargas se tornou um exemplo de entrelaçamento dessas relações. Enquanto crime patrimonial que afeta o mundo das corporações econômicas, o roubo de cargas tem combinado cooperações, interações entre setor empresarial, órgãos públicos, entidades de pesquisa tecnológica voltadas para a sua contenção e repressão. Além disso, no âmbito das dinâmicas criminais, o roubo de cargas articula uma complexa rede de indivíduos e grupos (uns mais outros menos organizados) que nele atuam, desde a captura das cargas até a sua circulação. Dinâmicas que, como se procurou argumentar ao longo do artigo, se dispersam por uma zona cinzenta em que se mesclam o lícito e o ilícito, o legal e o ilegal, as combinações e acomodações entre o público e privado como partes de uma mesma equação.

Por fim, o presente artigo pode ser enquadrado em um plano inicial de uma agenda de pesquisa sobre o roubo de carga. Buscou apontar alguns elementos básicos do fenômeno, no que se poderia chamar mundo do crime, e as respostas que foram dadas pelas corporações econômicas em aliança com as instituições governamentais. O roubo de cargas, no entanto, como modalidade de crime contra o patrimônio, mereceria maior atenção dos estudos no Brasil sobre criminalidade. É um fenômeno que se constitui um ponto de entrelaçamento de diversos processos

de interesse tanto para a compreensão das dinâmicas criminais como também das múltiplas formas que assume a gestão diferencial dos ilegalismos (Foucault, 1987).

O roubo de cargas, assim como o roubo a bancos, é uma das formas mais expressivas dos chamados ilegalismos populares, aqueles que alcançam os bens, em geral praticados com certa dose de violência. Nesse sentido, se considerarmos que as vítimas (corporações econômicas) podem estar envoltas nos chamados crimes do colarinho branco e, portanto, na esfera de outro tipo de ilegalismos, os chamados ilegalismos privilegiados (Acosta, 2004), de direitos (Lascoumes, 1996), então temos um fenômeno de particular interesse a ser aprofundado, na medida em que pode explicitar, em paralelo, os conflitos sociais e políticos contidos nessas duas formas de ilegalismos e entre duas orientações normativas distintas.

Referências

- ACOSTA, F. 2004. Os ilegalismos privilegiados. *Antropolítica*, 16: p. 65-98.
- ADORNO, S.; DIAS, C. N. 2014. Monopólio Estatal da Violência. In: LIMA, R. S., RATTON, J. L., AZEVEDO, R. G. (orgs.) *Crime, polícia e justiça no Brasil*. Editora Contexto, São Paulo, p.187-197.
- ALVES, J.C.S. 2003. *Dos Barões ao Extermínio: Uma História da Violência na Baixada Fluminense*. APPH-Clio, Duque de Caxias, 197 p.
- BERNARDI, C. de. 2000. *O Lendário Meneghetti: imprensa, memória e poder*. São Paulo, Annablume-Fapesp, 272 p.
- BURGES. D. 2013. *Cargo Theft, Loss Prevention, And Supply Chain Security*. Waltham (USA), Butterworth-Heinemann, 366 p.
- CANO, I. & DUARTE, T. 2012, “No sapatinho”: a evolução das milícias no Rio de Janeiro (2008-2011). Rio de Janeiro, Fundação Heinrich Böll, 151 p.
- COELHO, E. C. 2005. Da Falange Vermelha a escadinha: o Poder nas Prisões. In: _____ *A Oficina do Diabo e outros Estudos sobre Criminalidade*. Rio de Janeiro, Record, p. 337-350.
- COUTO, V. A.; BEATO, C. 2019. Milícias: o crime organizado por meio de uma análise das redes sociais. *Revista Brasileira de Sociologia*, 7(17): p. 201-221 <http://dx.doi.org/10.20336/rbs.480>
- FOUCAULT, M. 1987. *Vigiar e Punir: nascimento da prisão*. [Primeira edição 1975]. Petrópolis, Vozes, 288 p.
- GIFRJ – Gabinete da Intervenção Federal no Estado do Rio de Janeiro. 2018. Plano Estratégico da Intervenção Federal na Área de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro/ General de Exército Walter Souza Braga Netto, Interventor Federal, et al. 2. Ed. Rio de Janeiro: IFERJ, 102 p.
- HIRATA, D. 2014. Ilegalismos. In: LIMA, R. S., RATTON, J. L., AZEVEDO, R. G. (orgs.) *Crime, polícia e justiça no Brasil*. São Paulo, Editora Contexto, p. 97-104.
- HIRATA, D. e GRILLO, C. C. 2019. *Roubos, proteção patrimonial e letalidade no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Fundação Heinrich Böll, 62 p.
- ISP – Instituto de Segurança Pública. 2019. Roubo de Cargas [banco de dados]. Disponível em: www.isp.rj.gov.br
- JUSTUS, M et al. 2018. *Crime Against Trading: The Case of Cargo Theft in São Paulo*, 2018. Disponível em Research Gate, acesso em 23/07/2020.

⁷ Para maiores informações sobre esse embaralhamento de funções e sobre o poder que as milícias têm sobre muitos bairros cariocas ver Zalar & Conceição, 2007; Alves, 2003; Cano & Duarte, 2012; Couto & Beato, 2019.

- KOKOREFF, M. .2007. Mythes et réalités des économies souterraines dans le monde des banlieues populaires françaises. In: KOKOREFF, Michel et al. (orgs.), *Économies criminelles et mondes urbaines*. Paris, Press Universitaires de France, p.73-87.
- LASCOURMES, P. 1996. L'illégalisme, outil d'analyse. *Sociétés & Représentations*. 3(2):78-84.
- MANSO, B. P.; DIAS, C. N. 2017. PCC, sistema prisional e gestão do novo mundo do crime no Brasil. *Revista Brasileira Segurança Pública*. São Paulo, 11(2):10-29.
- MISSE, M. 1999. *Malandros, marginais e vagabundos Et a acumulação social da violência no Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, RJ. Tese de Doutorado em Sociologia. IUPERJ, 413 p.
- OSTRONOFF, L.J. 2015. *Menos Metas, Mais Saúde: um estudo sobre o sindicato dos bancários de São Paulo*, São Paulo, SP. Tese de Doutorado em Sociologia. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 214 p.
- PAIXÃO, A. L. 1987. *Recuperar ou punir? Como o Estado trata o criminoso*. São Paulo, Cortez, 87 p.
- SALLA, F. 1999. *As Prisões em São Paulo (1822-1940)*. São Paulo, Anna-blume-Fapesp, 364 p.
- SALLA, F. 2015. Rebelião na Ilha Anchieta em 1952 e a primeira grande crise na segurança pública paulista. *DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, 8(4):633-658.
- SOARES, L. E. 2000. *Meu casaco de general: 500 dias no front da segurança pública no Rio de Janeiro*. São Paulo, Companhia das Letras, 475 p.
- SSP/SP - Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo. Junho de 2019. PROCARGA: relatório sobre análise de furto, roubo, apropriação indébita e receptação de cargas, São Paulo, 15 p.
- TELLES, V. 2009. Ilegalismos Urbanos e a Cidade. *Novos Estudos- CE-BRAP*, 84:153-173.
- <https://doi.org/10.1590/S0101-33002009000200009>
- ZALUAR, A. & CONCEIÇÃO, I. S. 2007. Favela sob o controle das milícias no Rio de Janeiro: que paz? *São Paulo em Perspectiva*, 21(2): 89-101.
- WEBER, M. 2000. *Economia e sociedade*. Brasília, Editora UnB, 586 p.

Submetido: 27/07/2020

Aceite: 16/09/2020