

**POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MINAS GERAIS
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
CENTRO DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO**

CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM SEGURANÇA PÚBLICA

**DIAGNÓSTICO DOS CRIMES DE ROUBO CONSUMADOS A
VEÍCULO AUTOMOTOR NA SUBÁREA DA 9ª CIA ESP DO 34º BPM: PMMG EM
BELO HORTIZONTE**

NILSON DA SILVA PORTO

**Belo Horizonte
2011**

CESP

NILSON DA SILVA PORTO, CAPITÃO PM

2011

Nilson da Silva Porto

**DIAGNÓSTICO DOS CRIMES DE ROUBO CONSUMADOS A
VEÍCULO AUTOMOTOR NA SUBÁREA DA 9ª CIA ESP DO 34º BPM:
PMMG EM BELO HORIZONTE**

Monografia apresentada à Academia de Polícia Militar de Minas Gerais e à Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Segurança Pública.

Orientador: Prof. Marcus Vinícius G. Cruz

Belo Horizonte

2011

Feliz aquele que transfere o que sabe e aprende o que ensina.

Cora Coralina

Aos meus pais, João do Porto e Edirce, por sempre acreditarem que seria possível, mesmo nos momentos mais difíceis.

À minha esposa, Selmir pelo seu amor, pela companheira que é, pelo apoio constante que me levou a prosseguir, sempre.

Aos meus filhos Leonardo e Monique, a todos os meus familiares e amigos, por compreenderem que momentos ausentes durante meus estudos foram necessários.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela sua proteção, luz e energia para que fosse possível esta realização.

Ao Professor Marcus Vinícius G. Cruz pela sua orientação, incentivo e confiança durante todo andamento do trabalho. Por me fazer acreditar que eu poderia conseguir.

A Fundação João Pinheiro pela oportunidade de enriquecimento de conhecimentos e pelo comprometimento na realização deste trabalho.

Aos coordenadores, professores e colegas da Especialização, pela riqueza de conteúdo, cooperação e trocas, sempre presentes em aulas e encontros.

Aos amigos da 9ª Cia/34º BPM, em especial ao 3º Sgt Paulo Júnio e à Sd Flávyá Fernanda, que me auxiliaram na elaboração da pesquisa e na coleta de dados.

A minha família, em especial minha esposa Selmir e meus filhos Leonardo e Monique, que me auxiliaram na aplicação da pesquisa e ao Jonathan, que apesar da pouca idade, muito nos têm ensinado.

Finalmente, agradeço a todos que comigo compartilharam momentos de debates acalorados ou amenidades inconsequentes, ajudando a construir e amadurecer o verdadeiro aprendizado e que contribuíram para a realização deste trabalho.

RESUMO

Este estudo objetiva analisar o crime de roubo consumado a veículos automotores na subárea da 9ª Cia Esp PMMG em Belo Horizonte de Minas Gerais, nos anos de 2009 e 2010. Foi realizada pesquisa que se caracteriza como sendo descritiva, seguindo a natureza de pesquisa qualitativa e quantitativa por meio de análise de dados secundários, entrevistas e questionários. Inicia-se com a fundamentação teórica, onde são abordadas as teorias dos crimes e tipologias de policiamentos. Também são contemplados os índices de roubos de veículos no Brasil e em Minas Gerais. Os resultados da pesquisa mostraram que a marca e modelo de veículos automotores mais roubados são o Fiat/Pálio e o Volkswagen/Gol pelo fato de serem mais fácil o desmanche do veículo, o comércio das peças e prática de outros crimes, dentre outros. Os dados revelaram que o carro cinza/prata é o veículo automotor mais roubado na região Noroeste de Belo Horizonte/MG, nos horários entre 18:00 horas e 03:59 horas, uma vez que estes horários são os preferidos pelos agentes para agir. A menção dos entrevistados quanto a atuação e efetividade do policiamento ostensivo indicou a necessidade de maior atuação nas Zonas Quentes de Criminalidade e recobrimento das subáreas no planejamento das medidas preventivas de combate ao roubo a veículo. Pode se perceber claramente que os bairros Padre Eustáquio, Caiçara, Carlos Prates e, a seguir, Coração Eucarístico, João Pinheiro e Jardim Montanhês, na Região Noroeste, são os de maior registro de ocorrências. A região com menor índice de roubo de veículos em Belo Horizonte/MG está situada no interior da Avenida do Contorno, área do 1º Batalhão de Polícia Militar, devido à dificuldade de acesso às rodovias e às oficinas de desmanche que não existem nesta região. Constatou-se também que as Unidades têm pouco apoio da Seção de Inteligência no combate ao roubo de veículos. Apesar desta fragilidade, foi reconhecida a importância do serviço reservado (P/2) nas operações da Polícia Militar de Minas Gerais que disponibiliza o Cadastro de Vínculos Criminais dos principais autores de roubo e receptação de veículos na Região Noroeste.

Palavras-Chave: Roubo Consumado; Veículos Automotores; Policiamento.

ABSTRACT

This study aims at to analyze the crime of consummate robbery to automotive vehicles in the subarea of 9th Cia Esp of PMMG of Minas Gerais, in the years of 2009 and 2010. Was carried out research that is characterized as being descriptive, following the nature of qualitative and quantitative research through analysis of secondary data, interviews and questionnaires. It begins with the theoretical foundation and the typologies of policings. The indexes of robberies of vehicles are also contemplated in Brazil and in Minas Gerais that appear in this direction. The results of the research showed that the mark and model of self-driven vehicles more robbed they are Fiat/Pálio and Volkswagem/Gol for the fact of they be easier it unmakes it of the vehicle, the trade of the pieces, practice of other crimes, among others. The data revealed that the car gray/silver is the self-driven vehicle more robbed in the Northwest area of Belo Horizonte/MG, in the schedules among 18:00 hours and 03:59 hours, once these schedules are the favorite ones for the agents to act. The mention of the interviewees as the performance and effectiveness of the ostensible policing indicated the need of larger performance in the Hot Zones of Criminality and coating of the subareas in the planning of the preventive measures of combat to the robbery to vehicle. It can be noticed clearly that the neighborhoods Padre Eustáquio, Caiçara, Carlos Prates and, to proceed, Coração Eucarístico, João Pinheiro and Jardim Montanhês, in the Northwest Area, they are the one of larger registration of occurrences. The area with smaller index of robbery of vehicles in Belo Horizonte/MG is placed inside the Av. do Contorno, area of the 1st Military Police Battalion, due to the access difficulty to the highways and the workshops of it unmakes that don't exist in this area. It was also verified that the Units have little support of the PMMG in the combat to the robbery to vehicle. In spite of this fragility, the importance of the reserved service was recognized (P/2) in the operations of the PMMG of the Military Police of Minas Gerais you managed that provides the Criminal Vehicles of Cadaster of the principal robbery authors and fencing of vehicles in the Northwest Area.

Key Words: Consummate Robbery; Automotive Vehicles; Policing.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 As cinco regiões com maior índice de roubo no Brasil	29
Figura 2 Bairros de responsabilidade territorial da 9ª Cia Esp	41
Gráfico 1 Número de carros roubados ou furtados e recuperados por estado	32
Gráfico 2 Horário em que ocorreram as operações preventivas	35
Gráfico 3 Análise comparativa entre roubos e operações na subárea da 9ª Cia Esp ...	36
Gráfico 4 Distribuição da frequência por gênero	43
Gráfico 5 Distribuição da frequência por idade	44
Gráfico 6 Distribuição da frequência por bairro na 9ª Cia Esp	45
Gráfico 7 Marca e modelo do veículo automotor roubado	46
Gráfico 8 Cor do veículo automotor roubado	47
Gráfico 9 Horário em que o veículo automotor foi roubado	48
Gráfico 10 Tempo de duração do roubo do veículo automotor	49
Gráfico 11 Tempo para conseguir recuperar o veículo de volta	50
Gráfico 12 Tempo que a viatura levou para chegar ao local do roubo	51
Gráfico 13 O uso da película <i>Insul-film</i> no veículo	52
Gráfico 14 Comparecimento à delegacia de polícia para prestar depoimento	53
Gráfico 15 Sentimentos da vítima no momento em que o veículo foi roubado	55
Gráfico 16 Problemas emocionais após o roubo do veículo	56
Gráfico 17 Tipo de agressão durante o roubo de veículo	57
Gráfico 18 A vítima estava sozinha ou acompanhada durante o roubo do veículo?	58
Gráfico 19 O agente que roubou o veículos estava armado?	59
Gráfico 20 O agente que roubou o veículo estava sozinho ou acompanhado?	60
Quadro 1 Bairros que ocorrem as operações de prevenção a roubo de veículos	34

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Principais veículos roubados no Brasil	29
Tabela 2 Ranking semestral de veículos de passeio nacionais segurados com mais de 100.000 apólices vigentes mais sinistrados por roubo ou furto no Brasil	30
Tabela 3 Número de carros roubados ou furtados e recuperados por estado	32
Tabela 4 Veículos roubados por Companhia da PMMG em Belo Horizonte	33
Tabela 5 Operações preventivas no combate a roubo de veículos	34
Tabela 6 Análise comparativa entre roubos e operações na subárea da 9ª Cia Esp	35
Tabela 7 Perfil sócio econômico do 34º BPM.....	40
Tabela 8 Distribuição da frequência por gênero	42
Tabela 9 Distribuição da frequência por idade	43
Tabela 10 Distribuição da frequência por bairro	44
Tabela 11 Marca e modelo do veículo automotor roubado.....	46
Tabela 12 Cor do veículo automotor roubado	47
Tabela 13 Horário em que o veículo automotor foi roubado.....	48
Tabela 14 Tempo de duração do roubo do veículo automotor	49
Tabela 15 Tempo para conseguir recuperar o veículo de volta.....	50
Tabela 16 Tempo que a viatura levou para chegar ao local do roubo.....	51
Tabela 17 O uso da película <i>Insul-film</i> no veículo	52
Tabela 18 Comparecimento à delegacia de polícia para prestar depoimento	53
Tabela 19 Sentimentos da vítima no momento em que o veículo foi roubado	54
Tabela 20 Problemas emocionais após o roubo do veículo	55
Tabela 21 Tipo de agressão durante o roubo de veículo	56
Tabela 22 A vítima estava sozinha ou acompanhada durante o roubo do veículo?.....	57
Tabela 23 O agente que roubo o veículo estava armado?.....	58
Tabela 24 O agente que roubou o veículo estava sozinho ou acompanhado?	59

LISTA DE SIGLAS

APF	Auto Prisão em Flagrante
BOs	Boletins de Ocorrência
CAD	Controle de Atendimento e Despacho
CNSEG	Confederação Nacional de Seguros Privados
CP	Código Penal
CPC	Comando de Policiamento da Capital
CVC	Cadastro de Vínculos Criminais
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DPSSP	Diretriz para Produção de Serviços de Segurança Pública
IVR	Índice de Veículos Roubados
ONGs	Organizações Não Governamentais
PM	Polícia Militar
PMMG	Polícia Militar de Estado de Minas Gerais
REDS	Registro de Eventos de Defesa Social
RISP	Região Integrada de Segurança Pública
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
SUSEP	Superintendência de Seguro Privado
ZQC	Zona Quente de Criminalidade

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 TEORIAS DOS CRIMES: ASPECTOS CONCEITUAIS	16
3 TIPOLOGIAS DE POLICIAMENTO	21
4 PANORAMA DOS ROUBOS OU FURTOS DE VEÍCULOS	26
4.1 Índices de roubos ou furtos ocorridos no Brasil.....	26
4.2 Índices de roubos ou furtos ocorridos em Minas Gerais.....	31
5 METODOLOGIA DA PESQUISA	37
5.1 Tipo de pesquisa	37
5.2 Natureza da pesquisa.....	37
5.3 Método de procedimento	38
5.4 Técnicas	38
6 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	40
6.1 Apresentação da 9ª Cia Esp	40
6.2 Resultados da pesquisa com as vítimas do roubo	42
6.3 Resultados da entrevista com os Comandantes	60
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	64
REFERÊNCIAS	68
APÊNDICE A - ENTREVISTA PARA OS COMANDANTES	71
APÊNDICE B - QUESTIONÁRIO PARA AS VÍTIMAS DO ROUBO	72
ANEXO A - REGIÃO NOROESTE E REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE	74

1 INTRODUÇÃO

O foco deste estudo está direcionado para a análise das ocorrências registradas de roubo consumado de veículos automotores na subárea da 9ª Cia Esp do 34º BPM da PMMG em Belo Horizonte e estatísticas nos anos de 2009 e 2010. A finalidade é verificar os motivos que fazem a 9ª Cia Esp ser mais atrativa e ter um número maior de roubo consumado a veículos automotores do que o restante das outras companhias do 34º BPM, possibilitando, desta forma, sugerir medidas para controlar esse crime.

Para encontrar as respostas para os problemas do roubo consumado a veículo automotor na 9ª Cia Esp, esta pesquisa baseou-se nas teorias dos crimes, oportunidade, vitimização e do policiamento moderno, uma vez que foram analisados fatores do modelo tradicional de policiamento, realizados no combate a esse crime. Adicionalmente, para compreender o alto índice de roubo de veículos automotores foi dada ênfase também nas teorias, que juntas explicam as falhas existentes em um modelo primário de policiamento baseado em repressão e prevenção.

Para tanto, antecipou-se em considerar as diretrizes básicas para o planejamento, coordenação, execução e controle, no Estado de Minas Gerais, das atividades de polícia ostensiva de prevenção criminal e das atividades relacionadas com a preservação e restauração da ordem pública e garantia do exercício do poder de polícia dos órgãos da Administração Pública estão estabelecidas na Diretriz para Produção de Serviços de Segurança Pública (DPSSP) nº 3.01.01/2010 publicada pelo Comando Geral da Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG).

A diretriz institucional para a Produção de Serviços de Segurança Pública nº 3 (DPSSP 3/2010) estabelece que a Polícia Militar (PM) no contexto do sistema de segurança assume papel de relevância na preservação da ordem pública, prevenindo ou inibindo atos antissociais, atuando repressivamente na restauração da ordem. Em seus princípios e doutrinas, visa um modelo de gestão pública por resultados e dentre os princípios estratégicos que a norteia, ressalta-se a adequada

coleta e utilização das informações gerenciais de Segurança Pública, especialmente, relacionadas às geoestatísticas.

As estatísticas criminais fornecidas pela 1ª RPM revelam um alto índice de roubo consumado de veículos automotores nessa região, que impactam diretamente no número de crimes violentos. A 1ª RPM determina, de acordo com as características e o histórico das Cias, um patamar máximo do número de ocorrências de crimes violentos, incluindo-se veículos roubados, havendo a necessidade do controle e combate a esta modalidade de crime, para não ultrapassar a meta estipulada.

Diante do grande número de ocorrências de roubo consumado de veículos na subárea da 9ª Cia Esp no período de 2009 a 2010 o índice de criminalidade violenta sofre essa influência e também se torna elevado. Dados coletados no Registro de Eventos de Defesa Social - REDS (2011) indicam que no ano de 2009 foram registradas na subárea daquela unidade 187 ocorrências de roubo consumado de veículos automotores e em 2010 e um total de 160 ocorrências deste mesmo delito. Destaca-se que deste total de 347 ocorrências de roubo consumado 136 veículos foram recuperados no Estado.

A coleta de dados quantitativos, objetivando comparações entre períodos, aumento ou diminuição do roubo consumado de veículos na 9ª Cia PM Esp, permite a análise do problema, possibilitando uma visão espacial dos casos, enquanto análise qualitativa aponta as características do modo como ocorrem.

Diante do exposto, procurou-se problematizar e delimitar o estudo de maneira que se pudesse investigar se o elevado índice de roubo consumado de veículo automotor na subárea da 9ª Cia Esp, um fenômeno criminal manifestado pelas características particulares da região, está relacionado ao modelo de policiamento utilizado na 9ª Cia Esp.

Nessa perspectiva, o propósito deste trabalho é analisar o crime de roubo consumado a veículos automotores na subárea da 9ª Cia Esp de Minas Gerais, nos anos de 2009 e 2010.

A partir do objetivo geral, evidenciaram-se os seguintes objetivos específicos: determinar, por meio de dados estatísticos fornecidos pela PMMG e em boletins de

ocorrências registrados, as principais características do roubo consumado a veículo automotor na subárea da 9ª Cia Esp; examinar o espaço geográfico da 9ª Cia Esp, levando em consideração os fatores locais que possam influenciar o roubo consumado a veículos automotores; e avaliar a participação da PMMG na resolução do problema.

Com a realização do trabalho, procurou-se estudar as circunstâncias que envolvem o roubo consumado a veículo automotor na subárea da 9ª Cia Esp do 34º BPM, quais sejam: o nível de roubos a veículos; verificação do modelo de policiamento utilizado pela 9ª Cia Esp e identificar qualitativamente por meio das ocorrências a maneira como o roubo ocorre.

A análise qualitativa do roubo consumado de veículos automotores, com a finalidade de demonstrar o seu reflexo nos índices estatísticos criminais, listando os dados constantes nos Boletins de Ocorrência (BOs), dará um suporte ao Comando da 9ª Cia Esp na prevenção desse crime.

Assim, a relevância deste estudo consiste na ampliação do conhecimento sobre as mudanças estruturais pelas quais passa a região noroeste e a Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH (ANEXO A). Destaca-se que em razão da Copa do Mundo de 2014, em que a capital mineira será uma das principais sedes dos jogos, poderá impactar em um aumento do fluxo de veículos e conseqüente aumento da criminalidade.

Além disso, merece destaque uma análise de roubos consumados a veículo automotor levando em consideração a existência de um padrão de ação utilizado no crime, suas principais características e, a partir do diagnóstico dessas variáveis, traçar estratégias de combate.

Não se pretende nesse trabalho esgotar todo o assunto relativo ao roubo consumado de veículos automotor na subárea da 9ª Cia Esp do 34º BPM, uma vez que ele apresenta várias alternativas. Como ponto de partida foram analisados o "Sistema Integrado de Defesa Social", sistema modular, integrado, que permite a gestão das informações de defesa social relacionadas às ocorrências policiais e de bombeiros, à investigação policial, ao processo judicial e à execução penal, respeitadas às atribuições legais dos órgãos que o compõem. Também foram analisadas as ações da PM, nesse caso a 9ª Cia Esp do 34º BPM, no combate ao

roubo consumado a veiculo automotor, dentro do contexto de que todos do sistema são responsáveis pelo combate e controle do roubo consumado a veiculo automotor.

2 TEORIAS DOS CRIMES: ASPECTOS CONCEITUAIS

De acordo com Bissoli Filho (1998), a teoria do crime é desenvolvida a partir do conceito analítico de crime, em que:

[...] o crime se apresenta como um juízo de desvalor que recai sobre um fato ou ato humano e como um juízo de desvalor que se faz sobre o autor desse fato ou ato. Ao primeiro se chama injusto ou antijuridicidade, e, ao segundo, culpabilidade. Como nem todo ato ou fato antijurídico realizado pelo autor culpável é criminoso surge um terceiro elemento do conceito de crime, a tipicidade, em razão da seleção e descrição de condutas formuladas pelo legislador, às quais comina pena, ante o princípio da legalidade (BISSOLI FILHO, 1998 *apud* FERES *et al.* 2002, p.154).

Assim, torna-se importante entender os conceitos: formal, material e analítico de crime. De acordo com o Código Penal (CP) comentado (2004, p.91), "o crime sob o aspecto formal analisa somente o conceito trazido pelo legislador ordinário". Um de seus defensores, o italiano Enrico Ferri (2003, p.54) conceitua crime como "a violação da lei penal". Já Guilherme de Souza Nucci (2004, p.91), define crime formal como "uma concepção do direito acerca do delito. É a conduta proibida por lei, sob ameaça de aplicação de pena, numa visão legislativa do fenômeno".

Já sob o aspecto material, "o crime assume um entendimento da sociedade, sujeito legítimo a dizer o que é e o que deve ser proibido pelo Direito repressor". Crime no conceito material "é fato humano que lesa ou expõe a perigo bens jurídicos penalmente protegidos" (BARROS, 2003, p.114).

Com relação ao conceito analítico de crime, segundo Nucci (2004, p.92), "é a concepção da ciência do Direito".

Bitencourt (1997, p. 36 *apud* FERES *et al.* 2002, p.154) menciona que o crime material ou de resultado "mostra a conduta em que resultado integra o próprio tipo penal, ou seja, para que haja consumação é imprescindível a produção de um dano efetivo". O fato está integrado com "a conduta humana e a modificação do mundo exterior por ela operada". A "não ocorrência do resultado poderá caracterizar em uma tentativa. Quanto aos crimes materiais a ação e o resultado são distintos (homicídio, furto)".

Para que se possa prevenir o crime, é preciso conhecer a análise sociológica do crime que segundo Durkheim (1987, p.87), "numa sociedade existem pessoas ou

indivíduos que divergem na sua consciência moral e que a uniformidade universal é impossível".

Prevenir significa "intervir na etiologia do problema criminal", neutralizando suas causas (MINAS GERAIS, 2010). A prevenção deve ser efetivada, antes de tudo, com prevenção social e comunitária, uma vez que o crime é um problema social e comunitário. Trata-se de um compromisso solidário da comunidade. A prevenção de crime implica em:

contribuições e esforços solidários que neutralizem situações carenciais, conflitos, desequilíbrios, necessidades básicas. Só reestruturando a convivência, redefinindo positivamente a relação entre seus membros é que se pode esperar um resultado satisfatório no tocante à prevenção do crime. A prevenção mediante reincidência pode também evitar o delito, mas melhor que prevenir mais delitos seria produzir ou gerar menos criminalidade (GARCIA, 1997 *apud* MINAS GERAIS, 2010, p.103).

A atuação operacional da PM de agir preventivamente encontra respaldo em Martin e Wilson (1969, p. 157), quando trata sobre a atuação da polícia. Ele defende que para atingir resultados na prevenção do crime e para "[...] alcançar o seu objetivo de prevenir a delinquência, deverá eliminar todas as circunstâncias que a estimulam oferecendo oportunidades para o cometimento".

Já Rolim (2006) diz que o modelo reativo de policiamento os esforços policiais, mesmo quando desenvolvidos em sua intensidade máxima, costumam redundar em "lugar nenhum", e o cotidiano de uma intervenção que se faz presente somente quando o crime já ocorreu parece oferecer aos policiais uma "sensação" de imobilidade e impotência.

Algumas teorias sociológicas abordam sobre os fatores condicionantes do crime. Neste sentido, Cohen e Felson (*apud* MAGALHÃES, 2004, p.121) ressaltam na teoria da oportunidade que para que "o crime ocorra, é necessária uma convergência no tempo e no espaço de três fatores, quais sejam: a existência de ofensores motivados, alvos apropriados e ausência de guarda contra a violação".

A atuação da PM, responsável pelo policiamento ostensivo, vai interferir nos fatores causadores do crime podendo agir de forma preventiva ao antecipar o cometimento do crime e intensificando a participação da comunidade na responsabilidade de prover a Segurança Pública ou, de forma repressiva, atuando apenas nas consequências do crime.

Neste sentido, ressalta Foucault (1987, p. 8), que a força policial, quando adota ações repressivas, "tem uma concepção puramente jurídica, agindo exclusivamente no aspecto da lei que proíbe uma conduta". O autor acrescenta, ainda, que esta "atitude adotada pela polícia é uma ação negativa, de pouco poder".

Quanto à teoria da oportunidade, as oportunidades para o crime oferecidas por contextos urbanos incentivam a atividade criminosa. Segundo o teorema de Cohen *et al.* (1980 *apud* BEATO, 1998, p.4), "o aumento da atividade criminal corresponde o decréscimo da vigilância por parte dos grupos primários":

Mantidas as outras condições, um decréscimo na densidade de uma população em locações físicas que são locais de atividades rotineiras de grupos primários (isto é, comportamentos orientados por papéis) produz um incremento na oportunidade criminal e, portanto, um incremento na taxa de ocorrência de violações de crimes contra a propriedade (COHEN *et al.*, 1980, p. 99 *apud* BEATO, 1998, p.4).

A teoria da oportunidade, segundo Santos e Ramires (2010, p.3) está relacionada à prevenção situacional, que compreende na noção de que a população é "o principal agente mantenedor da prevenção contra os crimes, criando no espaço urbano situações que favoreçam a diminuição das ocorrências de crime, ao estabelecer meios de proteção e segurança".

Qualquer projeto de prevenção situacional deve ter as seguintes etapas, segundo Molina e Gomes (1997):

- a)Obtenção de informações sobre a natureza e dimensão da criminalidade no local;
- b)Análise das condições situacionais que facilitam ou dificultam a prática de delitos no contexto verificado;
- c)Estudo dos meios, estratégias e iniciativas capazes de bloquear as oportunidades existentes;
- d)Avaliação da experiência, introduzindo-se as mudanças necessárias em razão dos resultados obtidos (MOLINA; GOMES, 1997, p.4).

Esses autores acrescentam, ainda, que estratégias convencionais de prevenção devem ser "complementadas com outras associadas aos estilos de vida, hábitos, costumes e atividades rotineiras de indivíduos e organizações" (MOLINA; GOMES, 1997, p.3).

No que tange à teoria da vitimização, a moderna política criminal compreende no papel ativo e dinâmico da vítima diante do fato delitivo, se apoia nela e "sugere uma intervenção seletiva naqueles grupos ou subgrupos de vítimas potenciais que ostentam, por diversas circunstâncias conhecidas, maiores riscos de vitimização

(prevenção vitimária)". O risco de vitimização não ocorre de forma igual e uniforme na sociedade nem é produto da fatalidade; trata-se de um risco diferenciado, calculável, em que a maior ou a menor probabilidade depende de algumas variáveis pessoais, situacionais e sociais (MINAS GERAIS, 2010, p.101).

Rolim (2006 *apud* WALQUIM, 2008, p.2), adverte que:

os riscos de vitimização em qualquer sociedade se distribuem de maneira bastante desigual. A depender do local onde as pessoas moram, a depender da renda que possuem, da sua etnia ou da sua idade – entre muitos outros fatores – os riscos serão bastante diferentes.

Assim sendo, a prevenção situacional deve levar em consideração "não apenas critérios espaço-temporais", mas também "as particularidades dos indivíduos ativos e passivos do crime, a estrutura do local, a qualidade de vida, com a finalidade de permitir um diagnóstico estatístico mais seguro sobre a ocorrência do fenômeno delitivo" (WALQUIM, 2008, p.2).

Cohen, Kluegel e Land (1981 *apud* BEATO; PEIXOTO; ANDRADE, 2004) citam os fatores que mais influenciam o risco de vitimização dos indivíduos, quais sejam:

exposição, proximidade da vítima ao agressor, capacidade de proteção, atrativos das vítimas e natureza dos delitos. A exposição é definida pela quantidade de tempo que os indivíduos frequentam locais públicos, estabelecendo contatos e interações sociais. O estilo de vida de cada indivíduo determina em que intensidade os demais fatores estão presentes na sua vida. Assim, determina em que medida os indivíduos se expõem ao frequentar lugares públicos, qual a sua capacidade de proteção, seus atrativos e a proximidade com os agressores (COHEN; KLUEGEL; LAND (1981 *apud* BEATO; PEIXOTO; ANDRADE, 2004, p.76).

Programa de prevenção da vitimária, implantado na PMMG em 2010 mostram que nas estatísticas de risco:

[...] existem alguns grupos de pessoas especialmente propensas a se converterem em vítimas de delito (crianças e adolescentes, anciãos, marginalizados, estrangeiros) e situações nas quais os cidadãos, nem sempre de forma consciente, contribuem para sua própria vitimização (o ato de uma pessoa, mesmo tendo conhecimento do risco, preferir enfrentá-lo a preveni-lo) (MINAS GERAIS, 2010, p.102).

A finalidade dos programas de prevenção vitimária é informar e conscientizar as vítimas potenciais de risco, no sentido de ter atitudes maduras, mais responsáveis, em defesa de seus próprios interesses. E objetivam também uma

mudança de comportamento da sociedade em relação à vítima do delito, buscando-se uma maior sensibilidade e solidariedade com quem sofre as consequências dele (MINAS GERAIS, 2010).

A estratégia mais eficaz para conseguir tais objetivos articula-se por meio de:

campanhas técnicas e organização de atividades comunitárias. As primeiras esperam mudanças de atitudes, hábitos, estilo de vida e de comportamento na população em geral. As de caráter técnico orientam-se em relação a determinados grupos de risco, particularmente vulneráveis, para alertá-los, sugerindo medidas de prevenção elementares. As campanhas de orientação comunitária, por último, são dirigidas às pessoas de um bairro ou de uma determinada zona territorial (MINAS GERAIS, 2010, p.102).

O objetivo é alcançar uma maior vigilância da área, uma maior implicação na ativa prevenção da vitimização, que aumente os riscos para o delinquente.

3 TIPOLOGIAS DE POLICIAMENTO

O tipo de policiamento tradicional, segundo Cerqueira (2001) surgiu nos Estados Unidos, em 1900, em decorrência de um movimento chamado "Reforma". Este movimento tinha conflito com o modelo de polícia existente na época, que era marcado por muitos processos de corrupção e pela "subordinação" da polícia aos interesses políticos.

De acordo com esse autor, na busca pela imparcialidade profissional, algumas medidas foram tomadas, entre elas a administração centralizada (para fortalecer os controles internos), e o rodízio permanente de policiais. O desenvolvimento da tecnologia também foi um fator fundamental no distanciamento da comunidade. Surge o telefone, permitindo o contato mais eficaz do público com a polícia, sendo as chamadas respondidas quase que instantaneamente.

Com relação à profissionalização da polícia a ênfase aumentou com a propagação da ideia de serem os policiais os únicos habilitados ao enfrentamento do crime, sendo desnecessária a participação da comunidade. Desta forma, o policiamento passou a ser um assunto técnico-jurídico de exclusiva responsabilidade dos policiais e sob o controle das leis. A polícia adquiriu *status* de integrante do sistema de justiça criminal.

Cerqueira (2001) cita uma das falhas do modelo tradicional:

[...] outro ponto fraco dessa estratégia é que ela não funciona na prevenção do crime; este tipo de policiamento só está preparado para atuar depois que os crimes ocorrem. A polícia se prepara para reagir rapidamente depois que o crime ocorreu; não está preocupada com a análise dos crimes ou com a eliminação das suas causas, entendendo ser esta uma atribuição de outras áreas do poder público (CERQUEIRA, 2001, p.15).

Skolnick e Bayley (2002) citam que pesquisas realizadas nos Estados Unidos, nas décadas de 1970 e 1980, que comprovaram:

- a) O aumento do policiamento não diminui os índices do crime. Em muitos casos, o número de crimes não resolvido tem aumentado consideravelmente.
- b) O modelo tradicional de patrulhamento motorizado não é garantia de aumento ou diminuição da prisão de suspeitos.
- c) As radiopatrulhas que atuam com dois policiais, não são mais eficazes do que os carros com somente um policial. Também não ficou comprovado que sejam mais seguras.

- d) A saturação de um determinado local com o policiamento não reduz a criminalidade, apenas a desloca para locais onde não haja policiamento.
- e) Os crimes que mais atemorizam as pessoas, como roubo, furto, estupro e homicídio, dificilmente são encontrados pelos policiais durante o patrulhamento.
- f) A diminuição no tempo efetivo de resposta não influencia na probabilidade de prender o delinquente ou na satisfação dos cidadãos envolvidos;
- g) Na maioria das vezes, os crimes são resolvidos, ou porque o criminoso é preso imediatamente, ou porque algum membro da comunidade repassa alguma informação, tais como nome, número da placa de veículo, etc. Raramente, através da investigação criminal por si mesma (SKOLNICK; BAYLEY, 2002, p.32).

No modelo tradicional de policiamento as principais formas de atuação são as ações preventiva e a repressiva, de acordo com Cerqueira (2001) a maioria das ações utilizadas são as repressivas que não eliminam a oportunidade de crimes.

Moore e Trajanowicz (1993 *apud* CHAVES, 2007) descrevem os tipos de crimes que deixaram de ser prevenidos pelo policiamento tradicional:

[...] crimes consensuais (tais como tráfico de drogas e suborno, nos quais os participantes não se consideram vitimizados), crimes de extorsão (tais como crimes organizados de extorsão, estupro frequente, e abuso de crianças ou de parceiros, nos quais as vítimas estão por demais assustadas para delatar), crimes dispersos (tais como fraude ou desfalque, nos quais a vitimização é tão amplamente difusa que as pessoas não percebem que foram vitimizadas), e crimes em fase inicial (tais como conspirações, onde não há vítimas porque os crimes ainda não ocorreram) (MOORE; TRAJANOWICZ, 1993 *apud* CHAVES, 2007, p. 23).

Cabe destacar que essas limitações do policiamento tradicional contribuíram para que a sociedade perdesse a confiança na polícia, sendo necessária a revisão do modelo, levando a polícia a buscar novas alternativas de ação (CHAVES, 2007).

Quanto à polícia comunitária não é uma nova instituição, é uma nova maneira de se conceber a polícia, que deixa de ser só uma força pública para seguir em direção a uma agência prestadora de serviços públicos.

O policiamento comunitário é definido por Trojanowicz e Bucqueroux (1999), como:

[...] uma filosofia e uma estratégia organizacional que proporciona uma nova parceria entre a população e a polícia. Baseia-se na premissa de que tanto a polícia quanto a comunidade devem trabalhar juntas para identificar, priorizar e resolver problemas contemporâneos tais como: crime, drogas, medo do crime, desordens físicas e morais e, em geral, a decadência do bairro, com o objetivo de melhorar a qualidade geral da vida na área (TROJANOWICZ; BUCQUEROUX, 1999, p.15).

Ainda segundo esses autores, a base teórica do policiamento comunitário é dada por meio de duas teorias: a teoria do patrocínio normativo e a teoria social crítica. Quanto à teoria do patrocínio normativo, pressupõe que a maioria das pessoas tem boa vontade e espírito de cooperação. Já a teoria social crítica procura responder "como" e "porque" as pessoas se unem para superar dificuldades socioeconômicas e políticas que as impossibilitam de satisfazer suas necessidades. Ressalta-se que este conceito baseia-se no fato de comunidade e polícia terão mais facilidade de identificar os problemas que mais afligem ou têm urgência em serem resolvidos, isto é, aqueles de maior gravidade.

Mais do que a função de regular comportamentos, o policiamento comunitário enfatiza a necessidade de reciprocidade entre a polícia e a comunidade na ação conjunta de prevenção de crimes. Ou seja, os membros da comunidade policiada devem sentir-se motivados a cooperar com a polícia fornecendo informações e *feedbacks* em relação aos resultados do policiamento. A mudança de enfoque de um policiamento reativo para um policiamento proativo na prevenção do crime, que implique na redução da sensação do medo das pessoas, pressupõe a existência da necessidade da interação entre polícia e comunidade na identificação conjunta de problemas visando sua prevenção (SOUZA, 1999, p.60 *apud* AZEVEDO, 2006, p.50).

De acordo com Freitas (2003 *apud* CHAVES, 2007, p. 25) existem muitas estratégias operacionais para se implementar o policiamento comunitário, quais sejam: "as patrulhas a pé, mini-postos policiais, canais de comunicação com grupos étnicos, visitas de porta em porta e programas de vigilância de bairro são algumas de suas práticas operacionais".

É importante destacar que o modelo de polícia comunitária está integrado com opção que valoriza os "Direitos Humanos" e a negociação, fazendo com que seja uma alternativa para prevenção de delitos e contra a prisionização.

Para que o modelo seja efetivado Marcineiro (2009) coloca que a polícia do século XXI deve atuar, seguindo o modelo de polícia comunitária, a partir de quatro diretrizes ou estratégias, quais sejam: a proximidade do policial com o cidadão; a atuação da polícia nas causas que geram problemas de segurança pública; a proatividade do policial em seu trabalho diário; e a formação de parcerias com a comunidade, a fim de captar os recursos e gerir os processos para prevenção dos delitos.

Quando se fala em polícia comunitária, conforme Cerqueira (2001) implica falar dos seguintes elementos: a parceria com a comunidade e a resolução de problemas. Esses dois componentes são importantes para entender o que é polícia comunitária. De acordo com autor, para criar uma parceria com a comunidade a polícia necessita desenvolver boas relações com os cidadãos, de forma a envolvê-los nas questões para melhorar o controle do crime, articulando os recursos da comunidade com os da polícia, empregando-os no enfrentamento dos problemas mais urgentes da comunidade.

O modelo de policiamento comunitário exige também mudanças na prestação de serviço à comunidade, dentre elas, a sua maneira de se conceber, a prestação do serviço de Segurança Pública, bem como mudanças nas instituições policiais, em cada profissional que nelas atue. Mas a comunidade, em razão de suas crenças e seus valores, também tem necessidade de rever conceitos (TROJANOWICZ; BUCQUEROUX, 1999).

Pode-se dizer que o policiamento comunitário sugere que polícia deve desenvolver relações de proximidade com o cidadão para, de forma conjunta, possibilitar alternativas de participação e resolução conjunta dos problemas que conduzem ao crime e medo do crime.

Segundo Marinho (2011), o policiamento comunitário também significa o retorno às:

[...] relações mais próximas entre polícia e comunidade. Esse retorno surge de diferentes formas. Por meio de programas que sistematizam contatos entre policiais e moradores, como reuniões entre estes atores e visitas policiais às residências, pela revitalização e desenvolvimento de programas educacionais em escolas, entre outros. Dessa forma, a polícia é encorajada a responder às percepções de insegurança das populações, percepções resultantes de problemas sociais ou de eventos de vitimização propriamente ditos (MARINHO, 2011, p.75).

No que concerne ao policiamento para resolução de problemas, a resolução de problemas, segundo Cerqueira (2001), é baseada na hipótese de que podem ser diminuídos crime e desordem em áreas geográficas pequenas estudando-se minuciosamente as características dos problemas na área, e aplicando os recursos apropriados. Além disso, de que os indivíduos fazem suas escolhas baseados na presença de oportunidades pelas características físicas e sociais de uma área.

Assim sendo, a participação comunitária contribuirá para a resolução de problemas, conquistando a sua confiança e facilitando trocas de informações que conduzem também à identificação de outras áreas que poderão ser beneficiadas.

Dias Neto (2000) menciona que o policiamento orientado ao problema é um meio de se:

[...] engajar a participação social. A polícia deixa de simplesmente reagir ao crime e passa a mobilizar os seus recursos e esforços na busca de respostas preventivas para os problemas locais; ao invés de reagir contra incidentes, isto é, aos sintomas dos problemas, a polícia passa a trabalhar para a solução dos próprios problemas (DIAS NETO, 2000, p.44).

Scott (2007 *apud* CHAVES, 2007) diz que o policiamento orientado ao problema sugere uma:

[...] abordagem policial na qual os muitos problemas enfrentados pela polícia são cuidadosamente analisados para melhor compreender como afetam a comunidade e quais são suas causas e principais fatores. Isto é feito com o objetivo de conhecer efetivamente os métodos de prevenção e controle desses problemas, que não estão totalmente relacionados à prisão de criminosos, seu indiciamento e encarceramento. O policiamento orientado ao problema estimula o caráter comunitários da polícia, fazendo com que ela trabalhe em parceria com os cidadãos, com outras agências de governo e Organizações Não Governamentais (ONGs), assim identificando problemas e tomando atitudes para controlá-los. A estratégia enfatiza a necessidade de partilhar a responsabilidade de responder aos problemas de segurança pública para que a sociedade não depositar na polícia expectativas irreais (SCOTT, 2007 *apud* CHAVES, 2007, p. 26).

Vê-se, pois, que para aplicação da metodologia de solução de problemas a polícia, em parceria com a comunidade, identifica primeiramente os principais problemas e por meio deles, determina suas estratégias e suas prioridades de atuação.

4 PANORAMA DOS ROUBOS OU FURTOS DE VEÍCULOS

Roubo e furto de veículo não são usados como sinônimos, são crimes bem diferentes. De acordo com o Código Penal (CP), roubo acontece "mediante grave ameaça ou violência a pessoa", quase sempre a mão armada. Quanto ao furto ocorre sem ação violenta, isto é, na ausência do "dono".

Nesse sentido, é a descrição típica do artigo 157 e 155 do CP quanto ao roubo e o furto:

Art. 157:

Roubo é subtrair coisa móvel alheia, para si ou para outrem, mediante grave ameaça ou violência a pessoa, ou depois de havê-la, por qualquer meio, reduzido à impossibilidade de resistência. Pena - reclusão, de quatro a dez anos, e multa.

Art. 155:

Furto é subtrair, para si ou para outrem, coisa alheia móvel. Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa.

Na imprensa de modo geral, frequentemente traz relatos sobre o fenômeno de roubo ou furtos de veículos no país.

4.1 Índices de roubos ou furtos ocorridos no Brasil

De acordo com a Secretaria Nacional de Segurança Pública, de cada dez ocorrências registradas em 2005, quatro eram de roubo e seis de furto. Porém, a tendência é que o número de roubos a mão armada logo ultrapasse o de furtos (QUATRO RODAS, 2011, p.1).

Quanto ao domínio do desmanche, pesquisa realizada pela "Revista Quatro Rodas" em 2011, apontam que:

[...] em 2005, foram levados 357.855 veículos no Brasil: um a cada 90 segundos. Na frota segurada, de 2001 a 2005 o total de roubos/furtos subiu 41%, enquanto essa frota cresceu só 25%. O destino da maior parte deles continuam sendo os desmanches ilegais, onde são retiradas as peças de maior procura para abastecer o mercado paralelo. O índice de roubos de cada modelo está relacionado à procura dessas peças, levando-se em

conta preço, grau de uso e escassez delas no mercado original (AGF SEGUROS *apud* QUATRO RODAS, 2011, p.1).

Verificando o ranking a seguir pode-se dizer que a maioria dos modelos é roubada para ter as peças revendidas. Os outros dois destinos são o uso em outras atividades criminosas (transporte em assalto, fuga, entre outros) e, em menor escala, a revenda no país (como "dublês") ou no exterior.

Em 2005, o líder do ranking dos veículos mais roubados do Brasil eram a Parati, e o Gol, em números absolutos, ele é o mais roubado (12.256 unidades no primeiro semestre de 2005). De cada 100 Gol, somente 1,7 é roubado; de cada 100 Parati, três terão o mesmo destino. Isso também não quer dizer que ela seja a mais roubada em seu estado.

Do outro lado da lista, entre os mais preferidos pelos ladrões, estão modelos mais luxuosos, como Civic, Corolla e Scénic, que não servem para fugas (os ladrões preferem carros menores e mais potentes) nem têm um vasto mercado de reposição de peças (QUATRO RODAS, 2011).

Segundo a SulAmérica, o perfil dos mais visados também varia com o tipo de delito.

O Uno, por exemplo, tem só 8% dos carros levados em assaltos. Outros são mais expostos a roubos, como CrossFox e Brava (83% cada). A tendência é que os mais velhos ou mais populares, mais fáceis de abrir, liderem as estatísticas de furtos, enquanto os mais novos sejam alvo de roubos [...] (QUATRO RODAS, 2011, p.1).

De acordo com a pesquisa realizada pela "Revista Quatro Rodas em 2005, "o dia preferido dos ladrões é a quarta-feira", com 16% dos roubos, segundo números da SulAmérica, enquanto "o domingo é o dia de menor índice", com 12%. Já o horário mais perigoso é "entre 18h e 22h, com 41% das ocorrências". O "período entre 0h e 6h fica só com 11% dos roubos" (QUATRO RODAS, 2011, p.1).

A Superintendência de Seguros Privados - SUSEP (2001), é um órgão que centraliza os dados de todas as seguradoras do Brasil. O seu Sistema Autoseg, permite realizar consultas on-line referentes a dados estatísticos de veículos roubados ou furtados.

O objetivo deste sistema é permitir a compreensão intuitiva das estatísticas de roubos ou furtos de veículos segurados no mercado brasileiro, mantendo o consumidor informado e, assim, dar transparência à operação de seguros.

O valor do índice de roubo é obtido pela divisão entre o número de sinistros ocorridos e o número de veículos expostos (segurados) na região de ocorrência do sinistro. Os índices apresentados foram apurados a partir das apólices vigentes e dos sinistros ocorridos, informados pelo mercado segurador no último envio semestral dos dados de seguro de automóveis (SUSEP, 2011, p.1).

Quanto à consulta é realizada *online*, diretamente da base de dados da Susep pode ser personalizada por meio dos seguintes filtros: categorias tarifárias; regiões; ano do modelo; sexo do condutor; e faixa etária do condutor. Ao observar o índice de roubos ou furtos deve ser levada em consideração a quantidade de veículos expostos, pois uma quantidade pequena de exposição de veículos não garante credibilidade no índice.

Pesquisa semestral realizada pela Susep aponta os modelos de carros mais roubados no Brasil. O levantamento foi feito levando em consideração a base nos dados enviados semestralmente pelas seguradoras. A partir deles, a Susep calcula o chamado "índice de roubo" levando em conta o número de carros expostos, suas versões e o tempo em que o veículo está seguro (SANDOVAL, 2009).

Para apresentar uma amostragem significativa, a Susep considerou, no levantamento de 100 automóveis com maior exposição, ou seja, os mais segurados. Veículos que não têm seguro não aparecem nesta estatística.

Em primeiro lugar da lista está o VW Gol acima de 1.0, com 1,651% roubos registrados em 2010. Este número representa 104.577 veículos expostos. Em seguida o Fiat UNO 1.0, com 1,533%, compreendendo 213.215 veículos expostos, e, a seguir, o VW Gol 1.0 com 1,359%, representando 384.739 veículos expostos (SUSEP, 2010).

Entre os 15 modelos mais roubados, versões distintas do Gol aparecem nove vezes na lista. O Gol mais roubado é o modelo 1.0 Power 16 V quatro portas (3,47%) - em segundo lugar logo atrás do Fiat Mille. Em terceiro figura o VW Santana 1.8 (2,47%) e, em quarto, a VW Parati 1.6 (2,34%). Também aparecem no top 15 o Fiat Palio Celebration 1.0 Fire Flex 8V 4 portas, que ocupa a 12ª colocação, e a Kombi Standard, em 14º lugar (SANDOVAL, 2011, p.1).

A Tabela 1 apresenta os 15 principais veículos mais roubados entre janeiro e junho de 2008 no Brasil.

Tabela 1 – Principais veículos roubados no Brasil.

MODELO	EXPOSIÇÃO	ROUBO	ÍNDICE DE ROUBO
1) Fiat Uno Mille/ Mille EX/ Smart 4p	11.882	436	3,67%
2) Volkswagen Gol 1.0 Power 16v 76cv 4p	11.057	384	3,47%
3) Volkswagen Santana 1.8 Mi	11.859	305	2,57%
4) Volkswagen Parati 1.6Mi/1.6Mi City/T.Field T.Flex	13.668	337	2,47%
5) Volkswagen Gol 1.6 Mi Power Total Flex 8V 4p	36.138	885	2,45%
6) Volkswagen Gol 1.6 Mi/ Power 1.6 Mi 4p	16.924	403	2,38%
7) Volkswagen Santana 2.0 Mi 2p e 4p	10.991	257	2,34%
8) Volkswagen Gol Special Xtreme e 1.0 Mi 2p	54.258	1.236	2,28%
9) Volkswagen Gol 1.0 Plus 16v 4p	19.393	422	2,18%
10) Volkswagen Gol CLi/CLCopa/Stones 1.6	17.059	349	2,05%
11) Volkswagen - Gol City 1.0 Mi Total Flex 8V 2p	29.247	589	2,01%
12) Fiat Palio Celebration 1.0 Fire Flex 8V 4p	37.820	733	1,94%
13) Volkswagen Gol 1000 Mi 2p / 1000i	28.027	528	1,88%
14) Volkswagen Kombi Standard/ Luxo/ Série Prata	13.138	231	1,76%
15) Volkswagen Gol 1000 Mi 16V/ Ouro 4p	28.982	483	1,67%

Fonte: Susep (2008).

Nota: De janeiro a junho de 2008.

Com relação ao roubo por região, o levantamento de roubo por localidade utiliza o mesmo critério mencionado na base de dados da Susep. Nele, a região metropolitana do Rio de Janeiro ocupa o topo no ranking de roubos, com 8.741 ocorrências para cada 354.024 carros segurados e índice de roubo de 2,47%.

Figura 1 - As cinco regiões com maior índice de roubo no Brasil.



Fonte: Susep (2008).

A Tabela 2 mostra os veículos de passeio nacionais segurados que apresentam maior índice de furtos ou roubos no Brasil em 2010. Destaca-se que os líderes em número de vendas são também os veículos mais roubados.

Tabela 2 - Ranking semestral de veículos de passeio nacionais segurados com mais de 100.000 apólices vigentes mais sinistrados por roubo ou furto no Brasil.

MODELO	INDICE DE ROUBOS/FURTOS IVR (%)	VEICULOS EXPOSTOS	NUMERO DE SINISTROS
VW Gol acima de 1.0	1,651	104.577	1.727
FIAT UNO 1.0	1,533	213.215	3.268
VW Gol 1.0	1,359	384.739	5.227
FIAT Palio 1.0	1,150	360.461	4.146
GM Chevrolet Astra	1,019	114.765	1.169
GM Chevrolet Corsa acima de 1.0	0,911	114.255	1.041
HONDA Civic	0,861	129.570	1.116
GM Chevrolet Celta 1.0	0,845	261.849	2.212
GM Chevrolet Corsa 1.0	0,823	315.152	2.595
VW Fox 1.0	0,810	135.879	1.101
FORD Ecosport	0,703	106.299	747
FORD Fiesta 1.0	0,669	171.094	1.145
FORD KA 1.0	0,632	109.714	693
TOYOTA Corolla	0,573	141.378	810
HONDA FIT	0,543	108.810	591
Índice Médio de Roubos/Furtos	0,938		

Fonte: Susep (2010).

Cabe destacar que o objetivo do Índice de Veículos Roubados (IVR) é permitir a "compreensão intuitiva das estatísticas de roubos ou furtos de veículos segurados no mercado brasileiro, mantendo o consumidor informado e dando transparência à operação de seguros" (SILVA, 2011, p.3).

O valor do índice de roubo é calculado pela divisão entre o número de sinistros ocorridos e o número de veículos expostos (segurados) na região de ocorrência do sinistro. Os índices apresentados foram apurados a partir das apólices vigentes e dos sinistros ocorridos, informados pelo mercado segurador no último envio semestral dos dados de seguro de automóveis (SILVA, 2011).

4.2 Índices de roubos ou furtos ocorridos em Minas Gerais

Com relação à Minas Gerais registrou 17.452 ocorrências deste tipo de crime no ano de 2010, 3,2% a mais em relação ao ano de 2009. Isso aponta que a cada meia hora, uma pessoa tem seu carro roubado ou furtado no estado. Com uma frota de 6,5 milhões de veículos, a segunda maior do Brasil, ocupa o quinto lugar no ranking de furtos e roubos de carros. Cabe destacar que Minas e Paraná foram os únicos estados, entre os que registraram "maior quantidade de ocorrências, que tiveram crescimento nos furtos e roubos de veículos. Menos da metade dos carros é encontrada pela polícia. No ano passado, o índice de recuperação mineiro foi de 47,6%" (SEGURADORA AUTO FÁCIL, 2011, p.1).

Levantamento feito pela Confederação Nacional de Seguros Privados (CNSeg), com base nos dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), revela que:

47 veículos são furtados ou roubados por dia em Minas Gerais. Em todo o ano de 2010, a capital registrou 5.088 ocorrências, com 3.133 veículos encontrados e devolvidos aos donos, 61,5% do total. Com 24% de ocorrências de furtos e roubos de veículos, a região noroeste de Belo Horizonte é a campeã nesta modalidade de crime. Em segundo lugar está Venda Nova (20%), seguida pelas regiões sul (16%), leste (15%), centro (12%), barreiro (12%) e outras (1%) (SEGURADORA AUTO FÁCIL, 2011, p.1).

Os bairros Caiçara e Padre Eustáquio, situados na região noroeste, são os de maior registro de ocorrências, por estarem próximos às rodovias BR 040, 381 e 262, o que facilita fugas. Com 938 ocorrências, Contagem, na Grande BH, ocupa o segundo lugar no ranking de ocorrências, logo atrás da capital. Em seguida destacam-se "Uberlândia (491), Uberaba (453), Betim (253) e Divinópolis (199). Os números são referentes ao primeiro semestre de 2010, mas mostram as mesmas posições de 2009" (SEGURADORA AUTO FÁCIL, 2011, p.1).

Já "Chapada do Norte, no Vale do Mucuri, é a cidade que tem a maior incidência de furto e roubo de veículos. Foram 29 ocorrências de janeiro a junho de 2010, uma taxa de 2,522%. Oliveira Fortes, na Zona Mata, tem a segunda maior taxa, 0,423%" (MARTINS, 2011, p.1).

Em 2010, o índice de recuperação de veículos roubados ou furtados em Minas Gerais foi de 47,66%, conforme pesquisa realizada pelo Denatran.

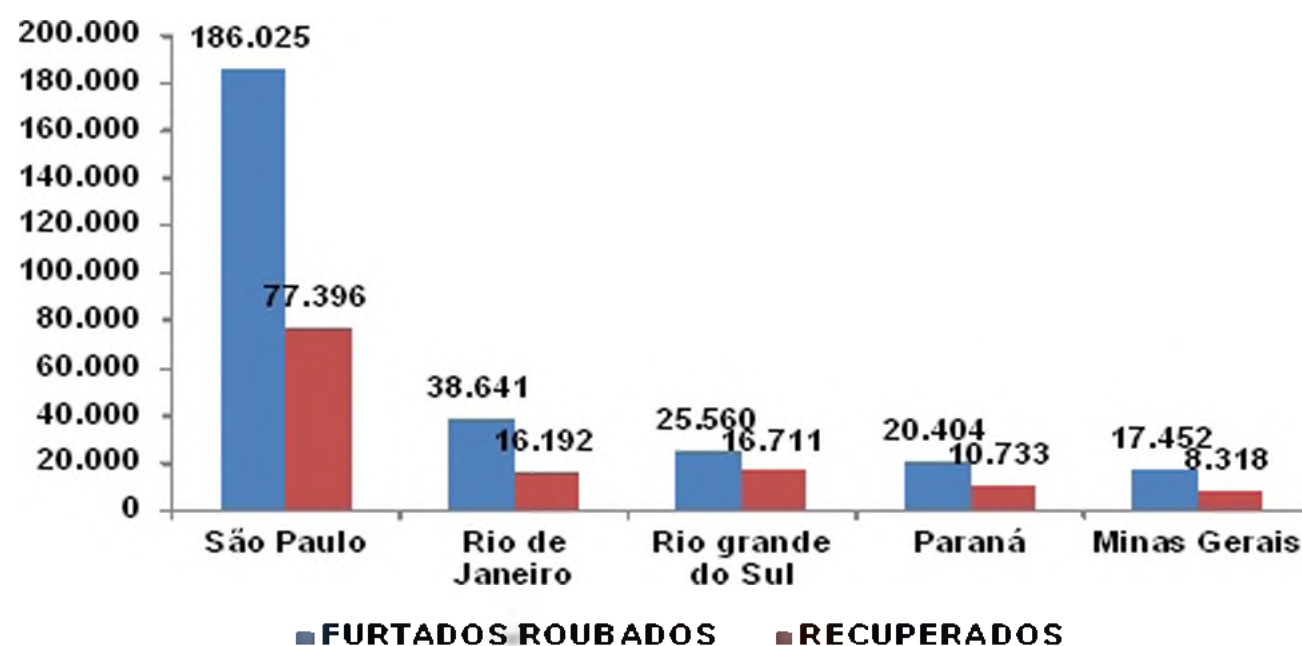
Estudo feito pela Confederação Nacional das Empresas de Seguros Privados revela o número de carros roubados ou furtados e recuperados em São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Paraná e Minas Gerais. Destes, 8.318 (47,66%) são recuperados em Minas Gerais, como mostra a Tabela 3.

Tabela 3 – Número de carros roubados ou furtados e recuperados por estado.

ESTADO	FURTADOS ROUBADOS	RECUPERADOS	(%)
São Paulo	186.025	77.396	41,61
Rio de Janeiro	38.641	16.192	41,83
Rio grande do Sul	25.560	16.711	65,38
Paraná	20.404	10.733	52,80
Minas Gerais	17.452	8.318	47,66

Fonte: Confederação Nacional das Empresas de Seguros Privados (2011).

Gráfico 1 - Número de carros roubados ou furtados e recuperados por estado.



Fonte: Confederação Nacional das Empresas de Seguros Privados (2011).

Destaca-se, que nos meses de janeiro e fevereiro de 2011 foram roubados no Brasil 61.816 veículos. Deste total foram recuperados 24.423 (45,98%). Neste mesmo período, 31.505 veículos foram levados pelos criminosos em São Paulo, e 5.514 no Rio de Janeiro. Estes dois estados têm índice de recuperação de 41%, um dos menores do Brasil (MARTINS, 2011).

No que tange aos veículos roubados e recuperados em Minas Gerais na 9ª Cia Esp do 34º BPM, do total de 347 veículos roubados cerca de 136 veículos (39%) foram recuperados até 31 de julho de 2011 (REDS, 2011).

Na análise de veículos roubados por Cia da PMMG, verifica-se que a 9ª Cia Esp do 34º BPM tanto em 2009 quanto em 2010 obteve um percentual elevado em comparação às outras Cias, conforme demonstrado na Tabela 4. Assim, a 9ª Cia é a que detém maior número de roubos dentre as 24 Cias de Belo Horizonte, em razão da facilidade de fuga e existência de inúmeras oficinas de desmanche, ferros-velhos, entre outros. Por outro lado, a 3ª, 4ª, 5ª e 6ª Cias do 1º BPM, situadas na área central de Belo Horizonte, possuem o menor índice de roubos a veículos, apesar do grande número de veículos em circulação, mas sem possibilidade de ação dos agentes por dificuldade de acesso para fuga e locais para desmanche.

Tabela 4 – Veículos roubados por Companhia da PMMG em Belo Horizonte.

CIA	BATALHAO DA POLICIA MILITAR	2009	2010	Soma	% sobre Total	% Variação
9	COMPANHIA PM ESP/34 BPM	187	160	347	10%	-14%
125	COMPANHIA PM ESP/22 BPM	155	111	266	8%	-28%
16	COMPANHIA PM ESPECIAL/13 BPM	145	115	260	8%	-21%
20	COMPANHIA PM ESP/16 BPM	144	100	244	7%	-31%
8	COMPANHIA PM ESP/34 BPM	114	92	206	6%	-19%
22	COMPANHIA PM ESP/16 BPM	115	87	202	6%	-24%
17	COMPANHIA PM ESP/34 BPM	99	81	180	5%	-18%
23	COMPANHIA PM ESP/16 BPM	78	75	153	5%	-4%
15	COMPANHIA PM ESP/49 BPM	100	48	148	4%	-52%
14	COMPANHIA PM ESP/49 BPM	61	53	114	3%	-13%
18	COMPANHIA PM ESPECIAL/13 BPM	60	53	113	3%	-12%
11	COMPANHIA PM ESP/41 BPM	61	51	112	3%	-16%
10	COMPANHIA PM ESPECIAL/5 BPM	60	48	108	3%	-20%
127	COMPANHIA PM ESP/22 BPM	43	49	92	3%	14%
124	COMPANHIA PM ESPECIAL/22 BPM	53	29	82	2%	-45%
21	COMPANHIA PM ESP/34 BPM	47	32	79	2%	-32%
126	COMPANHIA PM ESPECIAL/5 BPM	33	38	71	2%	15%
12	COMPANHIA PM/41 BPM	22	18	40	1%	-18%
4	COMPANHIA PM ESP/1 BPM	22	15	37	1%	-32%
5	COMPANHIA PM ESP/1 BPM	17	15	32	1%	-12%
3	COMPANHIA PM ESP/1 BPM	19	12	31	1%	-37%
128	COMPANHIA PM ESP/22 BPM	14	10	24	1%	-29%
24	COMPANHIA PM ESPECIAL/16 BPM	14	9	23	1%	-36%
6	COMPANHIA PM ESP/1 BPM	9	4	13	0%	-56%
	NAO INFORMADO (ERRO NO REGISTRO)	77	281	358	11%	265%
		1.672	1.305	2.977		

Em operações preventivas realizadas na subárea da 9ª Cia Esp do 34º BPM em 2009 a Cia realizou 1.577 operações e em 2010 foram realizadas 1.486 operações, conforme demonstrado na Tabela 5. Verifica-se que houve uma queda de ações no ano de 2010 em 0,96%.

Tabela 5 – Operações preventivas no combate a roubo de veículos.

ANOS	f	%
2009	1.573	51%
2010	1.486	49%
TOTAL	3.060	100%

Fonte: CAD (2011).

No Quadro 1 está descrito os bairros em que foram realizadas as operações preventivas com a finalidade de recuperar veículos roubados (2009/2010) na 9ª Cia Esp do 34º BPM, destacando-se os bairros Padre Eustáquio (1.071), João Pinheiro (619), Carlos Prates (618), e, a seguir, Coração Eucarístico (333) e Monsenhor Messias (164).

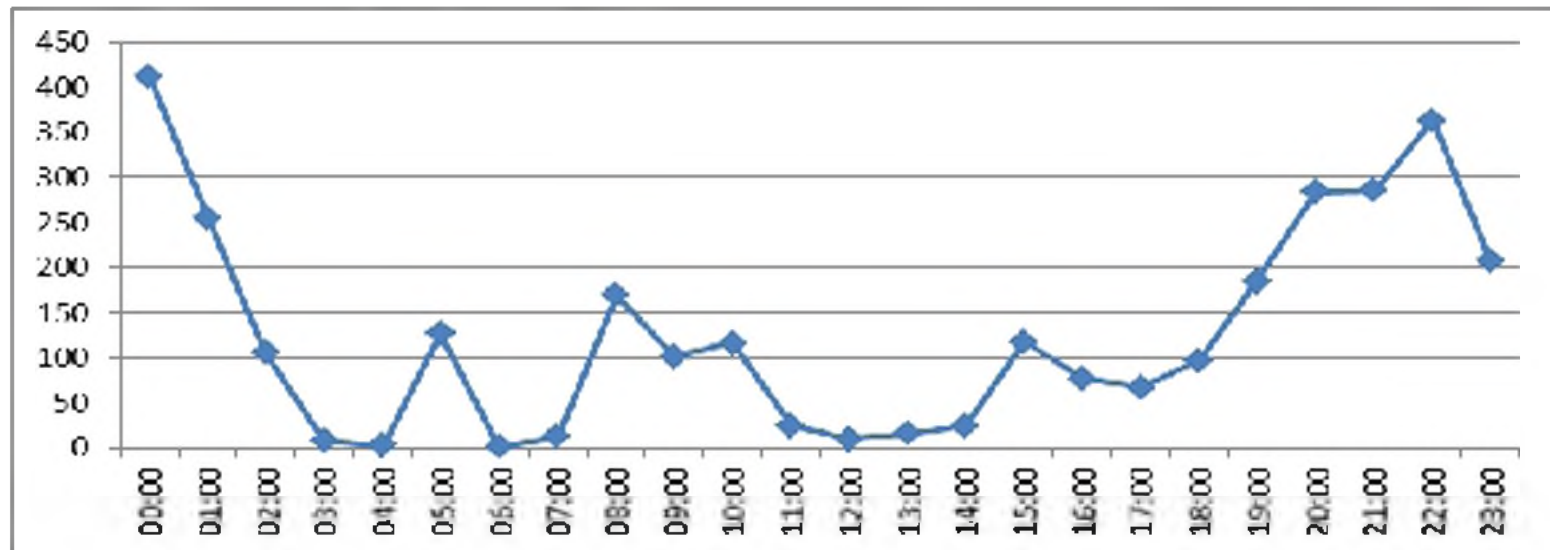
Quadro 1 – Bairros que ocorrem as operações de prevenção a roubo de veículos.

Bairro Atividade	Qtde Atividades CAD
PADRE EUSTAQUIO	1.071
JOAO PINHEIRO	619
CARLOS PRATES	618
CORACAO EU CARISTICO	333
MONSENHOR MESSIAS	164
JARDIM MONTANHES	82
DOM CABRAL	73
CAICARAS	30
DELTA	23
MINAS BRASIL	16
JARDIM MONTANHEZ	12
CAICARA-ADELAIDE	10
BON FIM	4
OESTE	2
ALTO CAICARAS	1
APARECIDA, SETIMA SECAO	1
VILA OESTE	1

Fonte: CAD (2011).

Foi importante também analisar os horários em que ocorreram as operações preventivas de veículos roubados na 9ª Cia Esp do 34º BPM. Os horários apontam que entre 18:00 às 23:59 horas ocorreram um percentual mais elevado de operações, um total de 1.420 (GRÁFICO 2).

Gráfico 2 - Horário em que ocorreram as operações preventivas.



Fonte: CAD (2011).

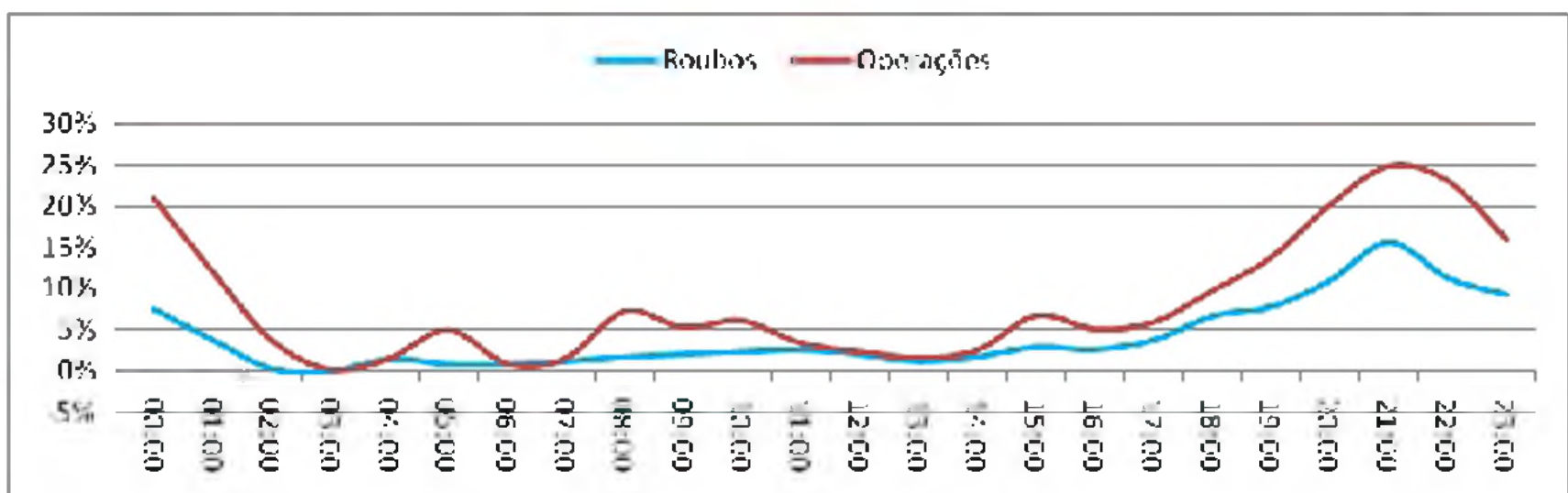
Na Tabela 6 e Gráfico 3 apresenta-se a análise comparativa entre os roubos realizados nos anos de 2009 e 2010, e o quantitativo de operações realizadas no mesmo período. Pode-se afirmar que entre horários de 18:horas às 23:00 horas e entre 00:00horas às 01:00 horas ocorreram um percentual mais elevado de roubos, sendo necessário mais operações nestes horários.

Tabela 6 – Análise comparativa entre roubos e operações na subárea da 9ª Cia Esp.

	ROUBOS		OPERAÇÕES	
	Qtd	%	Qtd	%
00:00	26	7%	411	13%
01:00	13	4%	254	8%
02:00	1	0%	105	3%
03:00	0	0%	6	0%
04:00	5	1%	2	0%
05:00	3	1%	127	4%
06:00	3	1%	1	0%
07:00	4	1%	12	0%
08:00	6	2%	169	6%
09:00	7	2%	101	3%
10:00	8	2%	116	4%
11:00	9	3%	24	1%
12:00	7	2%	10	0%
13:00	4	1%	15	0%
14:00	6	2%	24	1%
15:00	10	3%	118	4%
16:00	9	3%	77	3%
17:00	13	4%	67	2%
18:00	23	7%	96	3%
19:00	27	8%	185	6%
20:00	38	11%	284	9%
21:00	54	16%	285	9%
22:00	39	11%	363	12%
23:00	32	9%	208	7%

Fonte: Armazém de dados da SEDS – REDS

Gráfico 3 – Análise comparativa entre roubos e operações na subárea da 9ª Cia Esp.



Fonte: Armazém de dados da SEDS – REDS

Os dados mostram a importância que este tipo de delito tem na área da 9ª Cia Esp e como o entendimento da dinâmica deste tipo de crime para atuação da PMMG.

5 METODOLOGIA DA PESQUISA

5.1 Tipo de pesquisa

5.1.1 Quanto aos objetivos

Para este estudo foi utilizada a pesquisa descritiva, já que para se proceder a uma análise do roubo consumado de veículo automotor na 9ª Cia Esp, foi necessária a busca e pesquisa de conhecimentos científicos existentes sobre o assunto, bem como estabelecer uma relação entre os dados coletados e proceder a verificação de dados.

Segundo Vergara (2003, p. 47), a pesquisa descritiva compreende a obtenção e exposição de dados representativos de determinada situação ou fenômeno. Além disso, "pode também esclarecer correlações entre variáveis e definir sua natureza. Não tem o compromisso de explicar os fenômenos que descreve, embora sirva de base para tal explicação".

5.2 Natureza da pesquisa

A pesquisa realizada foi quantitativa e qualitativa. Foram buscados dados estatísticos existentes no REDS e Controle de Atendimento e Despacho (CAD) sobre o objeto de estudo, além de generalizar dados obtidos em pesquisa de campo em entrevistas, quando foram consideradas as opiniões dos Comandantes envolvidos.

5.3 Método de procedimento

Como procedimentos, foram empregados o método monográfico e traços dos métodos estatístico e comparativo, uma vez que se pretende abordar o tema em profundidade, esgotando todas as suas possibilidades, estabelecendo-se, a partir dos dados verificados nas entrevistas e nos questionários, comparações relativas à doutrina de emprego operacional fundamentado em uma análise crítica criminal.

5.4 Técnicas

5.4.1 Documentação indireta

Com relação às fontes primárias, foi pesquisada a Diretriz para Produção de Serviços de Segurança Pública nº 3.01.01/2010 que trata do emprego operacional da Instituição e Apostila de Análise Criminal, elaborada pela PMMG e demais obras correlatas ao objeto da pesquisa.

No que tange às fontes secundárias, o embasamento teórico da pesquisa foi obtido de obras específicas ou afins ao tema, bem como de trabalhos acadêmicos que guardem semelhança com o objeto de pesquisa.

5.4.2 Observação direta intensiva

Foram realizadas entrevistas com o Comandante do 34º BPM na época dos períodos analisados (2009 e 2010) e do Comandante da 9ª Cia Esp do 34º BPM (APÊNDICE A).

Também foram aplicados 86 questionários às vítimas que tiveram seus veículos roubados na região noroeste e na RMBH no período analisado, num total de 347 (APÊNDICE B).

O questionário é considerado, segundo Gil (2002), uma técnica de pesquisa cujas respostas a cada questão são categorizadas, oferecendo, a partir de percentagens, informações sobre a frequência de determinados fenômenos entre a população pesquisada.

A seleção das vítimas foi realizada de maneira intencional, em função da acessibilidade. Beuren (2004, p.126) advoga que "este tipo de amostragem consiste em selecionar amostras com base em informações disponíveis e que sejam consideradas representativas da população. O pesquisador precisa ter o conhecimento prévio da população selecionada".

Servindo de suporte empírico a esta pesquisa, foram selecionadas 143 vítimas, respeitando-se aquelas que estavam cadastradas no banco de dados da 9ª Cia Esp do 34º BPM (BOs) nos anos de 2009 e 2010. Na amostra foram privilegiadas as vítimas com veículos mais roubados no período analisado.

Do total de 143 questionários com dados coletados por telefone 86 questionários foram validados, correspondendo a 60% amostragem. Cinquenta e sete vítimas recusaram a responder os questionários por medo de represália, por insegurança e, até mesmo, por ainda estarem com problemas emocionais após o roubo do veículo, correspondendo a 40% da amostragem.

A coleta de dados foi realizada pelo pesquisador por telefone, complementada por dados coletados no REDS (BOs) no período de julho a agosto de 2011.

As principais dificuldades no contato com o público-alvo foi a desconfiança do interlocutor em prestar informação/realizar o contato uma vez que todos se encontravam em sua residência no momento que foram contactados.

6 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Este capítulo refere-se à apresentação dos dados coletados junto aos Comandantes e às 86 vítimas de roubo de veículos realizados nos anos de 2009 e 2010. Saliencia-se que a pesquisa permitiu não só examinar as diferentes percepções das vítimas em relação ao tema proposto, mas também explorar como os fatos são articulados, confrontados e alterados.

6.1 Apresentação da 9ª Cia Esp

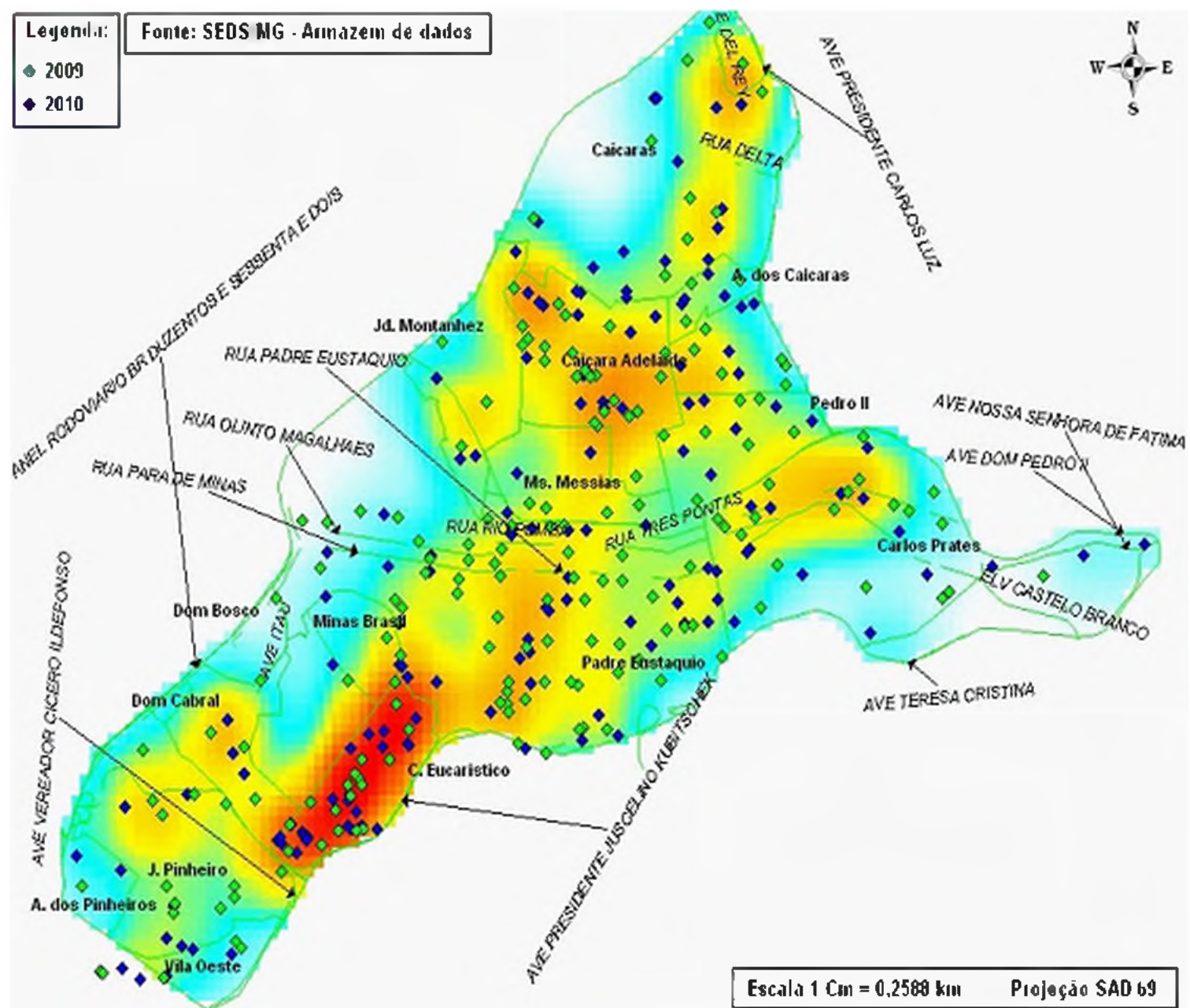
A 9ª Cia Esp PM/34º BPM (TABELA 7), está localizada na Av. Dom Pedro II, nº 2.180, bairro Carlos Prates, no município de Belo Horizonte/MG. Tem como responsabilidade territorial, o policiamento ostensivo de 15 bairros dentre os quais incluem: Carlos Prates, Padre Eustáquio, Coração Eucarístico e Caiçara, além de quatro aglomerados, que fazem com que esta Companhia tenha uma das maiores demandas de policiamento no CPC, devido ao tamanho da subárea (12,461 km²) e da alta densidade demográfica (9.001,07 km²), contando com um efetivo de 143 PMs (FIGURA 2).

Tabela 7 - Perfil sócio econômico do 34º BPM.

Indicador	8ª Cia PM	8ª Cia PM	17ª Cia PM	21ª Cia PM	34 BPM
	AISP - 21	AISP - 22	AISP - 23	AISP - 24	ACISP - 08
População	138.184	112.287	89.553	74.232	250.815
Ext Territorial - Km ²	16,011	12,461	20,657	7,011	56
Densidade Demográfica - Km ²	8.630,57	9.011,07	3.387,04	10.587,83	28.230
Bairros	24	15	14	12	65
Vilas/Aglomerados	08	04	04	05	21
Linhas de Coletivos	23	17	14	10	64
Emp Coletivos	01	02	03	05	11
Escolas	21	50	54	13	144
Universidade	00	02	01	03	8
Drogarias	28	50	10	17	122
Padarias	40	28	41	24	133
Supermercados	20	20	18	23	79
Casas Lotéricas	07	08	04	04	21
Hospitais/Postos de Saúde	07	03	03	05	30
Postos Combustíveis	14	28	08	10	59
Agências Bancárias	07	11	17	07	42
Caixas Eletrônicas	00	13	18	07	38
Cooperativas/Fontes Taxi	04	07	3	11	31
Associações Comunitárias	00	02	14	11	27

Fonte: Relatório da 9ª Cia Esp (2011).

Figura 2 - Bairros de responsabilidade territorial da 9ª Cia Esp.



Fonte: Armazém de dados SEDS (2011).

Pertencente originariamente ao 5º Batalhão, a 9ª Cia Especial passou a integrar o 34º BPM, quando da sua criação em 19 de dezembro de 2000, surgindo da rearticulação operacional implementada pelo CPC, onde foi atribuída à nova unidade de execução operacional a responsabilidade territorial pelas subáreas das 8ª e 9ª Cias PM do 5º BPM, 17ª Cia PM do 13º BPM e 21ª Cia PM do 16º BPM, com a finalidade de executar o policiamento ostensivo, amenizar os efeitos da criminalidade e manter a tranquilidade pública, de forma a atender os anseios da comunidade local, contando ainda com a 2ª Cia Tático Móvel, responsável pelo recobrimento de toda a área do batalhão.

Criado no dia 19 de maio de 1976, o CPC, atualmente denominado 1ª RPM, tem como responsabilidade o policiamento ostensivo executado pelas Unidades Operacionais dentro da cidade de Belo Horizonte.

Instalada na Praça Rio Branco, no centro de Belo Horizonte, a 1ª RPM, passou a compor, juntamente com o 1º Departamento da Polícia Civil a 1ª RISP, sendo inaugurada em 01 de dezembro de 2005, no prédio onde funcionou a Secretaria de Estado de Agricultura.

Atualmente, a 1ª RPM, está estruturada em 8 batalhões de policiamento de área (1º, 5º, 13º, 16º, 22º, 34º, 41º e 49º BPM, além do Batalhão de Polícia de trânsito, que atua na fiscalização dos principais corredores de trânsito de Belo Horizonte.

A RISP é composta por 24 Cias da PM e 24 Delegacias Distritais, cujo propósito quando de sua instalação foi o de estabelecer um ambiente de compartilhamento de informações para promover um combate ao crime mais inteligente, além da redução de gastos, por reunir duas instituições no mesmo espaço físico e facilidade para acesso da população.

6.2 Resultados da pesquisa com a vítima do roubo

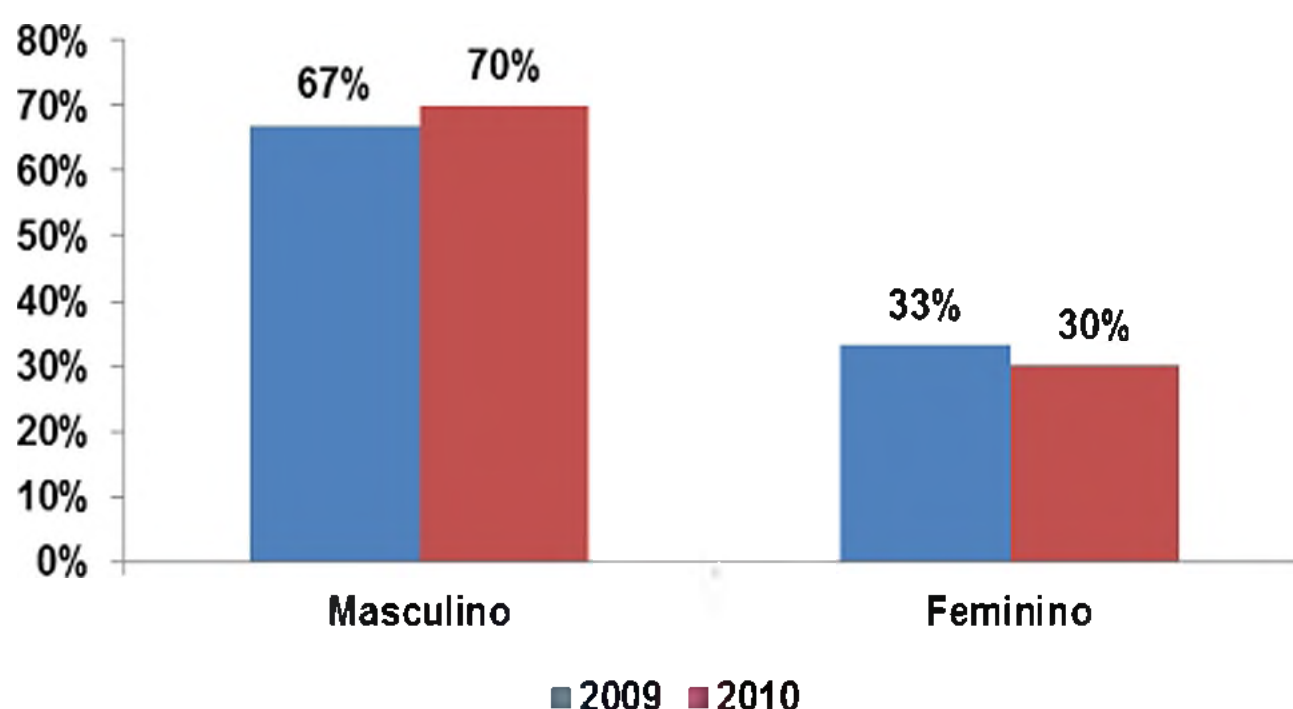
A distribuição por gênero identificou a predominância do sexo masculino tanto no ano de 2009 (67%) quanto no ano de 2010 (70%). Os resultados apontam que as mulheres são menos vitimizadas em roubos de veículos consumados na região Noroeste de Belo Horizonte/MG (TABELA 8).

Tabela 8 – Distribuição da frequência por gênero.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Masculino	31	67%	28	70%
Feminino	15	33%	12	30%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 4 – Distribuição da frequência por gênero.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

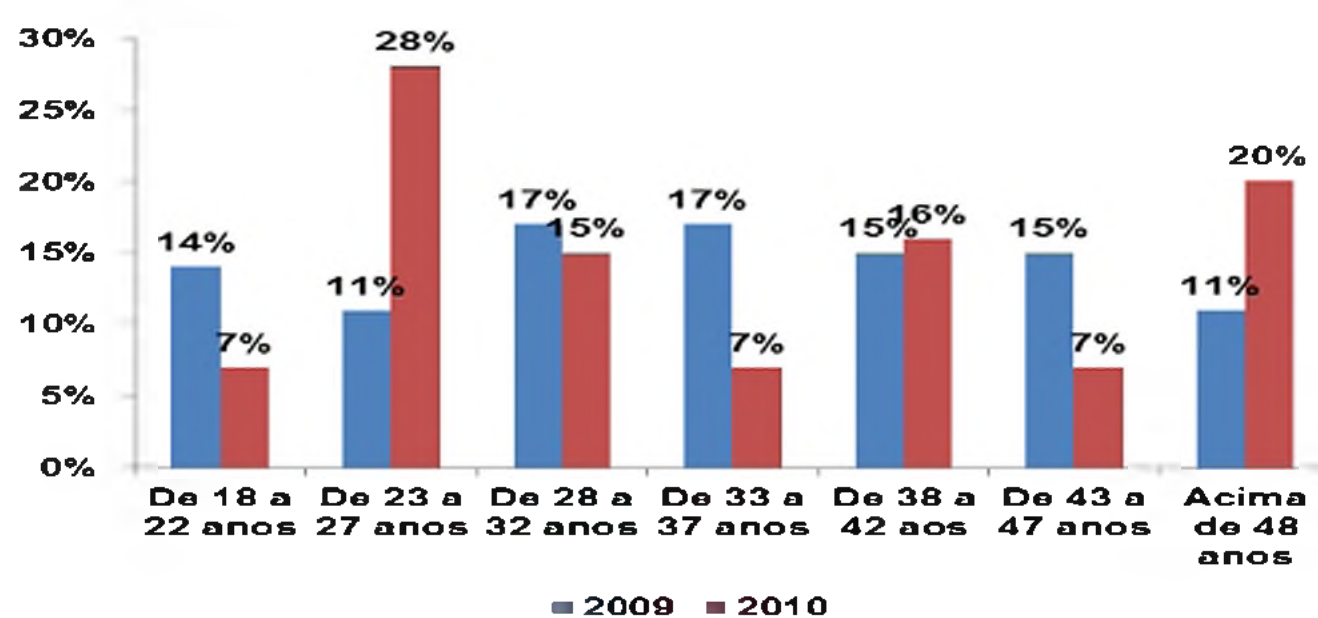
Pode-se observar na Tabela 9 que 36% das vítimas de roubos encontram-se na faixa etária de 23 a 27 anos (11 e 28%), uma terceira faixa etária com 31% das vítimas (11 e 20%) acima de 48 anos. Uma consideração importante, levando-se em conta o perfil das vítimas, é que a maioria das vítimas é de pessoas mais jovens.

Tabela 9 – Distribuição da frequência por idade.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
De 18 a 22 anos	6	14%	3	7%
De 23 a 27 anos	5	11%	11	28%
De 28 a 32 anos	8	17%	6	15%
De 33 a 37 anos	8	17%	3	7%
De 38 a 42 anos	7	15%	6	16%
De 43 a 47 anos	7	15%	3	7%
Acima de 48 anos	5	11%	8	20%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 5 – Distribuição da frequência por idade.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

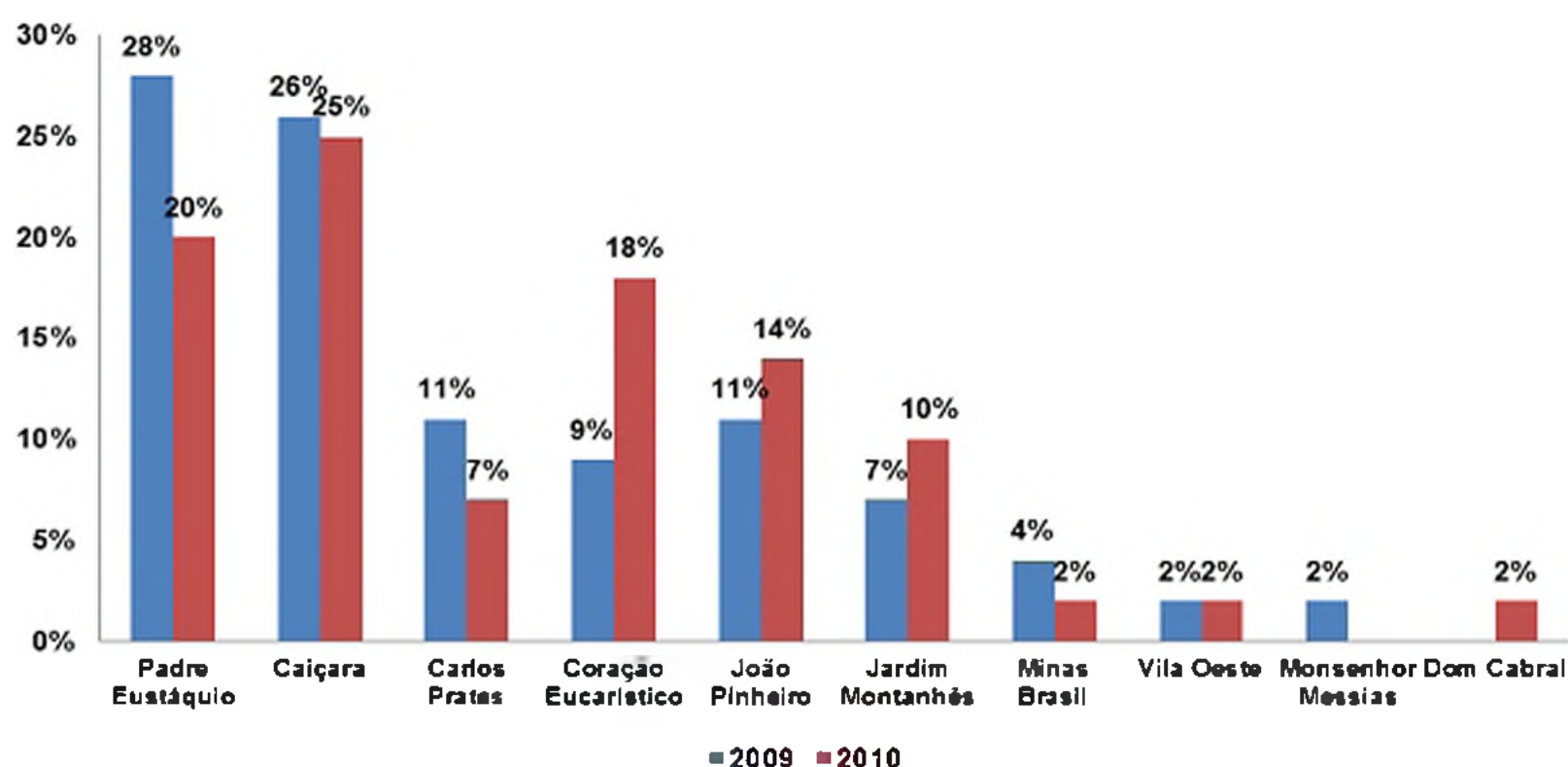
Quanto ao espaço geográfico do roubo consumado a veículos automotores, constatou-se que os bairros Padre Eustáquio, Caiçara, Carlos Prates e, a seguir, Coração Eucarístico, João Pinheiro e Jardim Montanhês, na Região Noroeste, são os de maior registro de ocorrências (TABELA 10 e GRÁFICO 6). Destaca-se que estes bairros que ficam às margens do Anel Rodoviário são os "campeões" de furtos e roubos de veículos pela facilidade de fuga, já que dá acesso às estradas BRs 040, 381 e 262. O roubo consumado nesta região se deve também à facilidade de fuga para o Paraguai e Bolívia, onde os veículos são legalizados.

Tabela 10 – Distribuição da frequência por bairro da 9ª Cia Esp.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Padre Eustáquio	13	28%	8	20%
Caiçara	12	26%	10	25%
Carlos Prates	5	11%	3	7%
Coração Eucarístico	4	9%	7	18%
João Pinheiro	5	11%	5	14%
Jardim Montanhês	3	7%	4	10%
Minas Brasil	2	4%	1	2%
Vila Oeste	1	2%	1	2%
Monsenhor Messias	1	2%	0	0%
Dom Cabral	0	0%	1	2%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 6 – Distribuição da frequência por bairro das 9ª Cia Esp.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Ressalta-se que a região Noroeste une uma série de fatores que a coloca na liderança deste ranking: "há muitos veículos em circulação, faltam estacionamentos, existem muitas casas sem garagem e, principalmente, há a facilidade de saída, pela proximidade com o Anel Rodoviário" (SEGURADORA AUTO FÁCIL, 2011, p.2).

A região com menor índice de roubo de veículos em Belo Horizonte está situada no interior da Avenida do Contorno, área do 1º BPM, devido à dificuldade de acesso às rodovias e às oficinas de desmanche que não existem nesta região.

Considerando a facilidade de fuga na região Noroeste de Belo Horizonte/MG após o roubo consumado do veículo automotor, salienta-se a necessidade de diminuir os índices criminais desses roubos nessa região, intensificando o policiamento preventivo da 9ª Cia Esp suplementado por viaturas do GEPMOR, que possuem maior facilidade e rapidez para deslocamento no trânsito urbano.

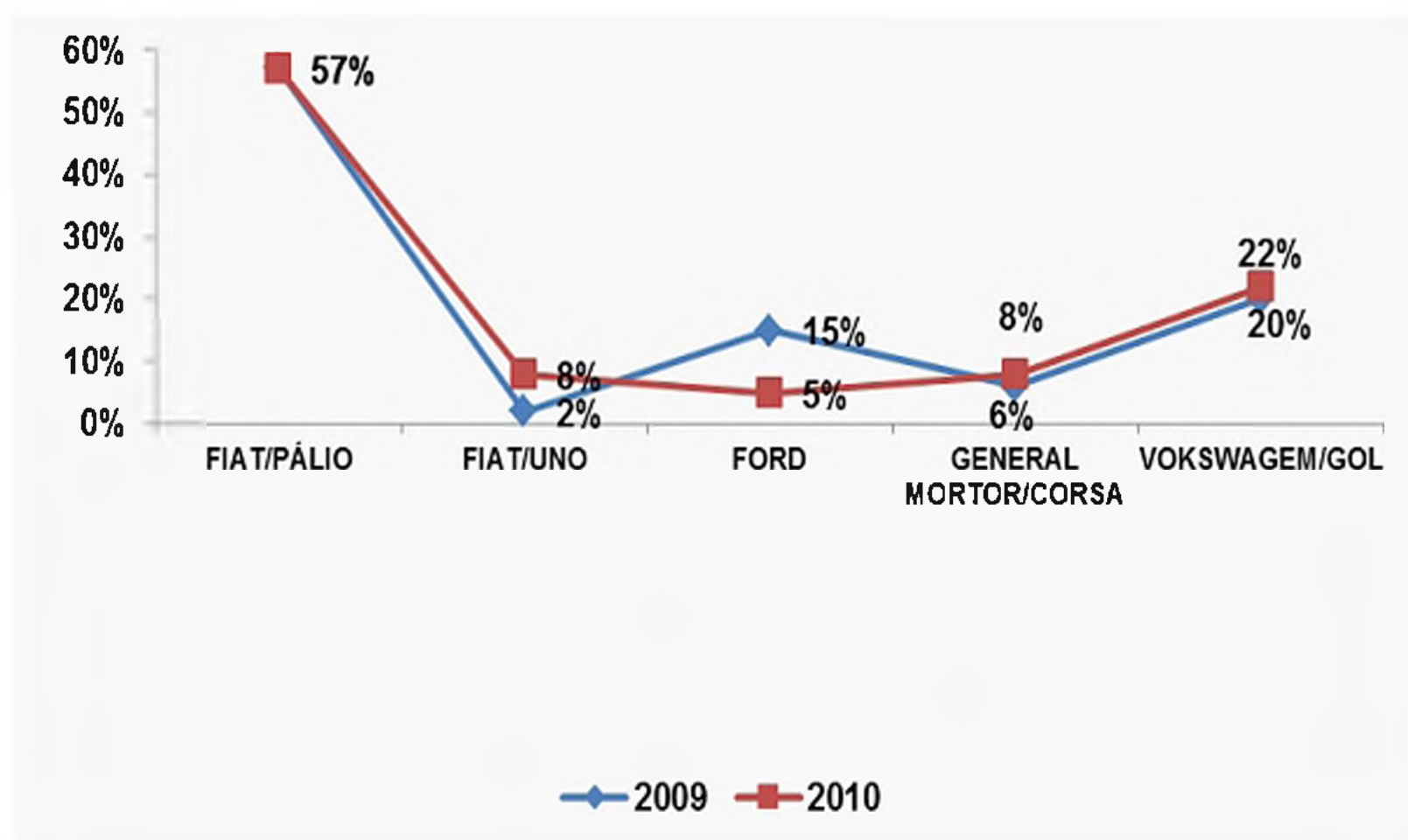
Buscou-se no escopo da monografia identificação do veículo automotor roubado. Foi pertinente analisar a marca e modelo de veículos automotores mais roubados. Constatou-se que o Fiat/Pálio e o Volkswagen/Gol são as marcas preferidas dos agentes do delito pelo fato de serem mais fácil o desmanche do veículo, o comércio das peças e a prática de outros crimes (TABELA 11).

Tabela 11 – Marca e modelo do veículo automotor roubado.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
FIAT/PÁLIO	26	57%	23	57%
FIAT/UNO	1	2%	3	8%
FORD/FIESTA	7	15%	2	5%
GENERAL MORTOR/CORSA	3	6%	3	8%
VOKSWAGEM/GOL	9	20%	9	22%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 7 – Marca e modelo do veículo automotor roubado.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

No decorrer da coleta dos dados, constatou-se que o carro cinza/prata (70%) é o veículo automotor mais roubado na região Noroeste de Belo Horizonte/MG (TABELA 12).

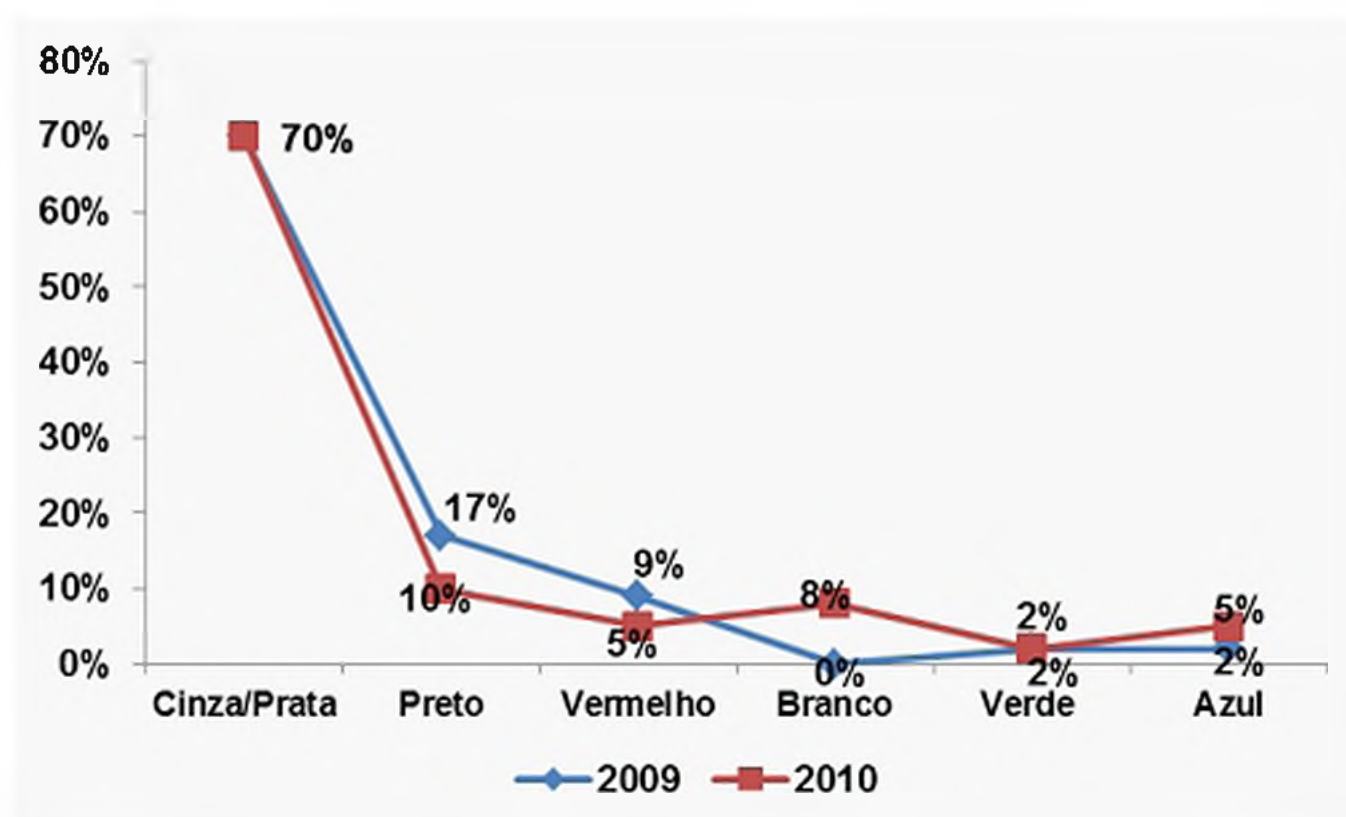
Procurando compreender os aspectos referentes às preferências das pessoas que compram carros nas cores cinza/prata, preto ou vermelho, percebeu-se que elas estão comprando carros nestas cores por serem mais baratos, mais fáceis de revender, por darem mais *status* ou até mesmo porque escondem mais a sujeira da lataria.

Tabela 12 – Cor do veículo automotor roubado.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Cinza/Prata	32	70%	28	70%
Preto	8	17%	4	10%
Vermelho	4	9%	2	5%
Branco	0	0%	3	8%
Verde	1	2%	1	2%
Azul	1	2%	2	5%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 8 – Cor do veículo automotor roubado.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

A partir do conjunto de acontecimentos declarados pelas vítimas, o horário em que o veículo automotor foi roubado foi considerado e discutido no decorrer das análises dos dados. Notou-se, nas análises dos dados, que os horários entre 18:00

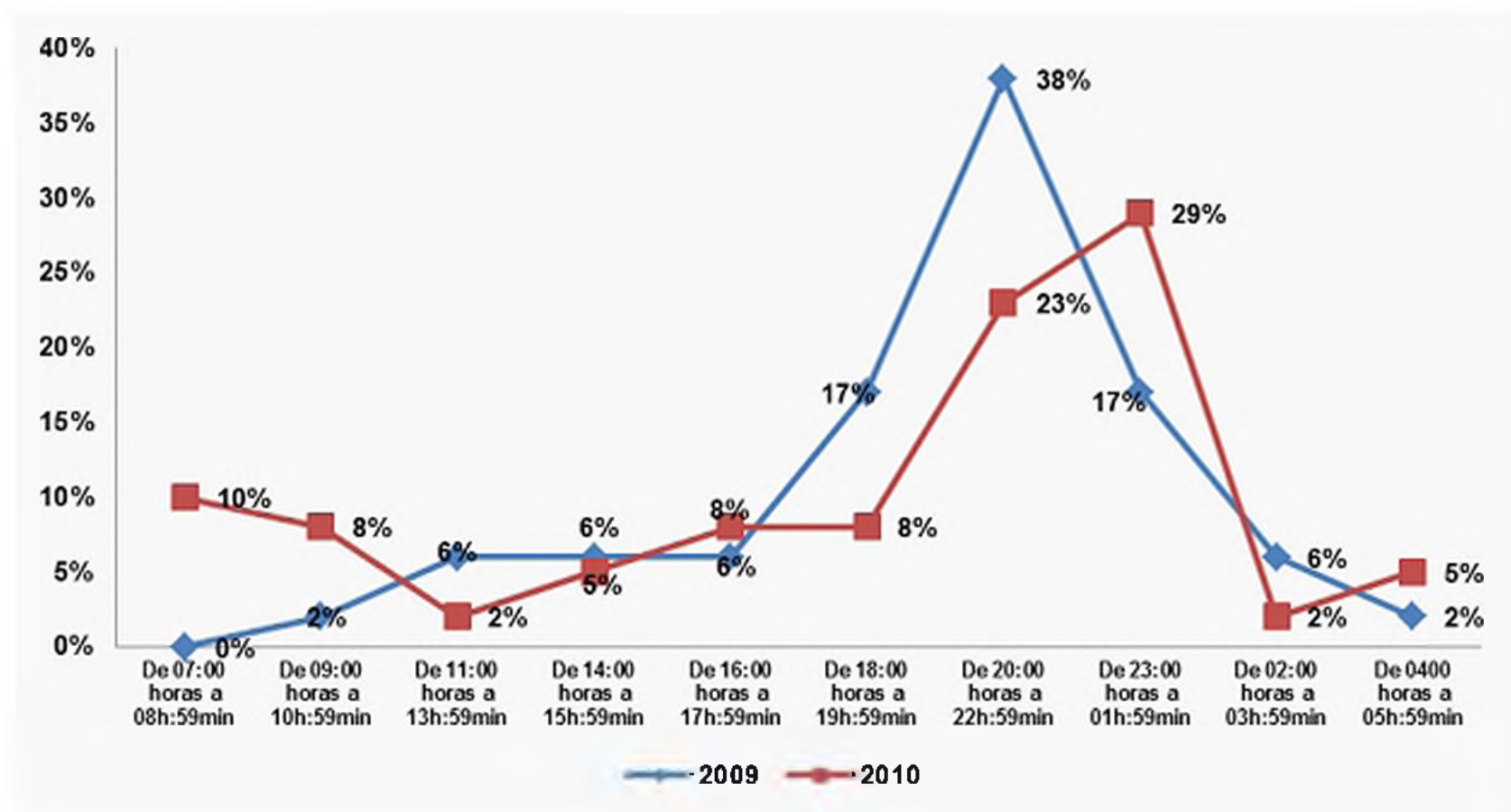
horas a 03:59 horas são os horários em que as pessoas da região Noroeste de Belo Horizonte/MG devem ficar mais atentas, uma vez que estes horários são os preferidos pelos agentes para agir (TABELA 13 e GRÁFICO 9), com destaque para o período de 20:00 às 22:59 horas.

Tabela 13 – Horário em que o veículo automotor foi roubado.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
De 07:00 horas a 08h:59min	0	0%	4	10%
De 09:00 horas a 10h:59min	1	2%	3	8%
De 11:00 horas a 13h:59min	3	6%	1	2%
De 14:00 horas a 15h:59min	3	6%	2	5%
De 16:00 horas a 17h:59min	2	6%	3	8%
De 18:00 horas a 19h:59min	8	17%	3	8%
De 20:00 horas a 22h:59min	18	38%	9	23%
De 23:00 horas a 01h:59min	8	17%	12	29%
De 02:00 horas a 03h:59min	2	6%	1	2%
De 04:00 horas a 05h:59min	1	2%	2	5%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 9 – Horário em que o veículo automotor foi roubado.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

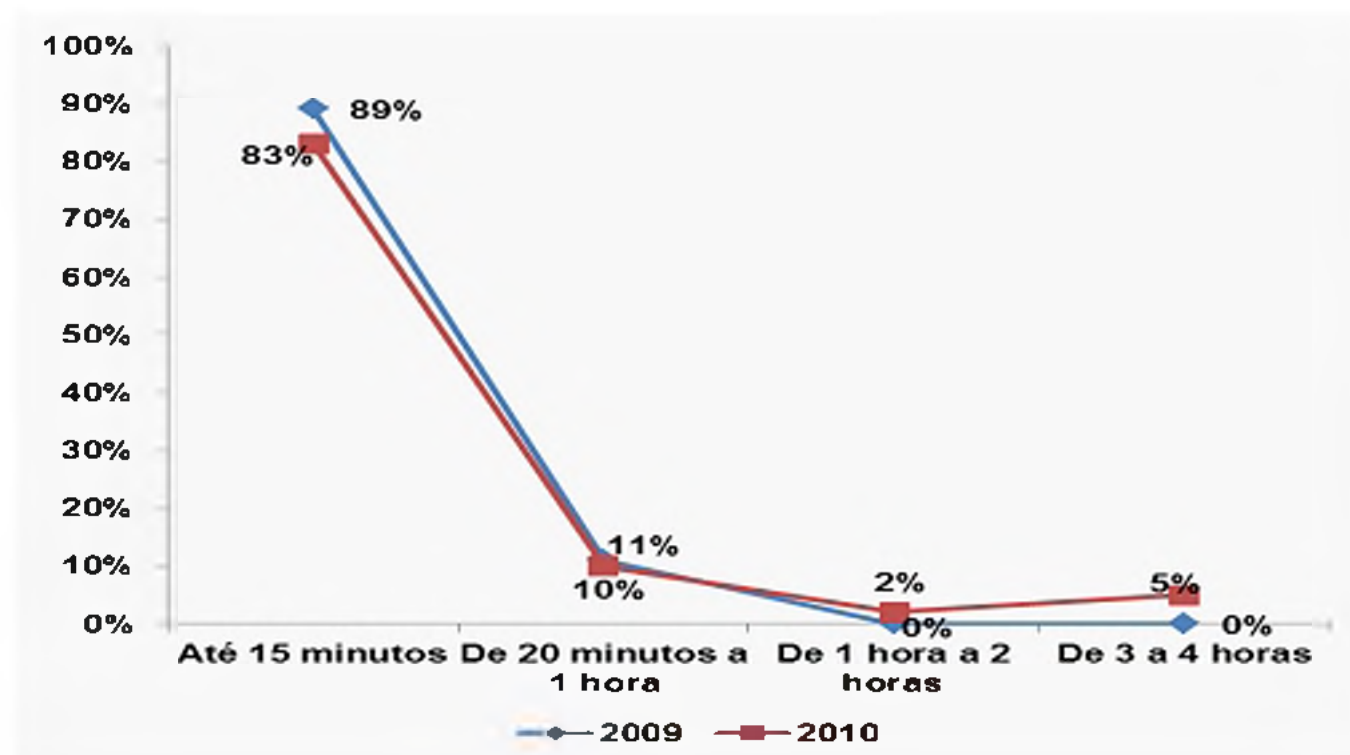
Também foi lembrada no roubo de veículo automotor a questão do tempo de duração do roubo. Os dados obtidos permitem inferir que os agentes gastam um tempo médio de até 15 minutos em um delito (TABELA 14). Enfatiza-se que para ocorrer um crime de roubo de veículos automotores, por exemplo, devem convergir no tempo três elementos: um provável criminoso (agente), um alvo atraente (veículo) e um local caracterizado pela ausência de vigilância (região) (COHEN; FELSON, 1979).

Tabela 14 – Tempo de duração do roubo do veículo automotor.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Até 15 minutos	41	89%	33	83%
De 20 minutos a 1 hora	5	11%	4	10%
De 1 hora a 2 horas	0	0%	1	2%
De 3 a 4 horas	0	0%	2	5%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 10 – Tempo de duração do roubo do veículo automotor.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

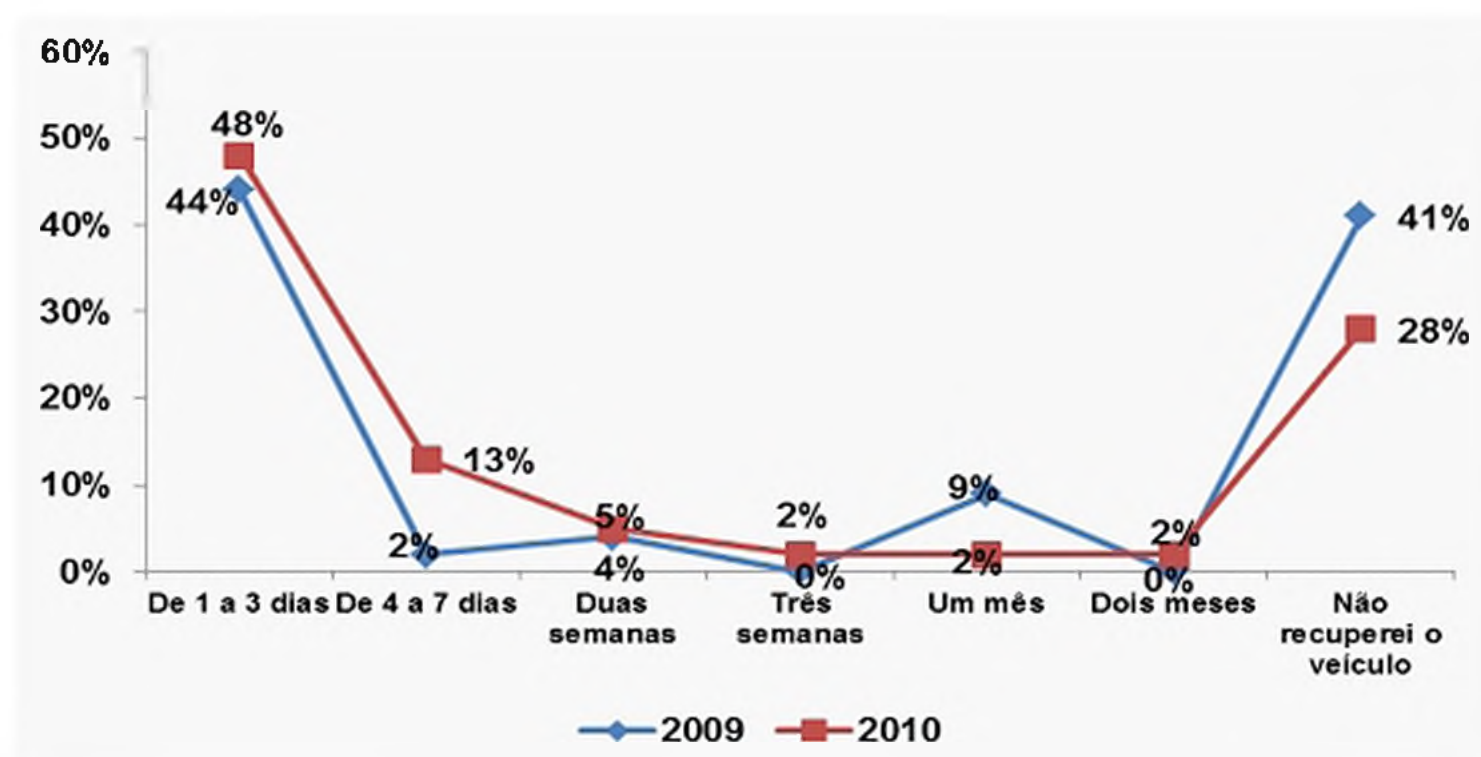
Com base nos depoimentos coletados (TABELA 15), pode-se afirmar que as vítimas do roubo de veículos automotores gastaram em média de 1 a 3 dias para recuperarem o veículo roubado, 44% (2009). Quarenta e oito por cento tiveram a oportunidade de recuperar o veículo roubado entre 1 a 3 dias (2010). Ressalta-se, ainda, que na medida em que se diminui o tempo de que a informação leva para atingir as Unidades da PM, aumenta-se a chance de impedir que o veículo automotor roubado seja levado para um desmanche ou para fora do Brasil. A partir desses dados, pode-se inferir que 69% das vítimas não recuperaram o veículo roubado.

Tabela 15 – Tempo para conseguir recuperar o veículo de volta.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
De 1 a 3 dias	20	44%	19	48%
De 4 a 7 dias	1	2%	5	13%
Duas semanas	2	4%	2	5%
Três semanas	0	0%	1	2%
Um mês	4	9%	1	2%
Dois meses	0	0%	1	2%
Não recuperei o veículo	19	41%	11	28%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 11 – Tempo para conseguir recuperar o veículo de volta.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

É fundamental registrar que a totalidade das vítimas após o roubo chamou a viatura para registrar o delito. Foi pertinente também observar que o tempo médio que a viatura gastou para chegar ao local do delito, segundo os entrevistados, foi de 20 minutos; em alguns casos, a viatura levou menos de 7 minutos. É nítida a importância na rapidez de chamar a viatura, aumentando também a chances de recuperação do veículo roubado (TABELA 16 e GRÁFICO 12).

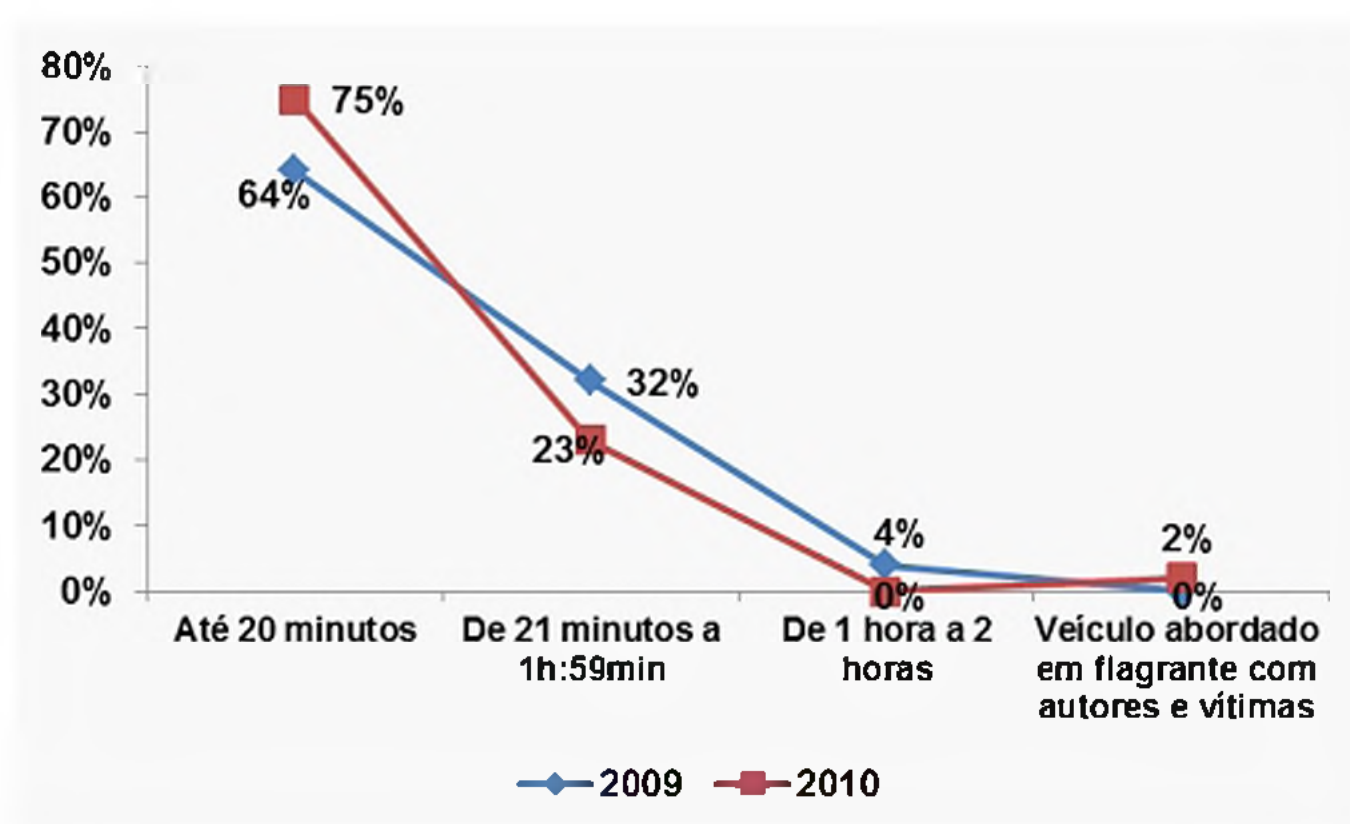
Note-se que 55% das vítimas registraram que a viatura levou em média de 21 minutos a 1:59 horas. Desta forma, surge a necessidade de se ter um policiamento ostensivo, capaz de transmitir informações no momento da consumação do delito, a fim de que a viatura nas ruas cumpra com mais objetividade com sua função (em prol da coletividade) além da prevenção.

Tabela 16 – Tempo que a viatura levou para chegar ao local do roubo.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Até 20 minutos	29	64%	30	75%
De 21 minutos a 1h:59 min	14	32%	9	23%
De 1 hora a 2 horas	2	4%	0	0%
Veículo abordado em flagrante com autores e vítimas	0	0%	1	2%
TOTAL	45	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 12 – Tempo que a viatura levou para chegar ao local do roubo.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

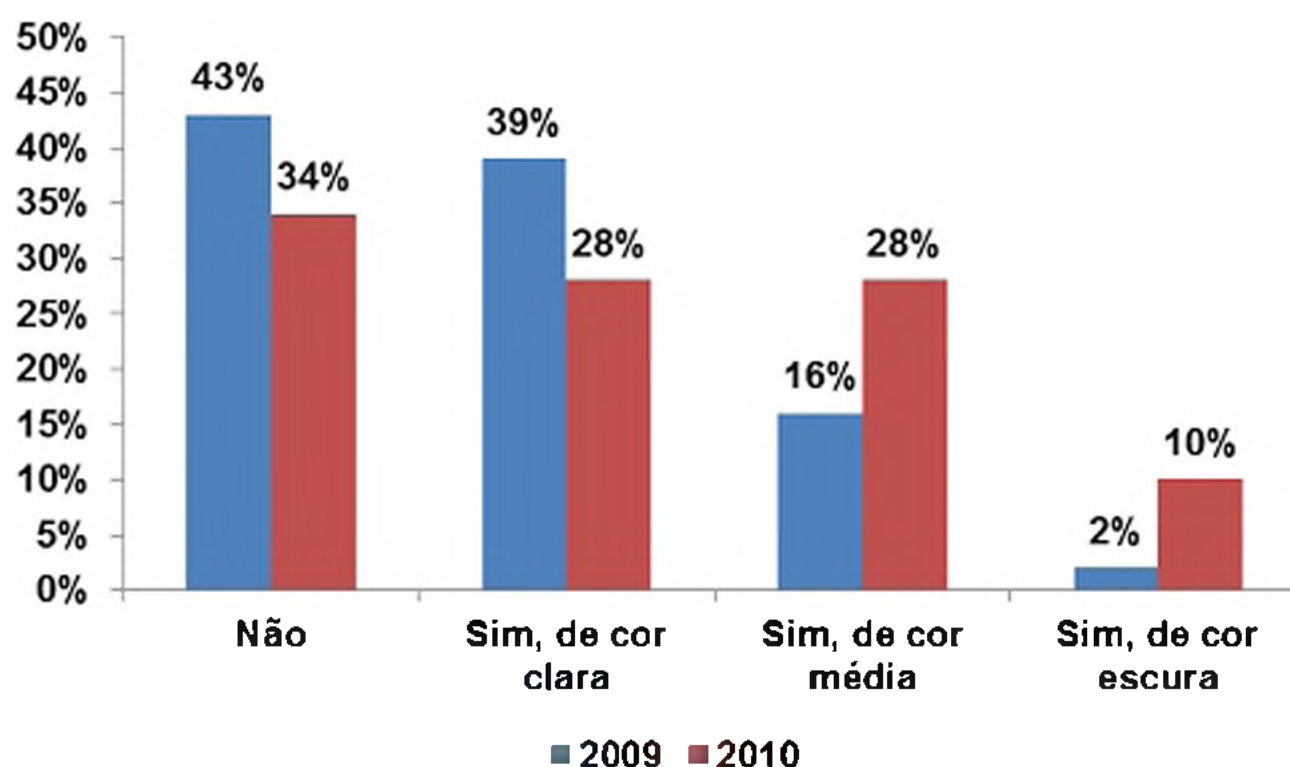
A existência de equipamentos preventivos nos veículos reforça a ideia de inibição do roubo ou furto. Observou-se que a maioria das vítimas possui *Insul-film* no veículo. Apreendeu-se que a grande maioria das vítimas possui o *Insul-film* de cor clara ou média, indo além do escurecimento, tem tecnologia possui um *mix* de funções que vão desde a proteção antivandalismo e roubos até a climatização. A abordagem fica mais difícil quando as pessoas mudam pequenos hábitos (TABELA 17 e GRÁFICO 13).

Tabela 17 - O uso da película *Insul-film* no veículo.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Não	20	43%	14	34%
Sim, de cor clara	18	39%	11	28%
Sim, de cor média	7	16%	11	28%
Sim, de cor escura	1	2%	4	10%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 13 - O uso da película *Insul-film* no veículo.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

O suporte realizado por outras instituições do sistema de Defesa Social é importante. Procurando compreender os aspectos referentes à vítima comparecer a

Delegacia de Polícia ou Fórum para prestar algum depoimento, percebeu-se a quase totalidade das vítimas não comparecem à delegacia (TABELA 18) uma vez que não são intimados.

Um ponto importante a ser destacado é que se os veículos roubados e localizados pela PM, não passam por exame pericial no local em que são encontrados, mas sim por uma vistoria realizada nos depósitos de veículos por um agente de Polícia, com a finalidade de resguardar o Estado de sua responsabilidade Civil quanto a possíveis danos e furtos por parte dos agentes públicos.

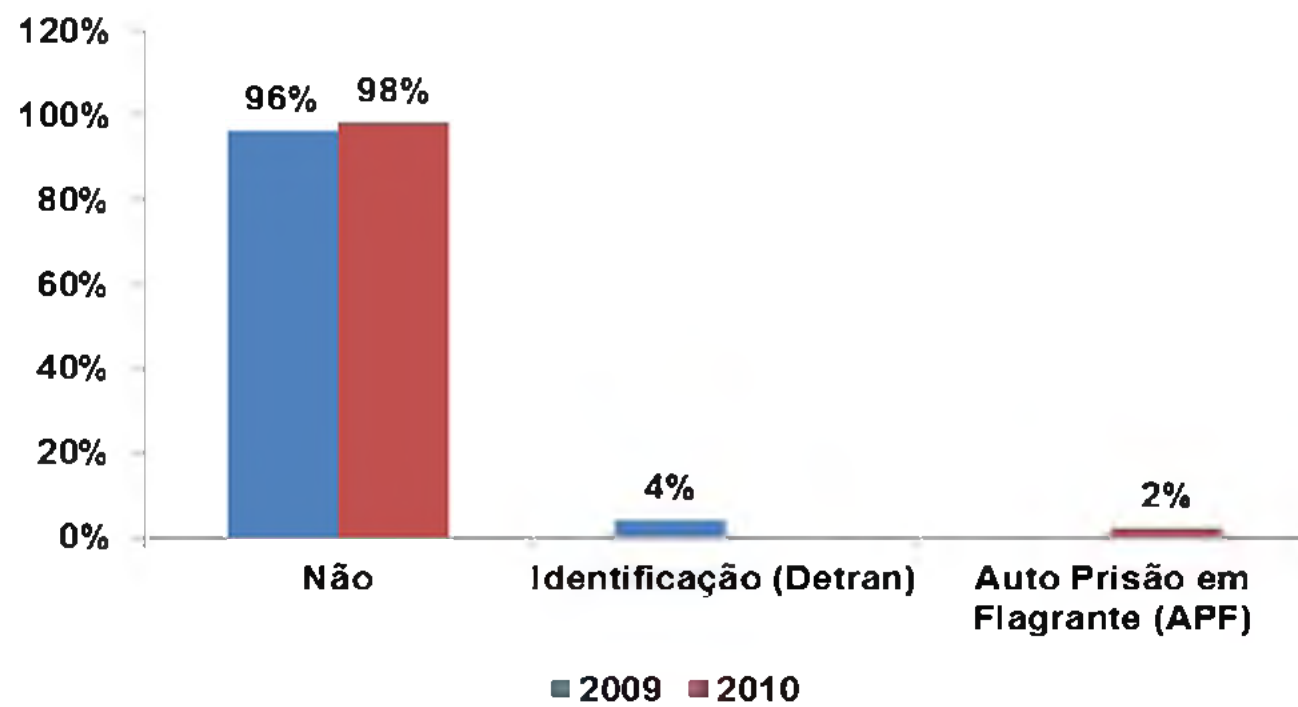
A parte criminal, de responsabilidade da "Polícia Investigativa", fica então, relegada a segundo plano, não sendo possível identificar a autoria do delito em razão da falta de exame pericial, que só é realizado em situações especiais, como, por exemplo, o encontro de vítima fatal no interior ou nas imediações do veículo localizado, o que sugere, que excluído estes casos em que a polícia investigativa investe todos os seus esforços para a elucidação do crime, no caso específico de roubo a veículos, dificilmente os autores serão identificados e presos, por falta de um competente inquérito policial.

Tabela 18 – Comparecimento à delegacia de polícia para prestar depoimento.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Não	44	96%	39	98%
Identificação (Detran)	2	4%	0	0%
Auto prisão em flagrante (APF)	0	0%	1	2%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 14 – Comparecimento à delegacia de polícia para prestar depoimento.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Aspectos sobre o "sentimento" que a vítima teve no momento em que o seu veículo foi roubado foram analisados na pesquisa. Os resultados mostram que o roubo do veículo automotor trouxe à vítima os seguintes "sentimentos": ficaram assustados e imóveis com a abordagem do agente; tiveram medo, demorando a entender que era um assalto; e, a seguir, solicitaram ao agente para levar tudo e que não fizesse nada com elas. Estes resultados podem ser visualizados na Tabela 19 e Gráfico 15.

Outro ponto destacado é que as algumas vítimas pensaram em reagir ao roubo. Deve-se salientar que qualquer ação da parte da vítima pode causar uma reação violenta do agente. Assim sendo, a vítima deve buscar avisar ao agente sobre seus movimentos, tais como: retirar o cinto de segurança, entregar a chave e a bolsa. Isso evitará que o agente pense que irá haver reação.

Tabela 19 – Sentimentos da vítima no momento em que o veículo foi roubado.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Fiquei assustado e imóvel com a abordagem do agente	31	48%	28	42%
Tive muito medo demorando a entender que era um assalto	20	29%	13	18%
Comecei a tremer e a suar frio	1	1%	3	5%
Pensei em reagir ao roubo	5	8%	5	8%
Não sabia o que falar e o que fazer	2	2%	2	3%
Eu achei que iria morrer naquele momento	1	1%	1	2%
Fiquei apavorado, pois estava acompanhado	0	0%	2	3%
Solicitei ao agente para levar tudo e que não fizesse nada comigo	6	9%	2	3%
Fiquei tranquilo	0	0%	1	2%
Aguardei oportunidade para evadir	0	0%	1	2%
Tive medo de ser estuprado	1	1%	1	2%
Me senti impotente	1	1%	1	2%
Fiquei vulnerável	0	0%	1	2%
Me senti desprotegido	0	0%	1	2%
Sentimento de perda	0	0%	1	2%
Arranquei o carro, mas ele segurou a porta	0	0%	1	2%
TOTAL	68	100%	64	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 15 – Sentimentos da vítima no momento em que o veículo foi roubado.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

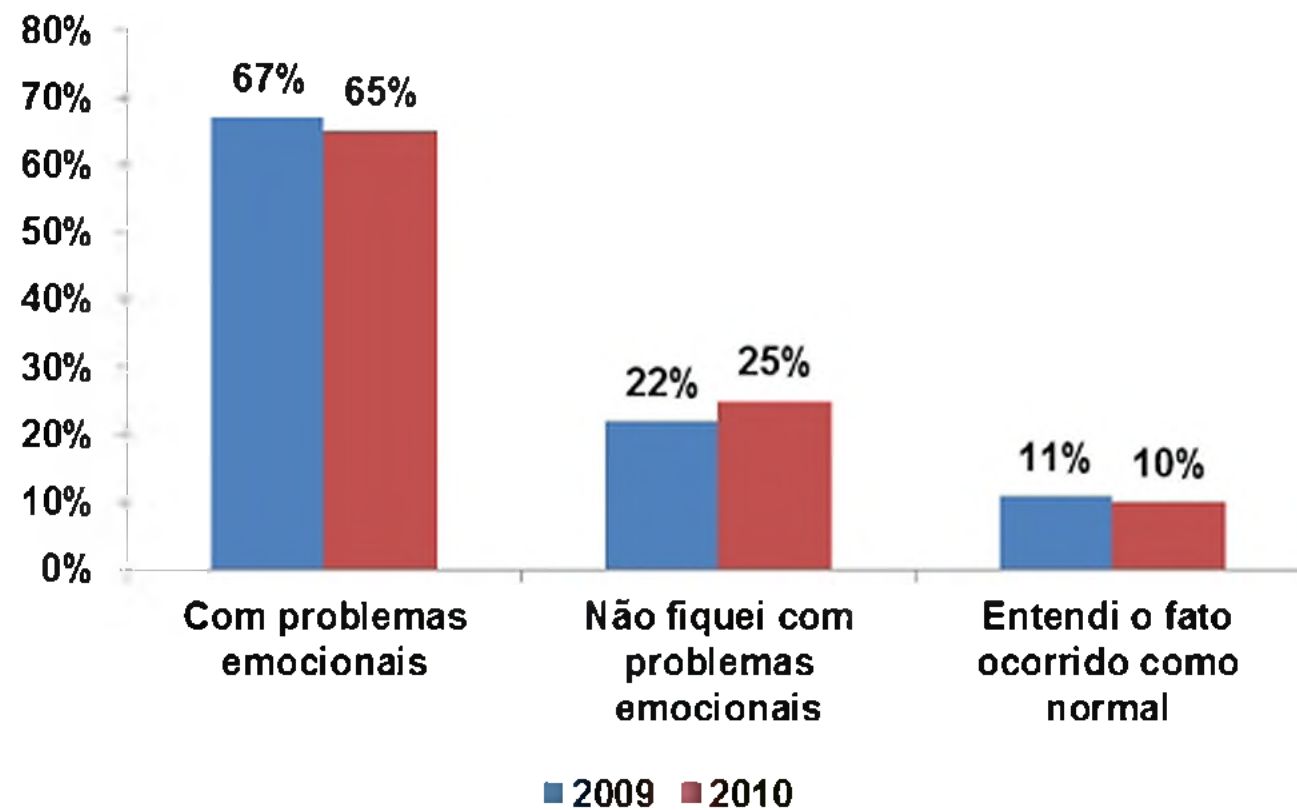
As reflexões são pertinentes sobre os problemas emocionais decorrentes do assalto, traduzindo muito bem que é necessário tentar manter a calma e estar preparado para seguir as solicitações do agente. A grande maioria das vítimas do roubo apresentaram problemas emocionais, sofrendo com o impacto do assalto, tendo dificuldades em falar sobre o assunto pessoalmente ou até mesmo por telefone. Verificou-se, também que algumas vítimas entenderam o fato ocorrido com naturalidade, uma vez que esta acontecendo a todo o momento (TABELA 20).

Tabela 20 – Problemas emocionais após o roubo do veículo.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Com problemas emocionais	31	67%	26	65%
Não fiquei com problemas emocionais	10	22%	10	25%
Entendi o fato ocorrido como normal	5	11%	4	10%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 16 – Problemas emocionais após o roubo do veículo.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

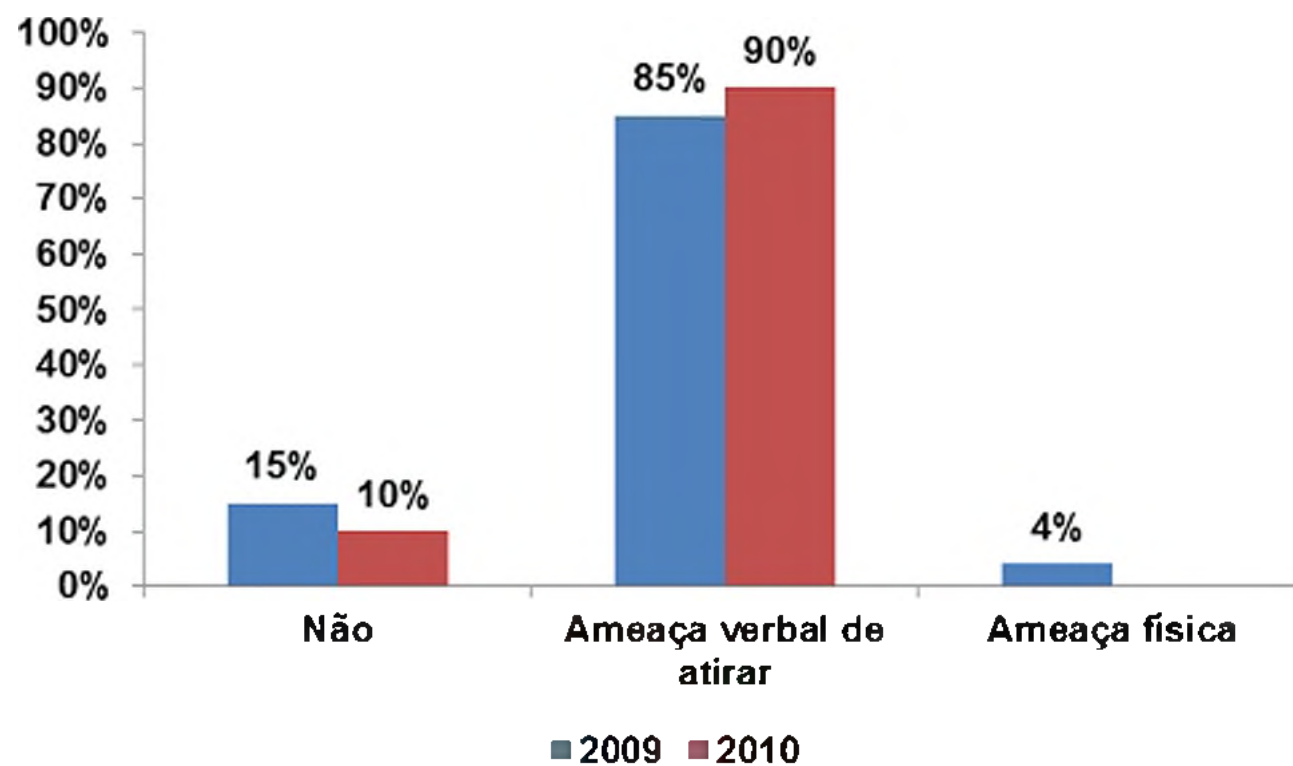
A avaliação dos fatores relativos agressão durante o roubo do veículo foi diversificada, levando-se também em consideração questões que abordavam os seguintes aspectos: ameaça verbal de atirar e ameaça física. Dados importantes mostrando que o crime de roubo de veículo caracterizou-se pela presença de violência ou grave ameaça contra a vítima (o que caracteriza roubo, e não furto). Destaca-se, ainda, que o agente sempre tenta mobilizar a vítima física e psicologicamente (TABELA 21).

Tabela 21 – Tipo de agressão durante o roubo de veículo.

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Não	7	15%	4	10%
Ameaça verbal de atirar	39	85%	36	90%
Ameaça física	2	4%	0	0%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 17 – Tipo de agressão durante o roubo de veículo.



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

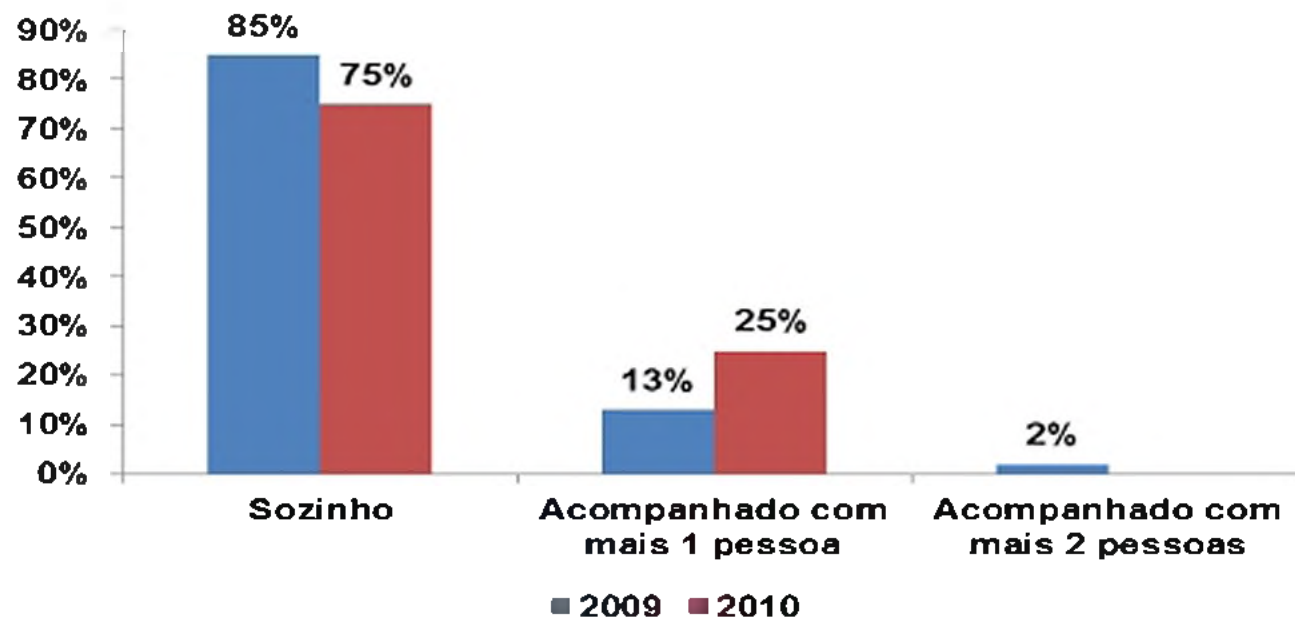
Os dados provenientes da pesquisa demonstram que a grande maioria das vítimas do roubo do veículo automotor estava sozinha no veículo, o que facilitou o assalto (TABELA 22). Neste caso, é importante observar a intenção do agente, e caso a vítima note que o objetivo não é apenas o veículo, ela deve "simular" uma reação na tentativa de se proteger. O agente tem a possibilidade de aproveitar as circunstâncias para cometer outros crimes, como, por exemplo, a violência sexual.

Tabela 22 – A vítima estava sozinha ou acompanhada durante o roubo do veículo?

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Sozinho	39	85%	30	75%
Acompanhado com mais 1 pessoa	6	13%	10	25%
Acompanhado com mais 2 pessoas	1	2%	0	0%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 18 – A vítima estava sozinha ou acompanhada durante o roubo do veículo?



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

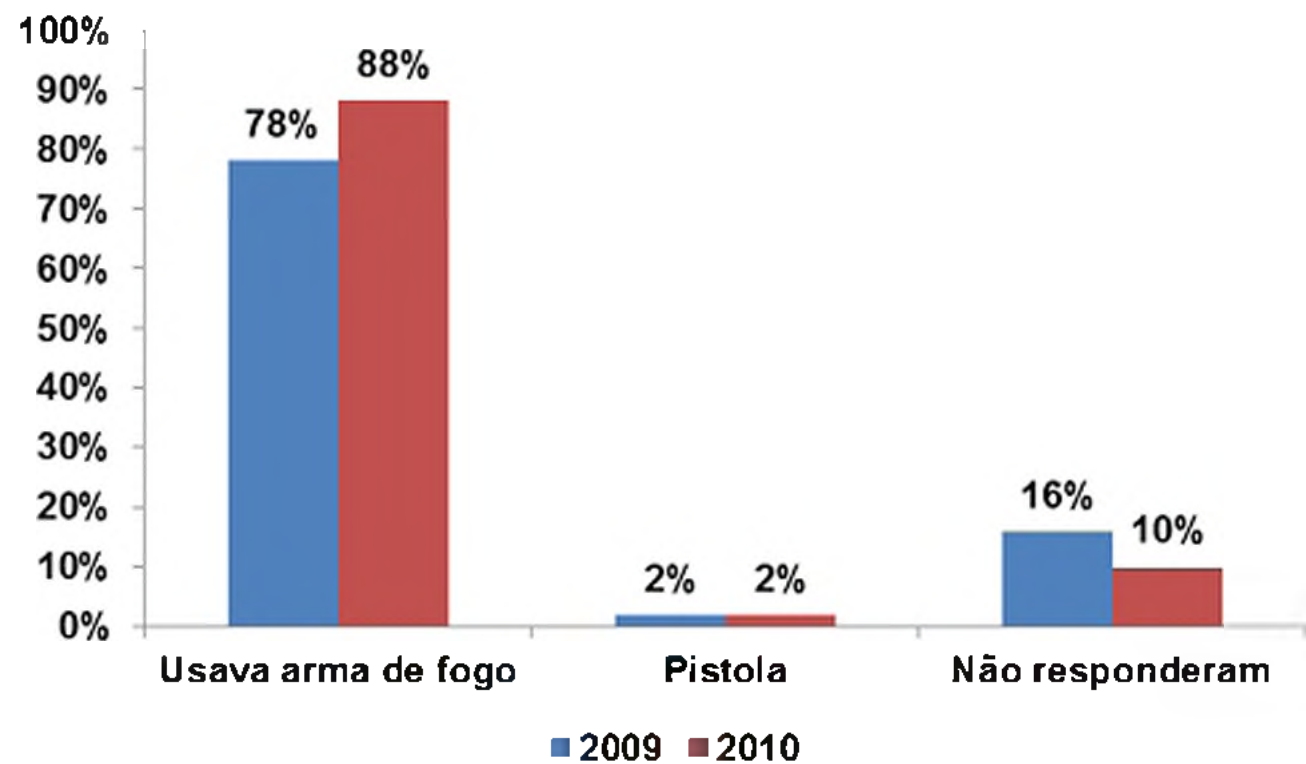
Também foi lembrado pelas vítimas que o agente que roubava o veículo estava armado, anunciando o assalto. Os dados obtidos permitem inferir que a quase totalidade dos agentes empregaram arma de fogo para praticar o delito do roubo do veículo. Enfatiza-se, que contra o agente armado com revolver, a proximidade aumenta as chances de reação (TABELA 23).

Tabela 23 – O agente que roubo o veículo estava armado?

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Usava arma de fogo	37	78%	35	88%
Pistola	1	2%	1	2%
Não responderam	8	16%	4	10%
TOTAL	46	96%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 19 – O agente que roubo o veículos estava armado?



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

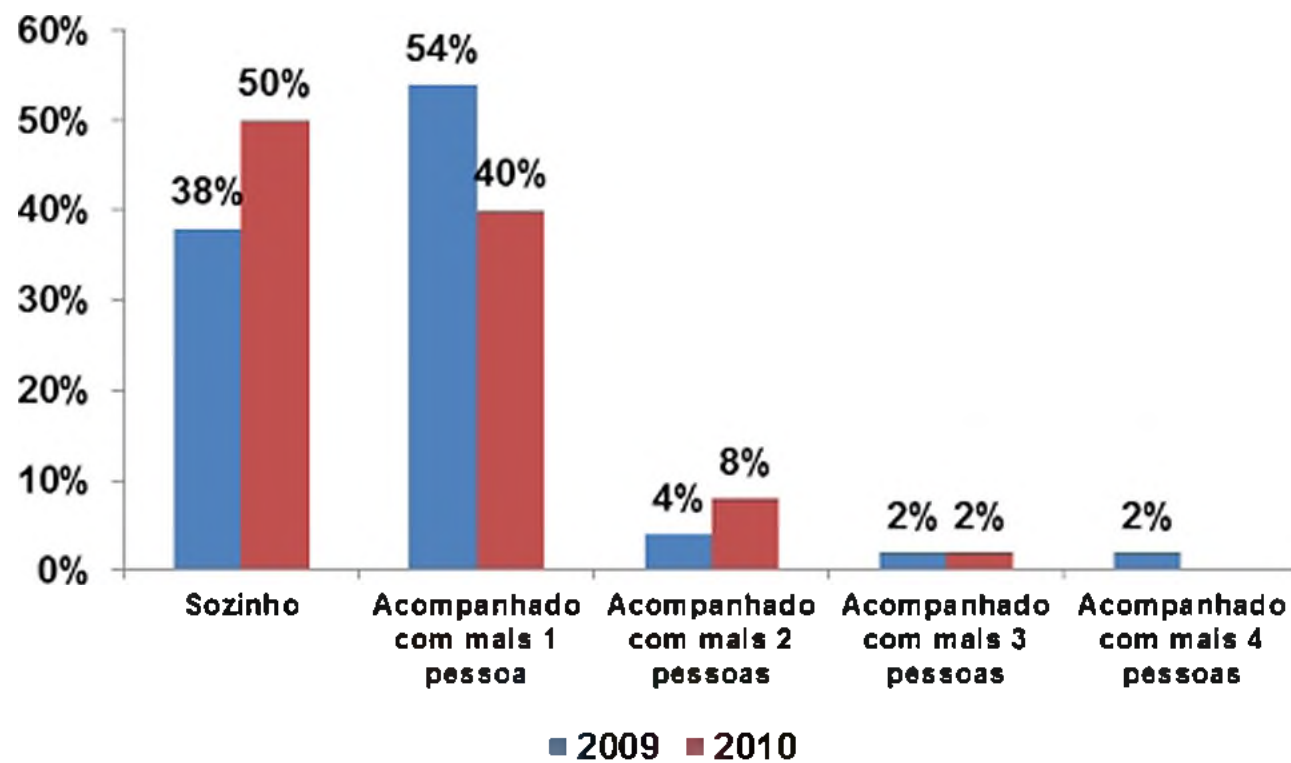
Com base nos dados da pesquisa, pode-se afirmar que a maioria dos assaltantes comete o delito sozinho ou acompanhado de um "comparsa". Após o roubo, sempre evadem sentido a determinado bairro ou rumo ignorado, utilizando o veículo roubado. De um modo geral são realizadas buscas pela PM, mas nem sempre se consegue recuperar o veículo roubado (TABELA 24).

Tabela 24 – O agente que roubou o veículo estava sozinho ou acompanhado?

QUESTÃO	2009		2010	
	f	%	f	%
Sozinho	17	38%	20	50%
Acompanhado com mais 1 pessoa	25	54%	16	40%
Acompanhado com mais 2 pessoas	2	4%	3	8%
Acompanhado com mais 3 pessoas	1	2%	1	2%
Acompanhado com mais 4 pessoas	1	2%	0	0%
TOTAL	46	100%	40	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2011).

Gráfico 20 – O agente que roubou o veículo estava sozinho ou acompanhado?



Fonte: Dados da pesquisa (2011).

No que tange ao agente sair dirigindo o veículo após o roubo, os resultados são por demais semelhantes, a totalidade dos entrevistados (2009 e 2010), afirmaram que o agente saiu dirigindo o veículo após o delito, não utilizando outro tipo de transporte para evadir do local.

Os dados obtidos na pesquisa mostram o impacto da sociedade deste tipo de crime e que a PMMG, em parceria com outras instituições do "Sistema de Defesa Social" devem juntar esforços para minimizar a ocorrência do roubo ou furto de veículos.

6.3 Resultados da entrevista com os Comandantes

Aspectos relacionados ao roubo consumado de veículo automotor apresentar-se como uma preocupação nacional. Verificou-se que cada vez mais surge a necessidade de se elaborarem políticas de prevenção e controle desse tipo de delito. A partir da entrevista com os Comandantes do Batalhão e da Companhia

constatou-se que as Unidades criam medidas preventivas para minimizar o roubo consumado a veículos, sendo as principais formadas por: estudo da situação, plano de cerco e bloqueio e operação nas lojas de revenda de peças usadas. Na visão de um dos entrevistados tem sido:

[...] elaborado Estudo de Situação, demonstrando, com o geoprocessamento, onde e quando esta acontecendo e onde os veículos estão sendo localizados. A partir daí foi elaborado um plano de cerco e bloqueio, fechando os prováveis locais por onde o autor passará. Aliado a isto, está sendo feito constante operação nas lojas de revendo de peças usadas (CMTE1).

O entrevistado CMTE2 foi bastante enfático no posicionamento sobre a questão de criar medidas preventivas para minimizar o roubo consumado a veículos. No decorrer da entrevista verificou-se que é possível criar e aplicar tais mecanismos. O entrevistado salientou a importância da operação "Cavalo de Aço" destinada a locais apontados como Zona Quente de Criminalidade (ZQCs), como ilustra o relato de entrevista:

O 34º BPM está implementando operações com a concentração de motocicletas, Base Comunitária Móvel (BCM) e viaturas Tático-Móvel nos locais de maior incidência de crimes de roubo a veículos automotor. Esta operação, denominada Cavalo de Aço e é destinada especificamente a locais apontados com o ZQCs (CMTE2).

A fim de identificar a compreensão que os entrevistados possuem sobre as principais características do roubo consumado a veículo foi solicitado aos mesmos que opinassem sobre este delito na área ou subárea que eles comandam. Foram encontradas percepções diferenciadas no que diz respeito às características, destacando-se: vias de trânsito rápido, veículos estacionados, faculdades e vias arteriais.

Geralmente acontece no "miolo" do bairro, porém próximo a vias de trânsito rápido. A maioria de roubos é em veículos estacionados, com o motorista esperando alguém, ou na entrada/saída de garagens (CMTE1).

Os crimes têm ocorrido em horários de grande concentração de veículos, próximo às faculdades e vias arteriais. Geralmente, o roubo é praticado por dois agentes que se aproximam da vítima, quando esta se aproxima do veículo, quando é rendida pelo garupeiro da motocicleta, que toma o veículo e foge juntamente com o motociclista em direção aos inúmeros pontos de fuga existentes na região (CMTE2).

Verificou-se que Unidades pesquisadas ainda não estão integradas diretamente com os outros órgãos de defesa social no combate ao roubo consumado a veículo. É fundamental que se diga que, em se tratando de integração, nota-se que a Receita Estadual, Prefeituras e Corpo de Bombeiros fazem parte parcialmente dessa integração pelo fato de ainda resistirem às integrações das ações policiais.

São feitas operações em conjunto com a Receita Estadual, Prefeitura e Corpo de Bombeiros, porém a Delegacia Especializada de Furtos e Roubos de veículos, apesar de convidada todas às vezes, nunca mandaram representantes (CMTE1).

Não. O órgão que melhor poderia integrar esforços para o combate a esta modalidade criminosa, seria a Polícia Civil, mas o relacionamento e a troca de informações não se dão, em razão de inúmeros problemas de relacionamento e resistência à integração das ações policiais (CMTE2).

Nas respostas colhidas, foi possível detectar os tipos de ferramentas mais utilizados pelas Unidades na análise criminal, ressaltando-se o georreferenciamento de ocorrências e o REDS.

Geo-processamento, uma vez que é um importante aliado para o combate da criminalidade, pois permite a localização precisa dos eventos no espaço. As informações georreferenciadas possibilitam e facilitam a análise e gestão dos fenômenos violentos com uma maior precisão e rapidez (CMTE1).

A unidade utiliza informações obtidas através do georreferenciamento de ocorrências, através do REDS e que são coletadas diariamente pelo analista criminal das Cias (CMTE2).

Outro ponto ressaltado foi a importância da interferência dos recursos humanos e logísticos no planejamento das medidas preventivas de combate ao roubo a veículo. Numa perspectiva mais abrangente, CMTE2 evidenciou que os recursos humanos e logísticos interferem na atuação e efetividade do policiamento ostensivo.

Os recursos humanos e logísticos interferem com frequência na atuação e efetividade do policiamento ostensivo, considerando que a unidade foi criada há 11 anos com um efetivo previsto de 955 policiais e apesar da demanda operacional ter crescido neste período, o efetivo existente atualmente é de 755 policiais militares (CMTE2).

Aspectos relacionados à ocupação das ZQCs e recobrimento das subáreas foram apontados como fator dificultador no processo de recursos humanos e logísticos no planejamento das medidas preventivas de combate ao roubo a veículo.

Um problema se dá na falta de recursos humanos e logístico, dificultando ocupar todas as ZQCs (CMTE1).

Quanto a questão logística, existe dificuldades quanto ao recobrimento das subáreas, em razão da constante baixa de viaturas Tático-Móvel, cuja frota não tem manutenção terceirizada, e por isto apresenta alguma precariedade (CMTE2).

Na resolução do roubo consumado de veículo busca-se apoio na Seção de Inteligência da PMMG: "Na verdade o apoio é pouco, sendo todos os estudos feitos pela Cia" (CMTE1).

Destaca-se, ainda, que durante a entrevista o CMTE2 reconheceu a importância do serviço reservado (P/2) nas operações da Seção de Inteligência da PMMG.

O serviço reservado (P/2), não possui competência para investigação de delitos, tendo a incumbência de identificar prováveis autores de roubo de veículos e de receptadores, permitindo às viaturas operacionais conhecer os principais agentes e locais de atuação, para melhor acompanhar estes alvos (CMTE2).

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muito se discute sobre a consumação do crime de roubo de veículos automotores, havendo divergências tanto na teoria quanto na prática. O crime de roubo se dá quando o agente subtrai o veículo automotor de outra pessoa, para si ou para outrem, mediante ameaças ou violência à pessoa.

Inserida neste contexto encontra-se a 9ª Cia Esp que é responsável pelo controle dos crimes que ocorrem em sua jurisdição, identificando que os esforços, ações e operações policiais previstas no combate ao roubo consumado a veículo automotor não estão sendo muito eficazes, uma vez que o índice de roubos é elevado, gerando necessidade de mais segurança para a sociedade.

Nesse sentido, este trabalho teve como propósito analisar o crime de roubo consumado a veículos automotores na subárea da 9ª Cia Esp de Minas Gerais, nos anos de 2009 e 2010. Por meio de dados estatísticos fornecidos pela PMMG e em BOs registrados, foram descritas as principais características do roubo consumado a veículo automotor na subárea da 9ª Cia Esp e o primeiro objetivo deste estudo. Constatou-se com base em toda a referência conceitual e nas entrevistas, que há predominância do sexo masculino tanto no ano de 2009 quanto no ano de 2010, encontrando-se as vítimas jovens preponderante na faixa etária de 23 a 27 anos.

A análise dos dados permitiu concluir que a marca e modelo de veículos automotores mais roubados são o Fiat/Pálio e o Volkswagen/Gol pelo fato de serem mais fácil o desmanche do veículo, o comércio das peças, prática de outros crimes, dentre outros crimes. Os dados revelaram que o carro cinza/prata é o veículo automotor mais roubado na região Noroeste de Belo Horizonte/MG, nos horários entre 18:00 horas e 03:59 horas, uma vez que estes horários são os preferidos pelos agentes para agir, com predominância entre 20:00 horas e 23:00 horas.

A fim de identificar a compreensão que os Comandantes possuem sobre as principais características do roubo consumado a veículo foi solicitado aos mesmos que opinassem sobre este delito na área ou subárea que eles comandam. Foram encontradas percepções diferenciadas no que diz respeito às características, destacando-se: vias de trânsito rápido, veículos estacionados, faculdades e vias arteriais.

Realça-se que a quase totalidade das vítimas não comparece à Delegacia de Polícia ou Fórum para prestar algum depoimento sobre o roubo do veículo, uma vez que não são intimados. Um ponto importante a ser destacado é que se os veículos roubados e localizados pela PM, não passam por exame pericial no local em que são encontrados, mas sim por uma vistoria realizada nos depósitos de veículos por um agente de polícia. A finalidade é resguardar o Estado de sua responsabilidade Civil quanto a possíveis danos e furtos por parte dos agentes públicos.

Outro ponto fundamental da pesquisa se refere aos aspectos sobre o "sentimento" que a vítima teve no momento em que o seu veículo foi roubado. Constatou-se que a grande maioria das vítimas do roubo apresentaram problemas emocionais, sofrendo com o impacto do assalto, tendo dificuldades em falar sobre o assunto pessoalmente ou até mesmo por telefone.

Os relatos de entrevistas revelaram que cada vez mais surge a necessidade de se elaborarem políticas de prevenção e controle desse tipo de delito. O que se percebeu é que nos bairros em que foram realizadas as operações preventivas com a finalidade de prevenir e reprimir a prática de delitos de roubo e furto a veículos na 9ª Cia Esp do 34º BPM, destacando-se os bairros Padre Eustáquio (1.071), João Pinheiro (619), Carlos Prates (618), e, a seguir, Coração Eucarístico (333) e Monsenhor Messias (164) (QUADRO 1).

Foi importante também analisar os horários em que ocorreram as operações preventivas de veículos roubados na 9ª Cia Esp do 34º BPM. Os resultados exibiram os horários entre 18:00 horas às 23:00 horas e entre 00:00 horas às 01:00 horas ocorreram um percentual mais elevado de roubos, sendo necessário mais operações nestes horários.

A menção dos entrevistados aos recursos humanos e logísticos interferir na atuação e efetividade do policiamento ostensivo indicou a necessidade de maior atuação nas ZQCs e recobrimento das subáreas no planejamento das medidas preventivas de combate ao roubo a veículo.

O segundo objetivo específico deste estudo - examinar o espaço geográfico da 9ª Cia Esp, levando em consideração a facilidade encontrada pelos autores do roubo consumado a veículos automotores na hora da fuga -, mostrou que os bairros Padre Eustáquio, Caiçara, Carlos Prates e, a seguir, Coração Eucarístico, João Pinheiro e Jardim Montanhês, na Região Noroeste, são os de maior registro de

ocorrências. A região com menor índice de roubo de veículos em Belo Horizonte está situada no interior da Avenida do Contorno, área do 1º BPM, devido à dificuldade de acesso às rodovias e às oficinas de desmanche que não existem nesta região.

Objetivamente, constatou-se, entre os entrevistados, a importância da operação "Cavalo de Aço" destinada ao combate específico deste delito nos locais apontados como ZQCs. Com base nos dados da pesquisa, percebeu-se que os tipos de ferramentas mais utilizados pelas Unidades na análise criminal são o geoprocessamento, o georreferenciamento de ocorrências e o REDS.

Os resultados mostraram, ainda, a preocupação de todos os entrevistados com a integração das Unidades com os outros órgãos de defesa social no combate ao roubo consumado a veículo. É fundamental que se diga que, em se tratando de integração, nota-se que a Receita Estadual, Prefeitura e Corpo de Bombeiros têm participado de operações conjuntas, quando solicitados a apoiarem a 9ª Cia/34º BPM na fiscalização de oficinas de desmanche e lojas de peças usadas. Ressalta que fica a parte de identificação de veículos sob responsabilidade da Polícia Civil em flagrante prejuízo, dada a resistência em atuar em conjunto com os demais órgãos, se limitando a apurar pequena parcela de roubos, de acordo com a conveniência pessoal.

Com relação ao terceiro objetivo específico - avaliar a participação da Seção de Inteligência na resolução do problema, registrou-se que as Unidades têm pouco apoio deste órgão no combate ao roubo a veículo. Apesar desta fragilidade, foi reconhecida a importância do serviço reservado (P/2) nas operações da Seção de Inteligência da PMMG que disponibiliza o Cadastro de Vínculos Criminais (CVC) dos principais autores de roubo e receptação de veículos na região noroeste.

Como recomendações para trabalhos futuros sobre o tema investigado, podem-se citar:

- a) criar curso de vistoriador de veículos para melhor preparação de policiais militares, capacitando-os para suprir eventual falta de fiscalização de órgãos policiais especializados;
- b) inserir na grade curricular dos cursos de formação de praças e de oficiais da disciplina de Direito Tributário, visando melhor preparo dos policiais quanto à exigência de documentos necessários para a fiscalização de

peças automotivas, visando reprimir os crimes de Roubo, furto e receptação de veículos;

- c) criar campanhas de conscientização para condutores de veículos para adoção de atitudes preventivas, incentivando medidas como a gravação de números de chassi nas em outras partes do veículo e instalação de rastreadores;
- d) unificar os bancos de dados das policias Estadual e Federal;
- e) buscar maior utilização do serviço de Inteligência.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Marco Antônio. **Informação e segurança pública: a construção do conhecimento social em um ambiente comunitário**. 2006. Tese (Doutorado). Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte.

BARROS, Flávio Augusto Monteiro. **Direito penal, parte geral**. V. 1. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

BEATO, Cláudio F.; PEIXOTO, Betânia Totino; ANDRADE, Mônica Viegas. Crime, oportunidade e vitimização. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v.19, n.55, jun. 2004. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092004000200005. Acesso em: 25 jul. 2011.

BEATO, Cláudio, F. Determinantes da criminalidade em Minas Gerais. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v. 13, n. 37, jun. 1998. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69091998000200004&script=sci_arttext. Acesso em: 25 jul. 2011.

BEUREN, Ilse Maria (Org.). **Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2004.

CHAVES, Renan Santos. **Análise dos roubos consumados a veículo automotor, na 16ª Cia Esp do 13º BPM de Minas Gerais, no período de 2006 a 2007**. (2007). Monografia (Especialização). Fundação João Pinheiro. Belo Horizonte.

CERQUEIRA, Carlos Magno Nazareth. **Do patrulhamento ao policiamento comunitário**. 2 ed. Rio de Janeiro: F. Bastos, 2001.

CÓDIGO PENAL COMENTADO. 3 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

COHEN, Lawrence; FELSON, Marcus. Social change and crime rate trends: a routine approach. **American Sociological Review**, 44: 588-608, 1979.

DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

FERES, Carlos Roberto Feres; CAMPOS FILHO, Rubens; ALMEIDA, Sérgio José Alves; CORDEIRO, José Antônio. Criminologia. Avaliação psicológica de grupos de criminosos do sistema penitenciário do estado de São Paulo. **Revista USP**. São Paulo, n.53, p. 153-164, março/maio 2002.

FERRI, Enri. **Princípios de direito criminal: o criminoso e o crime**. São Paulo: Russell Editores, 2003.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: o nascimento da prisão**. (Trad.) Raquel Ramallete. 28 ed. Rio de Janeiro - Petrópolis: Vozes, 1987.

- GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.
- GOMES, Luiz Flavio; MOLINA, Antônio Garcia-Pablos. **Criminologia: introdução a seus fundamentos teóricos e introdução as bases criminológicas da lei 9099/95, lei dos juizados especiais criminais**. 3 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.
- MAGALHAES, Carlos Augusto Teixeira. **Crime, sociologia e políticas públicas**. Belo Horizonte: Editora Newton Paiva, 2004.
- MARCINEIRO, Nazareno. **Teoria de polícia comunitária**: livro didático. Palhoça: Unisul/Virtual, 2009.
- MARINHO, Karine Rabelo Leite. **As organizações policiais e os processos de transição entre modelos**. Mitos, racionalidade e o campo institucional da polícia. 2011. Tese (Doutorado). Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte.
- MARTIN, J. P.; WILSON, G. **The police: a study in matipower – the evolution of the service in England and Wales**. Londres, Heinemann, 1969.
- MARTINS, Celso. **Estudo revela 47 roubos de veículos por dia em Minas**. Belo Horizonte lidera o ranking no Estado, com 5.088 ocorrências deste tipo de crime registradas no ano passado. Disponível em: <http://www.hojeemdia.com.br/cmlink/hoje-em-dia/minas/estudo-revela-47-roubos-de-veiculos-por-dia-em-minas-1.259639>. Acesso em: 13 jul. 2011.
- MINAS GERAIS. **Diretriz para produção de serviços de segurança pública N° 3.01.01/2010**. Regula o emprego operacional da polícia militar de Minas Gerais. Belo Horizonte, setembro de 2010.
- MOLINA, Antônio García-Pablo; GOMES, Luiz Flavio. **Criminologia**. São Paulo: RT, 1997.
- NUCCI, Guilherme de Souza. **Código de processo penal comentado**. 3 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.
- QUATRO RODAS. **Ranking de roubos (2005)**. Disponível em: http://quatorodas.abril.com.br/reportagens/conteudo_195965.shtml. Acesso em: 13 jul. 2011.
- ROLIM, Marcos. **A síndrome da rainha vermelha: policiamento e segurança pública no século XXI**. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.
- SANDOVAL, Gabriela. **Pesquisa aponta os carros mais roubados no Brasil**. Fiat Uno Mille e versões do Volkswagen Gol lideram ranking de 2008. Levantamento é feito a partir de dados enviados pelas seguradoras. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1041999-9658,00.html>. Acesso em: 13 jul. 2011.

SANTOS, Márcia Andréia Ferreira; RAMIRES, Julio Cesar de Lima. O geoprocessamento como ferramenta de análise da violência urbana. XVI ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS. Porto Alegre, 2010. **Anais...** Porto Alegre, 2010. Disponível em: www.aqb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=2870. Acesso em: 25 jul. 2011.

SEGURADORA AUTO FÁCIL. **Em Minas Gerais, 47 carros são roubados por dia**. Disponível em: <http://seguautofacil.com.br/blog/em-minas-gerais-47-carros-sao-roubados-por-dia/>. Acesso em: 13 jul. 2011.

SILVA, Delson Pereira. **Veículos segurados que apresentam maior índice de furtos/roubos no Brasil**. Disponível em: <http://www.noticiasautomotivas.com.br/veiculos-segurados-que-apresentam-maior-indice-de-furtos-roubos-no-brasil/>. Acesso em: 13 jul. 2011.

SKOLNICK, Jerome H.; BAYLEY, David H. **Nova polícia: inovações na polícia de seis cidades norte americanas**. 2 ed. São Paulo: Editora USP, 2002.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS. Índice de veículos roubados (2008). Disponível em: <http://www.susep.gov.br/menuestatistica/RankRoubo/menu1.asp>. Acesso em: 13 jul. 2011.

TROJANOWICZ, Robert; BUCQUEROUX, Bonnie. **Policiamento comunitário: como começar**. 2 ed. São Paulo: Polícia Militar do Estado de São Paulo, 1999.

VERGARA, Sylvia C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 2003.

WALQUIM, Bruna Barbieri. **Prevenção situacional** (2008). Disponível em: <http://jus.uol.com.br/revista/texto/13437/prevencao-situacional>. Acesso em: 25 jul. 2011.

APÊNDICE A – ENTREVISTA PARA OS COMANDANTES

Prezado Senhor:

Venho solicitar sua colaboração na pesquisa sobre "Roubo de Veículos Automotores". Trata-se de um trabalho científico-acadêmico visando à elaboração de Monografia de Especialização junto a Fundação João Pinheiro de Belo Horizonte.

A pesquisa visa analisar o crime de roubo consumado a veículos automotores na subárea da 9ª Cia Esp de Minas Gerais, nos anos de 2009 e 2010. A coleta de dados da pesquisa será entre os meses de julho e agosto de 2011 sendo que a entrevista referente à mesma poderá ser respondida via email ou por escrito.

É importante ressaltar que os dados coletados serão instrumentos de pesquisa e mantidos sem a identificação do respondente.

Certo da sua colaboração antecipo meus sinceros agradecimentos.

Atenciosamente,

NILSON DA SILVA PORTO
CESP/A - 2011

1)O roubo consumado de veículo automotor apresenta-se como uma preocupação nacional. Por isso, cada vez mais surge a necessidade de se elaborarem políticas de prevenção e controle desse fenômeno. Que medidas preventivas esta sendo tomadas por esta Unidade para minimizar o roubo consumado a veículo?

2)Cite as principais características do roubo consumado a veículo na área ou subárea que você comanda.

3)Esta Unidade está integrada com os outros órgãos de defesa social no combate ao roubo consumado a veículo? Explique de que maneira ocorre esta integração.

4) Cite os tipos de ferramentas mais utilizados por esta Unidade na análise criminal.

5)Existe interferência dos Recursos Humanos e logísticos no planejamento das medidas preventivas de combate ao roubo a veículo? Como se dá esta interferência?

6)Você poderia citar quais os métodos, técnicas e instrumentos das atividades e operações da Seção de Inteligência da PMMG estão sendo utilizados na resolução do roubo consumado a veículo?

APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO PARA AS VÍTIMAS DO ROUBO

Prezado Senhor (a):

Venho solicitar sua colaboração na pesquisa sobre "Roubo de Veículos Automotores". Trata-se de um trabalho científico-acadêmico visando à elaboração de Monografia de Especialização junto a Fundação João Pinheiro de Belo Horizonte.

A pesquisa visa analisar o crime de roubo consumado a veículos automotores na subárea da 9ª Cia Esp de Minas Gerais, nos anos de 2009 e 2010. A coleta de dados da pesquisa será entre os meses de julho e agosto de 2011 sendo que o questionário referente à mesma poderá ser respondido via email ou por escrito.

É importante ressaltar que os dados coletados serão instrumentos de pesquisa e mantidos sem a identificação do respondente.

Certo da sua colaboração antecipo meus sinceros agradecimentos.

Atenciosamente,

NILSON DA SILVA PORTO
CESPIA - 2011

BLOCO 1 – IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO

a) Sexo:

Masculino Feminino

b) Idade:

De 18 a 22 anos De 23 a 27 anos De 28 a 32 anos De 33 a 37 anos
 De 38 a 42 anos De 43 a 47 anos Acima de 48 anos

c) Escolaridade:

Ensino Fundamental (1º Grau) Ensino Médio (2º grau) Superior
 Especialização Mestrado Outros: _____

d) Cite o nome do bairro em que estava quando o seu veículo foi roubado?

Nome do bairro: _____

e) O que você sentiu no momento que seu veículo estava sendo roubado?

Fiquei assustado e imóvel
 Tive muito medo
 Comecei a tremer e a suar frio
 Pensei em reagir ao roubo
 Não sabia o que falar e o que fazer
 Eu achei que iria morrer naquele momento
 Fiquei apavorado, pois estava acompanhado
 Solicitei ao agente para levar tudo e que não fizesse nada comigo
 Outros: _____

f) Após o roubo do veículo você ficou:

Com problemas emocionais
 Não fiquei com problemas emocionais
 Entendi o fato ocorrido como normal
 Outras: _____

g) Você sofreu algum tipo de agressão durante o roubo do veículo?

Não Sim. De que tipo? _____

BLOCO II – IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO AUTOMOTOR ROUBADO**a) Qual a marca e modelo do veículo que foi roubado?**

Marca: _____

Modelo: _____

b) Você poderia marcar a cor do veículo roubado:

branco preto cinza verde azul
 amarelo vermelho Outras: _____

c) Qual o horário em que o seu veículo foi roubado? _____**d) Você poderia estimar o tempo de duração do roubo do veículo?**

Até 15 minutos De 20 minutos a 1 hora De 1 hora a 2 horas
 De 3 a 4 horas Acima de 4 horas

e) Você estava sozinho ou acompanhado quando seu veículo foi roubado?

Sozinho Acompanhado com mais _____ pessoas

f) Quanto tempo levou para você conseguir recuperar o veículo de volta?

De 1 a 3 dias De 4 a 7 dias Duas semanas
 Três semanas Um mês Dois meses
 Não recuperei o veículo

g) O agente que roubou seu veículo estava armado? Que tipo de arma estava usando?

O agente estava armado
 O agente usava uma arma do tipo: _____

h) O agente que roubou o seu veículo estava sozinho ou acompanhado?

Sozinho Acompanhado com mais _____ pessoas.

i) O agente saiu dirigindo o veículo roubado ou utilizou outro tipo de transporte?

Saiu dirigindo o veículo roubado
 Utilizou outro tipo de transporte. Qual? _____

j) Você chamou a viatura após o roubo de seu veículo? Quanto tempo esta demorou para chegar ao local do roubo?**k) Posteriormente você foi requisitada (o) a comparecer a Delegacia de polícia ou Fórum para prestar algum depoimento?**

Não Sim. Em que data? _____

