

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO

ESCOLA DE GOVERNO PROFESSOR PAULO NEVES DE CARVALHO

PROGRAMA DE MESTRADO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA



MATHEUS COBUCCI SALLES

**A INVESTIGAÇÃO POLICIAL APLICADA AO FURTO E ROUBO DE VEÍCULOS  
EM BELO HORIZONTE: práticas investigativas conduzidas pela DEPIFRVA**

Belo Horizonte

Março de 2024

**A INVESTIGAÇÃO POLICIAL APLICADA AO FURTO E ROUBO DE VEÍCULOS  
EM BELO HORIZONTE: práticas investigativas conduzidas pela DEPIFRVA**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Administração Pública da Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Administração Pública.

Orientador: Luís Felipe Zilli do Nascimento

Belo Horizonte  
Março de 2024

## FICHA CATALOGRÁFICA

S168i Salles, Matheus Cobucci.  
A investigação policial aplicada ao furto e roubo de veículos em Belo Horizonte : práticas investigativas conduzidas pela DEPIFRVA / Matheus Cobucci Salles. - Belo Horizonte, 2024.  
159f. : il.

Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Fundação João Pinheiro, Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho, 2024.

Orientador: Prof. Luís Felipe Zilli do Nascimento

Bibliografia: f. 154-159

1. Segurança pública – Políticas públicas - Belo Horizonte (MG). 2. Polícia Civil – Minas Gerais. 3. Roubo – Veículo automotor – Belo Horizonte (MG). 4. Divisão Especializada em Prevenção e Investigação a Furto e Roubo de Veículos Automotores (DEPIFRVA). 5. Lei n. 12.977/2014 – Lei do Desmonte. I. Nascimento, Luís Felipe Zilli do. III. Título.

CDU351.78(815.11)

## ATA DA DEFESA PÚBLICA DE DISSERTAÇÃO MESTRADO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: ESTADO, INSTITUIÇÕES E GESTÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS  
TURMA M-2022/2024

Aos vinte e seis dias do mês de março do ano de dois mil e vinte e quatro, foi realizada a defesa pública da dissertação intitulada **“A INVESTIGAÇÃO POLICIAL APLICADA AO FURTO E ROUBO DE VEÍCULOS EM BELO HORIZONTE: práticas investigativas conduzidas pela DEPIFRVA.”**, elaborada por **MATHEUS COBUCCI SALLES**, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre do Programa de Mestrado em Administração Pública, Área de Concentração: Estado, Instituições e Gestão de Políticas Públicas, da Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho-EG, da Fundação João Pinheiro – FJP. Após a apresentação do trabalho, o mestrando foi arguido pelos membros da Comissão Examinadora composta pelos professores: Doutor Luís Felipe Zilli do Nascimento - (FJP)- Orientador, Doutor Eduardo Cerqueira Batitucci - (FJP)– Avaliador, Doutor Luís Flávio Sapori - (PUC/MG) – Avaliador. A Comissão Examinadora reuniu-se para deliberar e considerando que a dissertação atende aos requisitos técnicos e acadêmicos previstos na legislação do Programa, decidiu por unanimidade pela sua **APROVAÇÃO**.



Doutor Luís Felipe Zilli do Nascimento - (FJP) - Orientador

  
Doutor Eduardo Cerqueira Batitucci - (FJP) – Avaliador

  
Luís Flávio Sapori - (PUC/MG) – Avaliador

## **AGRADECIMENTOS**

Em primeiro lugar, agradeço a Deus pela vida e por mais essa oportunidade a mim concedida.

À Polícia Civil, pela colaboração dos colegas e apoio durante a realização deste trabalho acadêmico.

A minha esposa e filhas, pela paciência e apoio incondicional nos dois anos que levei para desenvolver esta pesquisa.

Aos meus pais e irmãos, pela formação que me propiciaram e pelo encorajamento a sempre enfrentar de cabeça erguida os desafios que surgirem.

Ao orientador, Professor Luís Felipe Zilli, minha sincera gratidão por sua orientação excepcional ao longo desse processo de mestrado.

Aos membros da banca pelas ótimas sugestões.

À Fundação João Pinheiro, professores e todos os profissionais envolvidos, pelo suporte e ensinamentos para que conseguisse alcançar concluir o curso.

## RESUMO

A escassa literatura relacionada à investigação policial do furto e roubo de veículos é digna de destaque, especialmente quando examinada na perspectiva de uma entidade policial. O fenômeno do furto e roubo de veículos apresenta uma natureza intrincada, envolvendo redes de atividades ilegais que se misturam aos mercados regulares e, simultaneamente, impulsionam o aumento da criminalidade e complicam as operações policiais. O foco da pesquisa recai sobre a atuação da Polícia Civil e as práticas policiais que permeiam a investigação desenvolvida pela Divisão Especializada em Prevenção e Investigação a Furto e Roubo de Veículos Automotores (DEPIFRVA) em Belo Horizonte. O estudo propõe analisar de que forma a DEPIFRVA lida com esses crimes, quais são os fatores que impactam positiva ou negativamente o trabalho e os resultados dessa unidade. Nesse contexto, também foram examinados os potenciais reflexos no trabalho policial advindos da Lei do Desmonte, considerando-a como uma política regulatória. A avaliação de estudos de caso reais permitiu compreender que cada crime apresenta singularidades e é tratado de forma independente pela DEPIFRVA, inobstante o fenômeno criminal pareça ser o mesmo. Os resultados obtidos apontam a inexistência de um padrão investigativo, a adoção de práticas que margeiam entre o legal e o ilegal e, por vezes, a falta de coordenação entre as instituições que compõem o Sistema de Justiça Criminal. Além disso, a adoção de políticas regulatórias deve vir acompanhada de instrumentos que possibilitem o trabalho integrado entre órgãos públicos, sob o risco de sua efetividade mostrar-se limitada.

**Palavras-chaves:** Polícia Civil, furtos e roubos de veículos, investigação policial, repressão criminal, clonagem, Lei do Desmonte.

## ABSTRACT

The scarce literature related to police investigation of auto theft and robbery is noteworthy, especially when examined from the perspective of a law enforcement agency. The phenomenon of vehicle theft and robbery presents a intricate nature, involving networks of illegal activities that blend into regular markets and simultaneously drive an increase in criminality, complicating police operations. The research focuses on the performance of the Civil Police and the policing practices that permeate the investigation carried out by the Specialized Division for Prevention and Investigation of Vehicle Theft and Robbery (DEPIFRVA) in Belo Horizonte. The study aims to analyze how DEPIFRVA deals with these crimes, what factors positively or negatively impact the unit's work and outcomes. In this context, the potential impacts on police work stemming from the Dismantling Law were also examined, considering it as a regulatory policy. The evaluation of real case studies revealed that each crime presents unique aspects and is treated independently by DEPIFRVA, despite the criminal phenomenon appearing to be the same. The results indicate the absence of a standardized investigative pattern, the adoption of practices that border between legal and illegal, and at times, a lack of coordination among institutions within the Criminal Justice System. Furthermore, the adoption of regulatory policies should be accompanied by instruments that enable integrated work among public agencies, at the risk of its effectiveness being limited.

**Keywords:** Civil Police, Auto-thefts and robbery, police investigation, criminal repression, Disassemble Law.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Fluxograma da persecução penal – fases administrativa (PC) e judicial (TJ) .....	30
Figura 2: relação de atos procedimentos descritos nos manuais e sistemas da PCMG .....	35
Figura 3: Logotipo da Polícia Civil de Minas Gerais .....	51
Figura 4: Organograma da PCMG .....	53
Figura 5: Divisão territorial da PC em MG para fins de atuação .....	55
Figura 6: Unidades policiais civis de atuação especializada .....	56
Figura 7: Clonagem de veículos .....	71
Figura 8: Exemplo da descrição no REDS da ocorrência principal “veículo localizado/recuperado .....	80
Figura 9: Descrição no REDS da localização de veículo com numeração de chassi adulterada	80
Figura 10: Descrição no REDS da localização de veículo intacto .....	81
Figura 11: Descrição no REDS da recuperação de chassis de motocicletas furtadas .....	81
Figura 12: Modelo de aquisição de veículos para desmontagem .....	89
Figura 13: Lei do Desmonte em Minas Gerais.....	89
Figuras 14: Sistema de Credenciamento de Empresas – SCE .....	90
Figura 15: Sistema de Rastreabilidade de Peças - SIRP .....	90
Figura 16: Consulta de partes/peças de veículos no site do DETRAN-MG .....	92
Figura 17: Organograma da organização criminosa alusiva ao estudo de caso 2.....	123

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Relação dos atores-chave entrevistados e participantes de grupo focal .....	60
Tabela 2: Dimensões de ilegalidade em diferentes tipos de mercados ilegais.....	64
Tabela 3: Valores do mercado criminoso em relação aos veículos mais roubados na região Sul de Goiânia .....	69
Tabela 4: Valores das peças dos veículos mais roubados que são comercializadas em lojas de autopeças usadas em determinado bairro de Goiânia .....	69
Tabela 5: Valores das peças originais dos veículos mais roubados que são comercializados nas concessionárias e lojas autorizadas .....	70
Tabela 6: número de veículos subtraídos em Minas Gerais – 2011 a 2022 .....	76
Tabela 7: Quantitativo de veículos subtraídos em Belo Horizonte – 2011 a 2022 .....	77
Tabela 8: número de veículos localizados/recuperados em Belo Horizonte - 2011 a 2022 .....	78

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1: Análise das peças produzidas em um I.P. de homicídio (154 páginas) .....</b>	<b>34</b>
<b>Gráfico 2: Taxa de veículos subtraídos (por 100.000 hab.) nos EUA, Brasil e México - 2022...67</b>	<b>67</b>
<b>Gráfico 3: taxa de subtração de veículos em Minas Gerais – 2011 a 2022 .....</b>	<b>77</b>
<b>Gráfico 4: taxa de subtração de veículos em Belo Horizonte – 2011 a 2022 .....</b>	<b>77</b>
<b>Gráfico 5: Comparativo entre o quantitativo de veículos furtados/roubados e os veículos localizados/recuperados em Belo Horizonte - 2014 a 2022 .....</b>	<b>79</b>
<b>Gráfico 6 – veículos furtados e roubados em São Paulo – 2014 a 2021 .....</b>	<b>85</b>
<b>Gráfico 7 - taxa e número de ocorrências de subtração de veículos em São Paulo – 2014 a 2021 .....</b>	<b>86</b>
<b>Gráfico 8: quantitativo de desmanches e vendas de autopeças em atividade em Minas Gerais e em Belo Horizonte .....</b>	<b>93</b>
<b>Gráfico 9: perícias requisitas em uma das Delegacias da DEPIFRVA em 2023.....</b>	<b>139</b>

## LISTA DE SIGLAS

ACADEPOL - Academia de Polícia Civil  
APFD - Auto de Prisão em Flagrante Delito  
CIRETRAN - Circunscrição Regional de Trânsito  
CFTV - Circuito fechado de televisão  
CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito  
COPOM - Centro de Operações da Polícia Militar  
CP - Código Penal  
CPP - Código de Processo Penal  
DEPIFRVA - Divisão Especializada em Prevenção e Investigação a Furto e Roubo de Veículos Automotores  
DETRAN - Departamento de Trânsito  
EAD - Educação à Distância  
FAC - Ficha de Antecedentes Criminais  
IP - Inquérito Policial  
MG - Minas Gerais  
MP - Ministério Público  
OCDE - Organização para a Cooperação do Desenvolvimento Econômico  
ORCRIM - Organização Criminosa  
PC - Polícia Civil  
PCMG - Polícia Civil de Minas Gerais  
PCNet - Sistema de Informatização e Gerenciamento dos Atos de Polícia Judiciária  
PIC - Procedimento de Investigação Criminal  
PJ - Poder Judiciário  
PM - Polícia Militar  
REDS - Registro de Evento de Defesa Social  
SCE - Sistema de Credenciamento de Empresas  
SJC - Sistema de Justiça Criminal  
SEJUSP - Secretaria de Segurança Pública  
SIRP - Sistema de Rastreabilidade de Peças  
UCE - Unidade de Controle Eletrônico  
VIN - *Vehicle Identification Number*

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>2. INVESTIGAÇÃO POLICIAL .....</b>	<b>22</b>
2.1. Matriz teórica da investigação policial .....	23
2.2. O ciclo da persecução penal e o inquérito policial .....	28
2.3. Investigação Criminal enquanto conjunto de saberes e técnicas .....	38
2.3.1 A ciência forense como técnica de investigação .....	44
<b>3. A POLÍCIA CIVIL DE MINAS GERAIS .....</b>	<b>50</b>
<b>4. DADOS E METODOLOGIA .....</b>	<b>57</b>
<b>5. O FENÔMENO DOS FURTOS E ROUBOS DE VEÍCULOS E A LEI DO DESMONTE .....</b>	<b>62</b>
5.1 Mercados informais e mercados ilegais .....	62
5.2 O problema dos furtos e roubos de veículos .....	66
5.3 A cadeia criminal que cerca os furtos e roubos de veículos .....	71
5.4 Os furtos e roubos de veículos em Belo Horizonte .....	76
5.5 A Lei do Desmonte e suas possíveis repercussões.....	82
<b>6. A DEPIFRVA E O TRABALHO INVESTIGATIVO SOBRE FURTOS E ROUBOS DE VEÍCULOS .....</b>	<b>95</b>
6.1 Dados Gerais sobre a DEPIFRVA.....	95
6.2 Estudos de caso .....	99
6.2.1 Estudo de caso 1: desmanche de veículos .....	99
6.2.2 Estudo de caso 2: fraude de veículos .....	112
6.3 Eixos de análise .....	124
6.3.1. A evolução das dinâmicas de furtos e roubos de veículos nos últimos anos .....	124
6.3.2 Conexões com outras dinâmicas criminais .....	127
6.3.3 A especialização da investigação policial .....	129
6.3.4 A investigação policial sobre furtos e roubos de veículos .....	131
6.3.5 Condições gerais de realização do trabalho investigativo .....	136
6.3.6 A perícia forense e a investigação policial .....	139

6.3.7 A investigação policial dentro do modelo de inquérito policial .....	142
6.3.8 Sistema de Justiça Criminal Frouxamente Ajustado.....	144
6.3.9 Regulação de mercados e políticas de segurança pública .....	147
<b>7. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>151</b>
<b>8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>154</b>

## 1. INTRODUÇÃO

O advento do automóvel e sua fabricação em larga escala mudou o panorama urbano na transição entre os séculos XIX e XX. A introdução dos veículos no cotidiano das sociedades contemporâneas não apenas alterou o cenário das grandes metrópoles, como também fomentou a criação de diversos circuitos econômicos conectados ao mercado automotivo. Em todo o planeta, o novo sistema de mobilidade passou a movimentar mercados nacionais, transnacionais, cadeias produtivas legais e ilegais, infraestruturas públicas e privadas, além de sistemas logísticos de alta complexidade (FELTRAN, 2020).

Para que se tenha uma ideia dos incontáveis circuitos econômicos que se projetam a partir dos automóveis, basta observar a seguinte situação hipotética: um indivíduo adquire um veículo zero quilômetro em uma loja pertencente a uma grande rede de concessionárias; contrata um seguro junto a outra grande empresa especializada em proteção automotiva; instala acessórios em lojas especializadas (película nos vidros, multimídia, rodas e outros acessórios estéticos); abastece o veículo em um posto que pertence a uma grande cadeia de distribuição de combustíveis; leva o veículo a uma oficina para manutenção; adquire peças novas em lojas especializadas (ponto final de uma grande cadeia de produção de peças automotivas), ou mesmo peças usadas, provenientes de desmanches regulamentados; no fim, decide vender o veículo a uma agência, ou através da internet para outro usuário final; se o veículo sofreu um sinistro grave, o proprietário providencia a baixa definitiva do registro do veículo para que ele seja leiloadado em um desmanche. Toda esta cadeia envolve complexas redes de relações e transações comerciais, suportadas por grande produção industrial.

Há de observar, no entanto, que, assim como ocorre em outros ramos econômicos, o segmento automotivo também experimenta a coexistência de seus mercados formais/regulamentados com mercados informais/ilegais. Para Freire Medeiros e colegas (2023), os mercados formais sempre tiveram que lidar com a realidade das dinâmicas informais, criminosas e ilegais do sistema de automobilidade. Misse (2007) é outro autor que alerta para a fluidez e a interpenetração existente entre mercados legais e ilegais, que operam a partir de lógicas formais e informais. Na prática, coexistem “mercadorias lícitas e

vendidas no mercado informal, mercadorias lícitas de venda regulamentada vendidas ilicitamente no mercado formal, mercadorias ilícitas vendidas no mercado informal” (MISSE, 2007, p. 140).

É nesse contexto que a temática dos roubos e dos furtos de veículos adquire grande centralidade no debate público, sobretudo na medida em que se trata de um mercado altamente capilarizado e que movimenta diversas redes de ilegalismos (FOUCAULT, 2015) produtoras de violências. Assim como o mercado de veículos se conecta com uma complexa rede de outras atividades comerciais e industriais, os furtos e roubos de veículos também se encontram no centro de intrincados mercados ilegais, relacionando-se a dinâmicas como tráfico de drogas ilícitas, contrabando de armas, homicídios, fraudes e golpes diversos (FELTRAN, 2020).

Nas últimas décadas tem-se observado um aumento alarmante na incidência de furtos e roubos de veículos automotores em diversas partes do mundo. Em Minas Gerais e especialmente em Belo Horizonte não é diferente. Somente em 2022, foram furtados ou roubados no Estado 28.563 veículos<sup>1</sup>, uma média superior a 78 subtrações por dia, mais de três a cada hora. No mesmo período, foram furtados e roubados em Belo Horizonte<sup>2</sup> 9.567 veículos, o que representa mais de 33% do total de veículos subtraídos no Estado.

A despeito de sua grande importância para o campo das políticas públicas e das ciências sociais, a temática dos roubos e furtos de veículos ainda é razoavelmente pouco explorada pela literatura. Mais recentemente, alguns estudos têm buscado compreender de modo mais detalhado as conexões que tais dinâmicas estabelecem com outras modalidades criminosas e mercados ilegais. Em pesquisa etnográfica recente, Feltran (2022) verificou que os roubos e furtos de veículos acabam fomentando mercados ilegais de autopeças e revenda veicular, hoje conectados a outras cadeias ilegais como o tráfico de drogas, o contrabando e a lavagem de dinheiro. Favorecidos por um ambiente em que impera a ausência de regulação, o funcionamento dos mercados paralelos de peças usadas contribui de forma significativa para o

---

<sup>1</sup> Fonte: Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública – SEJUSP, disponível no sítio eletrônico: <http://www.seguranca.mg.gov.br/2018-08-22-13-39-06/dados-abertos>.

<sup>2</sup> De acordo com o DETRAN-MG, a frota de Belo Horizonte é de 1.711.139 veículos.

aumento dos furtos e roubos de veículos, o desmanche clandestino e a circulação dos automóveis que deveriam ter sido baixados devido a sinistros.

Darryl *et al* (2007, p. 4) afirmam que, em geral, os fenômenos dos roubos e dos furtos de veículos estão relacionados a basicamente três grandes causas (não raramente conectadas entre si e com níveis crescentes de complexidade e relação com outros mercados ilegais): à recreação, ao transporte ou ao lucro. Os veículos subtraídos para lazer comumente envolvem jovens que desejam apenas passear ou se divertir. Os veículos subtraídos destinados ao transporte são muitas vezes utilizados para o cometimento de outros delitos (roubos a bancos, transporte de drogas, etc). Já os veículos roubados ou furtados com fins lucrativos destinam-se à revenda de suas peças em mercados lícitos e/ou ilícitos, ou mesmo ao cometimento de fraudes, quando são submetidos a trâmites que visam legalizá-los perante o poder público.

Para se ter ideia da complexidade do fenômeno, Darryl *et al* (2007, p. 9) apontam, em uma pesquisa realizada ainda na década de 1990, no Canadá, que mais da metade dos incidentes de furtos e roubos de veículos naquele país tinha como objetivo o despojamento de peças, a substituição dos números de identificação dos veículos ou mesmo sua exportação para outros países. A pesquisa ainda indicou que a dificuldade de rastreabilidade das peças automotivas atua em favor dos desmanches ilegais e, conseqüentemente, fomenta a subtração de veículos.

É importante destacar que o mercado dos desmanches (legais e ilegais) também se conecta às fraudes envolvendo seguros de veículos. Castro (2012, p. 174) explica que pelo menos 5% das fraudes em seguro são seguidas de desmanche e da revenda irregular dos veículos e suas peças, tanto no Brasil quanto em países vizinhos.

Percebe-se, portanto, que os desmanches constituem importantes ativos para a economia global de veículos e, não raramente, são alvos de disputas entre diferentes grupos econômicos. No Brasil, por exemplo, segmento das empresas de leilões também entra nesta engrenagem: trata-se do ramo mais mobilizado por desmontadoras para adquirir veículos para desmanche. Em geral, estas empresas trabalham com veículos provenientes do mercado formal de seguradoras e de oficinas que operam com automóveis recuperados de

sinistros diversos, como colisões, incêndios, enchentes, mas também de furtos ou roubos (PIMENTEL; PEREIRA, 2022).

Na prática, as empresas do ramo de leilões e de desmanche podem adquirir os veículos por vias legais, como a compra de veículos batidos e classificados como irrecuperáveis, ou por vias ilegais, quando os veículos são provenientes de receptação de carros roubados e/ou furtados. Neste ponto, Pimentel e Pinho (2022) entendem que os desmontes são estigmatizados por serem vistos como necessariamente ligados à receptação de veículos produtos de crime.

A despeito do conhecimento já produzido sobre os fenômenos criminais dos furtos e roubos de veículos, poucos estudos têm se dedicado a compreender, de modo mais aprofundado, as respostas que o poder público tem tentado oferecer a esses problemas. De modo geral, uma das primeiras possibilidades de enfrentamento a esses delitos é a investigação criminal, também denominada de investigação policial, que no Brasil é desenvolvida pelas Polícias Civis<sup>3</sup>.

Em Minas Gerais, a PC tem buscado, há décadas, meios de prevenir e enfrentar os eventos de furtos e roubos de veículos de modo mais eficiente e eficaz. Entretanto, pouco conhecimento e registros têm sido produzidos sobre os modos como a investigação policial tem sido exercida na prática cotidiana das delegacias. Pouco se sabe sobre efetivamente quais saberes, práticas, tecnologias e metodologias são mobilizadas e colocadas em prática para realizar a apuração desses crimes. Sequer se sabe qual a efetividade da investigação policial como medida de controle desses delitos, pois é relativamente baixo o número de ofensores presos e casos realmente resolvidos (STELFOX, 2013).

Ao longo dos últimos anos, para tentar mitigar essa atividade criminosa permeada por diversas redes de ilegalismos, a PCMG compreendeu que era necessário incorporar novas abordagens à sua investigação. A evolução da tecnologia tem sido fundamental para a criação de métodos investigativos que se baseiam na inteligência e no policiamento preditivo. Nesse sentido, a

---

<sup>3</sup> De acordo com o artigo 144 a Constituição Federal de 1988, à Polícia Federal cabe a investigação criminal das infrações penais em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas autarquias e empresas públicas.

consolidação de metodologias de análise criminal (com uso massivo de estatísticas mais precisas sobre veículos furtados, roubados e recuperados, por exemplo), mostrou-se uma importante ferramenta na idealização de estratégias. Sobretudo porque, devido ao alto valor patrimonial e à atuação das seguradoras de veículos, os crimes de furtos e roubos de veículos possuem baixas taxas de subnotificação pelos proprietários. O mapeamento dos furtos e roubos com base nos tipos, marcas, modelos e anos de fabricação dos veículos viabiliza, por exemplo, compreender padrões inerentes aos crimes, como os locais de subtração e recuperação mais prováveis, os motivos que levam determinados veículos a serem alvos mais frequentes dos criminosos, etc.

Em outra vertente, a PCMG também aderiu a uma abordagem adotada por diversas organizações policiais nacionais e internacionais para enfrentar o problema dos furtos e roubos de veículos: a remodelagem de sua estrutura organizacional, de modo a implantar delegacias com atribuição para investigar, de forma específica e especializada, crimes envolvendo veículos automotores. Tal movimento, considerado isomórfico entre as organizações policiais civis brasileiras, mostrou-se mais uma das respostas do poder público à questão das redes criminais envolvendo veículos.

Para Bayley (2001, p. 59), a especialização da polícia parece ser útil, tanto em termos de garantir o controle adequado e a padronização de seus processos de trabalho, quanto para gerar aumento de sua eficiência. Especificamente na PCMG, a especialização das atividades teve como objetivo inicial desarticular grupos criminosos atuantes no mercado de furtos e roubos de veículos na capital.

Em Belo Horizonte, por exemplo, a Polícia Civil mantém unidades especializadas em investigar crimes relacionados a furtos e roubos de veículos desde os anos 1990. Atualmente, tal unidade é denominada “Divisão Especializada em Prevenção e Investigação a Furto e Roubo de Veículos Automotores – DEPIFRVA”, com atribuição para investigar não apenas a subtração de veículos automotores, mas também crimes praticados em decorrência do descumprimento à legislação de trânsito. Por isso, o trabalho da DEPIFRVA vai além da simples investigação de casos específicos de furtos e roubos de veículos, mas também se estende à fiscalização e investigação de

desmanches clandestinos, uma estratégica tradicionalmente eficaz para a identificação de responsáveis por furtos, roubos, receptação e adulteração de automotores. Por se tratar de um problema que afeta todo o Estado, as delegacias especializadas disseminaram-se por outras cidades-polo e, ao longo das últimas três décadas, mostraram-se a principal estratégia organizacional para enfrentamento do problema.

Contudo, ao longo dos últimos anos, a PCMG tem buscado outras estratégias para ampliar sua capacidade de intervenção sobre esse tipo de crime. Em vez de se limitar a atuar de forma reativa, a corporação tem procurado contribuir para os processos de legalização e regulamentação dos mercados envolvendo veículos automotores, por entender que se trata de abordagem bastante promissora contra os ilegalismos (SALLE, 2014 *apud* PIMENTEL; PINHO, 2022). Segundo Cunha (2016, p. 475), uma política regulatória é “entendida como a ação deliberada para a definição de critérios e condições de operação de atividades econômicas e sociais, de modo a alinhar o interesse público ao privado”.

A política regulatória que hoje tem maior potencial de incidir sobre o fenômeno dos furtos e roubos de veículos é a Lei nº 12.977/2014, a chamada “Lei do Desmonte”. O instrumento entrou em vigor em 20 de maio de 2014, com a finalidade de regulamentar e disciplinar a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres sem condições de circulação. A lei trouxe parâmetros legais para a formalização do ramo de desmontagem como política de combate aos furtos e roubos de veículos. Ao regulamentar o mercado de peças automotivas e oferecer uma série de vantagens competitivas para comerciantes que atuarem dentro de determinados parâmetros legais, a lei busca reduzir a demanda de componentes e veículos ilegais, desencorajando a receptação de materiais de origem ilícita (recebimento de algo produto de crime).

A Lei do Desmonte foi implantada e regulamentada em Minas Gerais a partir de 2016, através de medidas que repercutiram imediatamente no segmento econômico automotivo. Segundo a normativa, os desmanches e revendas de autopeças usadas precisaram se adaptar a novas diretrizes, regulamentando todos os seus estoques e dando a eles rastreabilidade de procedência. Na prática, o credenciamento das empresas atuantes nesse

segmento econômico e a rastreabilidade das peças comercializadas serviram para legalizar e regulamentar um mercado que atuava à margem da lei.

Apesar de seu pouco tempo de existência, alguns estudos demonstram que a Lei do Desmonte já começa a projetar fortes impactos sobre os indicadores de furtos e roubos de veículos destinados à desmontagem das peças e componentes (FELTRAN et al., 2023). Entretanto, ainda não há clareza sobre os efeitos que a nova lei tem produzido sobre a atividade investigativa cotidiana realizada pelas polícias civis no Brasil.

Todo este contexto criminal, institucional e normativo emoldura aquele que é o principal objetivo desta dissertação: compreender como a DEPIFRVA tem realizado, no cotidiano de duas delegacias, as investigações de furtos e roubos de veículos na capital mineira. Pretende-se não apenas realizar um diagnóstico empírico sobre o “fazer investigativo” adotado pelas delegacias que compõem a unidade, mas também analisar as possíveis repercussões que a Lei do Desmonte projetou sobre essas práticas.

Para que se tenha um melhor entendimento do conjunto de práticas definidas aqui como “fazer investigativo”, o texto foi dividido em sete seções: sucedendo esta introdução, o capítulo 2 versará sobre a matriz teórica, normativa e empírica da investigação policial. Busca-se nesta seção apresentar uma discussão mais conceitual sobre a própria atividade da investigação policial, chamando a atenção para as balizas normativas impostas à atividade pelo Código de Processo Penal (CPP), bem como para as características que a própria prática investigativa passa a incorporar a partir do momento em que precisa obrigatoriamente ser realizada dentro do instrumento do inquérito policial.

Na sequência, o Capítulo 3 apresentará uma breve descrição da estrutura organizacional adotada pela Polícia Civil de Minas Gerais. Trata-se de compreender como tal arranjo determina, em muitos sentidos, os modos de trabalho desenvolvidos pela organização em sua atividade investigativa cotidiana. A seção discutirá, sobretudo, como a PCMG se organizou para colocar em curso duas lógicas investigativas distintas, porém complementares: as abordagens investigativas “territorial” e “especializada”.

O capítulo 4, por sua vez, apresentará a estratégia metodológica adotada pelo presente estudo. A partir dos cenários teórico e empírico

discutidos anteriormente, serão apresentados os dados utilizados pela pesquisa, suas formas de obtenção e recortes analíticos adotados. O capítulo 5 discorrerá sobre o fenômeno dos furtos e roubos de veículos, sua natureza, tipos e implicações, bem como as redes de ilegalismos que cingem o mercado de desmontagem automotiva. Ainda nesta seção, também será discutida a Lei do Desmonte, de modo a expor seus possíveis efeitos sobre o trabalho de investigação.

O capítulo 6 se dispõe a tratar especificamente da DEPIFRVA e seu trabalho investigativo sobre os fenômenos dos roubos e furtos de veículos em Minas Gerais. A partir da análise de duas investigações desenvolvidas pela unidade, serão apresentadas e discutidas as práticas policiais desenvolvidas, constituindo assim um diagnóstico empírico de seu “fazer investigativo”. O primeiro caso analisado envolve o desmantelamento de uma rede de desmanches de veículos, enquanto o segundo tratou de uma organização criminosa especializada na fraude e clonagem de veículos. Através desses estudos de caso, pretende-se demonstrar que, apesar de estruturados ao redor do mesmo fenômeno criminal (a subtração de veículos), o enfrentamento a diferentes mercados ilegais demanda ações e técnicas de investigação distintas.

Por fim, a última seção apresentará considerações finais do estudo, consolidando seus principais achados e apontando alguns dos principais desafios para a condução de uma agenda de pesquisa em torno do tema da investigação policial no Brasil.

## 2. INVESTIGAÇÃO POLICIAL

Em sociedades democráticas, o conjunto de práticas definidas como “investigação policial” desempenha papel central para o exercício do poder punitivo estatal. A partir de parâmetros procedimentais legalmente instituídos, a investigação policial costuma ser a primeira etapa de um processo mais amplo de classificação de determinadas práticas como crimes e de reconhecimento público de suas autorias. Mas o que se reconhece hoje como “investigação policial” é fruto de um longo processo de transformações das concepções de justiça, de governança, direitos individuais e do próprio entendimento do que deve ser o papel punitivo dos Estados na contemporaneidade.

Desde o desenvolvimento das primeiras legislações escritas, como o Código de Hamurabi, ainda no Século XVIII A.C., os governos passaram a se utilizar da lei como instrumento para limitar a conduta humana e sua violação, mantendo o equilíbrio social através de sanções penais: “uma das tarefas do Estado é regular a conduta dos cidadãos por meio de normas objetivas, sem as quais a vida em sociedade seria praticamente impossível” (Mirabete, 1994, p. 23).

Ao longo da história, também se verificou a necessidade de criar mecanismos para restringir os poderes do Estado, contendo seus poderes praticamente ilimitados e, não raramente, a prática de abusos e arbitrariedades. Já no século XX, o desenvolvimento da própria noção de direitos humanos, juntamente com um conjunto de princípios e normativas que buscavam garanti-los, trouxe foco crescente para a preservação de direitos básicos dos indivíduos. No campo da regulação do poder punitivo dos Estados, o movimento se concentrou no combate à tortura e ao tratamento desumano, primando também pela garantia de um processo criminal justo e imparcial, com garantia de contraditório e a ampla defesa aos processados. A penalização de indivíduos sem um conjunto de provas que demonstrasse a sua culpabilidade passou a ser inadmissível. Além disso, tais provas não poderiam mais ser obtidas mediante recursos atentatórios à dignidade humana e à lei.

Foi nesse sentido que a investigação policial passou a ocupar lugar central dentro do arranjo institucional que sustenta o poder punitivo estatal. Inserida em um sistema de justiça criminal, a investigação deve, pelo menos

em princípio, ser um dos primeiros indicativos de que o poder punitivo do Estado é exercido de maneira justa, eficaz e com observância aos direitos individuais.

### **2.1. Matriz teórica da investigação policial**

Ao longo das últimas décadas, as práticas que constituem a chamada investigação policial ou criminal, seus objetivos, métodos e modos de organização, têm sofrido inúmeras transformações. Um estudo realizado por Morris (2007), por exemplo, analisou 200 anos de práticas investigativas na Inglaterra e no País de Gales. Na pesquisa, o autor chega à conclusão de que a investigação não é algo estático. É sensível aos contextos político, social e cultural nos quais ela se insere, característica que explica as diferentes percepções e métodos de investigação existentes ao longo das últimas décadas. Em comum, apenas o objetivo de obtenção de dados sobre a materialidade e a autoria dos delitos.

O autor pontua ainda que, em alguns contextos e épocas, a investigação voltada à produção de provas e identificação de suspeitos era algo tratado em âmbito privado, empreendida por agentes igualmente particulares que, em determinados casos, eram remunerados para isso. A apuração era entendida como uma fase da produção privada de provas, na qual cabia aos particulares angariar informações e apresentá-las aos juízes. Estes, por sua vez, avaliavam e julgavam os casos concretos. A consolidação definitiva da investigação criminal como dever e função do poder público se deu apenas a partir da modernização dos Estados Nacionais, juntamente com a constituição de forças policiais profissionais. A própria concepção de investigação criminal enquanto aplicação sistemática de determinadas rotinas e técnicas, por parte de um corpo policial profissional, para a identificação de suspeitos, produção de provas jurídicas e instrução do processo criminal é relativamente recente (MORRIS, 2007).

Sob o prisma jurídico, a investigação criminal possui “tríplice finalidade”: função garantidora, na medida em que evita imputações infundadas; função preservadora, já que preserva as provas e os meios de obtenção; e função preparatória do processo criminal, ao assegurar a justa causa para sua

instauração (PEREIRA, 2010, p. 185). Por isso se considera que a investigação criminal é uma das principais chaves do serviço policial nas democracias (MORRIS, 2007).

No Brasil, a investigação criminal figurou por muito tempo entre as atribuições do Poder Judiciário. Até meados do século XIX, além de julgar os processos instaurados a partir do cometimento de um crime, também cabiam aos juízes as atividades hoje tipicamente investigativas. As funções judiciais e investigativas se sobrepunham e o papel dos juízes incluía a busca por provas, a coleta de depoimentos e a tomada de decisões sobre os processos criminais (HOLLOWAY, 1997).

Com a promulgação dos Códigos de Processo Criminal de 1830 e 1832, as atribuições policiais e judiciais dos juízes de paz foram ampliadas. Por esses dispositivos, cabia aos juízes julgarem as contravenções às posturas das câmaras municipais e os crimes cujas penas eram leves conforme definidas pelo Código de Processo Criminal. Holloway (1997, p. 193 *apud* FJP, 2008) também destaca que ainda competia ao juiz de paz a feitura do corpo de delito e a formação da culpabilidade dos delinquentes, através da investigação policial, regramentos que estavam insculpidos no Código do Processo Criminal de 1832, no artigo 12, parágrafos 1º ao 7º.

Contudo, o caráter “policialesco” da justiça brasileira foi atenuado a partir de 1871, por ocasião de uma reforma judicial promovida no país. Polícia e justiça foram definitivamente separadas, com as forças policiais sendo impedidas de julgar qualquer caso e devendo se ater apenas a remeter à justiça o resultado de suas investigações. O julgamento das causas criminais, nesse caso, ficou restrito aos juízes de direito e a seus auxiliares (BATITUCCI, 2010, p. 43).

Atualmente, a prática da investigação criminal é regulamentada pelo Código de Processo Penal de 1941. Segundo a normativa, trata-se de atividade administrativa a ser exercida por órgão de polícia judiciária vinculada ao Poder Executivo, a partir do instrumento do inquérito policial. Sobre este aspecto, autores como Misse (2010, p. 36) destacam a ambivalência das funções a serem exercidas pela autoridade policial que conduz uma investigação: a função de investigar (administrativa) e a função de formar a culpa (judiciária), que termina no indiciamento.

Em termos práticos, o que se define como investigação criminal é um determinado conjunto de práticas que busca garantir a obtenção de elementos informativos para sustentar a prerrogativa punitiva do Estado. Além de sustentar a prerrogativa de punir do Estado, a investigação criminal também busca contribuir para a prevenção do crime, ao mostrar que as autoridades públicas detêm a capacidade técnica para desvendar a autoria de um delito e punir o responsável, dentro de parâmetros admitidos pelo ordenamento jurídico.

Muitas dúvidas pairam sobre a melhor forma de a investigação produzir elementos informativos capazes de revelar a verdade real dos fatos e instrumentalizar o poder punitivo do Estado. Stelfox (2013) diz que o principal problema da investigação criminal é combinar a certeza da lei com a confusão e imprevisibilidade da realidade dos comportamentos humanos definidos como crime. O investigador deve entender o contexto social em que a investigação está ocorrendo e como ela afetará as vítimas, testemunhas e a comunidade em geral.

Para fazer isso de forma eficaz, são necessárias cognições específicas que orientem o “fazer investigativo”. Por muito tempo, a investigação criminal foi vista pela polícia como uma prática comum de policiamento, dispensando a formulação e a apropriação de saberes específicos. Para Dale (1994, *apud* Stelfox, 2007), o papel geral a ser desempenhado pela polícia não era considerado complexo. Supunha-se que o trabalho exigia pouco conhecimento técnico e que a realização uma investigação criminal e a apresentação de provas ao tribunal poderiam ser feitas por qualquer cidadão. Prova disso é que, até relativamente pouco tempo, o processo de investigação criminal não estava sujeito à legislação específica.

A profissionalização do trabalho policial e a inserção da investigação criminal na gama de conhecimentos dos agentes permitiram-lhes melhorar o próprio fazer investigativo. Ao longo das últimas décadas, isso se refletiu no desenvolvimento de uma série de técnicas de investigação, difundidas em manuais nacionais e internacionais (SENASP, 2014). O desenvolvimento de tecnologias e competências ofereceu aos investigadores a possibilidade de aplicar conhecimentos e habilidades na resolução de tipos específicos de

problemas. Aos poucos, a figura do policial generalista foi dando lugar à do investigador especializado (STELFOX, 2013).

Em muitos sentidos, a evolução do trabalho de investigação policial pode ser compreendida a partir da complexificação da própria burocracia moderna (WEBER, 1982). Inserida em uma lógica mais ampla de qualificação do serviço público, o fazer investigativo também passou a ser orientado pela existência de normas e regulamentos; pela especialização de tarefas; por funções hierárquicas bem definidas e distribuídas; pelo treinamento e profissionalização de seus agentes.

Partindo dessa premissa, a ideia de profissionalização das polícias e, conseqüentemente, da profissionalização da investigação policial, guarda relação com a evolução da burocracia moderna. Agora integrado a uma organização com atribuições próprias e reconhecido por atributos específicos adquiridos nos treinamentos para sua formação, o policial passou a se distinguir dos demais membros da sociedade e a ser reconhecido como um representante oficial do poder público encarregado de materializar a investigação criminal.

No Brasil, este processo de profissionalização das polícias se deu em fins do século XIX e início do século XX. Foi nessa época que as forças policiais se estruturam diante de um cenário de industrialização acelerada e de aumento dos casos de violência, com o surgimento de novas modalidades criminais (ROCHA, 2021). Orientadas por uma lógica tipicamente burocrática, prevalecia entre as polícias características peculiares tais como hierarquia, divisão funcional, atividades em tempo integral, treinamento formal e um conjunto de regras que deviam ser seguidos pelos seus integrantes. A investigação criminal passou a integrar as grades dos cursos de formação das polícias, juntamente com outras disciplinas relacionadas à instrumentalização do ciclo de persecução penal. O objetivo era aumentar a qualificação dos investigadores e dotá-los dos conhecimentos e competências que precisavam para trabalhar de forma eficaz para fazer frente a fenômenos criminais cada vez mais complexos.

Conforme expõe Batitucci (2011):

Os princípios da moderna administração de empresas foram adaptados às organizações policiais, na crença de que a eficiência e a capacidade de mostrar resultados, típicas do mundo corporativo, ofereciam um modelo apropriado para a polícia. Eram, então, três os princípios básicos: centralizar a autoridade no departamento de polícia, racionalizar os procedimentos de comando e controle e aumentar a qualificação dos policiais (BATITUCCI, 2011, p. 69)

No Brasil, as forças policiais foram organizadas em nível estadual. O modelo profissional adotado caminhou para um sistema policial dual, com funções específicas atribuídas às polícias militares e civis. Neste sistema dual, cabe às polícias militares o policiamento preventivo (ostensivo e de manutenção de ordem pública), enquanto as polícias civis realizam o policiamento dito repressivo (investigativo e de produção probatória para o Sistema de Justiça). De forma sucinta, a Polícia Militar é que exerce o patrulhamento fardado e ostensivo nos locais públicos, enquanto a Polícia Civil é a que atua na investigação criminal, ou seja, na elucidação de materialidade e autoria quando o crime já ocorreu<sup>4</sup>.

As 27 polícias civis estaduais existentes no país possuem organizações, efetivos e estruturas de trabalho distintas uma das outras. Conseqüentemente, há rotinas, técnicas investigativas e ferramentas de trabalho diversas, o que se reflete nas investigações desenvolvidas por cada órgão. Para Rocha (2021), a única característica comum entre essas polícias é a exigência constitucional de que sejam dirigidas por policiais que ocupem o cargo de delegado de polícia (CF/88, art. 144, §4º).

A despeito do contexto histórico de profissionalização das polícias e de sua atividade, mais adiante veremos que, no cotidiano das delegacias, muito do que constitui o fazer investigativo ainda se orienta por um conjunto de práticas informais e, não raramente, pouco orientadas pelo que prescrevem as normativas e manuais técnicos (NASCIMENTO, 2010). Atributos e expertises individuais dos investigadores ganham destaque frente às práticas

---

<sup>4</sup> CF/88, art. 144, §4º. Às polícias civis, dirigidas por delegados de polícia de carreira, incumbem, ressalvada a competência da União, as funções de polícia judiciária e a apuração de infrações penais, exceto as militares.

institucionalizadas e, muitas vezes, acabam sendo preponderantes para o sucesso das investigações.

## **2.2. O ciclo da persecução penal e o inquérito policial**

Conforme mencionado anteriormente, a investigação criminal não apenas é uma das principais portas de entrada do sistema de justiça criminal, como também perpassa todo o processo penal. Isso porque, na maioria dos países ocidentais, a persecução penal é precedida de uma fase preliminar ou preparatória, destinada a apurar se o crime existiu, em quais circunstâncias foi cometido e a sua autoria. E são os elementos produzidos nesta fase que costumam instruir todo o restante do processamento judicial dos casos.

Segundo Misse (2010) existem hoje basicamente dois grandes modelos de condução dessa fase preliminar à persecução penal. O primeiro, conhecido como “modelo inglês”, atribui a função investigativa à polícia judiciária<sup>5</sup>, órgão independente do Ministério Público e do Poder Judiciário, associando o trabalho de apuração ao instrumento do “inquérito policial”. Já o segundo modelo, conhecido como “sistema continental”, tem sua fase preliminar conduzida pelo próprio Ministério Público ou pelo Juizado de Instrução, órgãos que dispõem da polícia judiciária para o aprofundamento das investigações.

O Brasil adotou um modelo misto, no qual cabe à polícia judiciária (Polícias Civas e Polícia Federal) não apenas a investigação preparatória, mas também o aprofundamento das apurações e a compilação das informações produzidas no instrumento próprio, o inquérito policial. Trata-se de um procedimento administrativo hoje regulamentado pelo Código de Processo Penal de 1941 (CPP/1941), conduzido por um delegado de polícia, que tem por finalidade reunir os elementos necessários à apuração de prática de ilícito penal, bem como de sua autoria. No plano analítico, portanto, o inquérito policial descreve uma base cognitiva de cenários e pessoas envolvidas na trama criminal, enquanto, no plano jurídico, serve como veículo da ação

---

<sup>5</sup> “Denominação dada ao órgão policial que tem por missão averiguar fatos delituosos ocorridos ou contravenções verificadas para que os respectivos delinquentes ou contraventores sejam punidos”. Disponível em <https://www.cnmp.mp.br/portal/institucional/476-glossario/7848-policia-judiciaria#>.

investigativa destinado a formar a opinião do Ministério Público<sup>6</sup>, do ofendido ou seu representante legal<sup>7</sup>, perante o Poder Judiciário.

Vargas e Rodrigues (2011, p. 77-78) nos fornecem uma definição clara de inquérito policial e quais peças geralmente o compõe:

“O inquérito policial reúne os resultados da investigação transpostos para a lógica e linguagem jurídicas, consistindo em um documento escrito e obrigatório previsto pelo Código de Processo Penal brasileiro. Nele, encontram-se agrupados, dentre outros: o registro da ocorrência realizado por policiais militares; laudos e exames confeccionados por peritos; ordens de serviços cumpridas por investigadores; depoimentos transcritos por escrivães; portarias e relatórios de delegados; manifestações de promotores, solicitando novas investigações ou autorizando a dilatação dos prazos; despachos de juízes sobre prisão; escuta telefônica e mandados de busca e apreensão; e, até mesmo, petições de defensores. Isso tudo com o aval dos carimbos e assinaturas que visam tornar esses registros, documentos de fé pública, isto é, com veracidade atestada pelo Estado”.

Uma vez concluído, o inquérito policial é remetido ao Poder Judiciário, que o disponibiliza ao Ministério Público. Este, por sua vez, poderá promover o arquivamento do caderno investigativo, ou apresentar a denúncia caso entenda que a apuração produziu indícios mínimos de autoria e prova da materialidade. Alternativamente, o Ministério Público pode ainda solicitar que a Polícia Civil promova diligências complementares, para fortalecer o conjunto indiciário reunido no inquérito. Costa e Oliveira Júnior (2016) ressaltam que o promotor de justiça e o delegado de polícia podem divergir sobre os aspectos jurídicos dos casos apresentados. O Ministério Público possui a competência privativa para promover a ação penal e a denúncia é a peça jurídica que dá início ao processo criminal. Isso significa que só haverá o processo criminal caso o Ministério Público ofereça a denúncia e esta seja recebida pelo Poder Judiciário.

---

<sup>6</sup> Nos crimes cuja ação penal é pública.

<sup>7</sup> Nos crimes cuja ação penal é privada.

Para Kant de Lima (1995) e Batitucci *et al* (2021), a investigação no Brasil assumiu características inquisitoriais, posto que a Polícia Civil realiza investigações em sua maior parte sigilosas, buscando indícios de culpa de um provável suspeito, de modo que elementos e narrativas sejam “transformados em realidade culpável na etapa judicial” (BATITUCCI *et al*, 2021, p. 56). A natureza inquisitorial e administrativa do inquérito policial faz com que as provas produzidas pela polícia judiciária precisem ser repetidas na fase judicial da instrução criminal. Isso porque é nesta etapa em que haverá a observância dos princípios do contraditório, da ampla defesa e do devido processo legal.

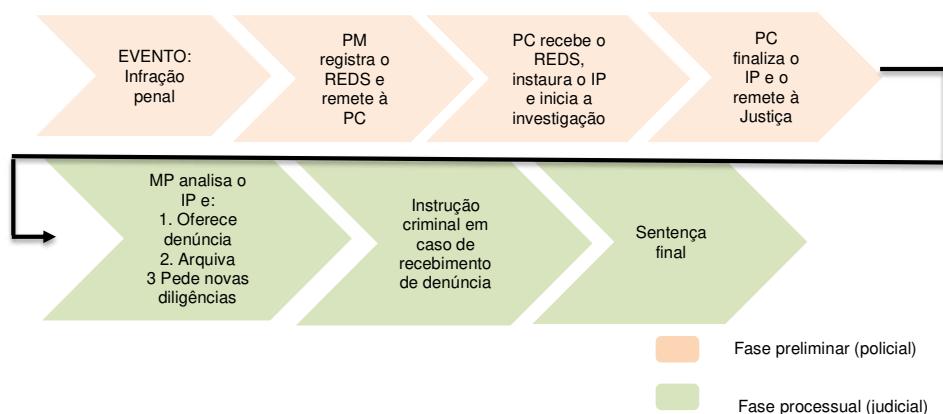
Em alguns casos, esta espécie de “retrabalho” na fase processual é apontada como uma das causas da morosidade da justiça brasileira, também abrindo margem para o surgimento de uma série de entraves para o regular andamento dos processos judiciais: o perecimento de provas; o falecimento de testemunhas, vítimas e réus; a não localização de testemunhas, ou mudança de versão dos depoimentos prestados dentro do inquérito policial, etc..

Em termos práticos, a elucidação dos crimes e seu devido processamento legal enfrentam grandes entraves decorrentes da institucionalidade fragmentada e da desarticulação informacional do Sistema de Justiça Criminal. É nesse sentido que se faz relevante discutir um pouco mais detidamente o fluxo de processamento deste sistema, do momento em que um crime acontece, até sua eventual penalização: 1) uma infração penal é praticada; 2) em geral, a Polícia Militar registra o boletim de ocorrência<sup>8</sup> descrevendo o fato e encaminha tal documento à Polícia Civil; 4) a PC inicia a investigação criminal, instrumentalizada por meio do inquérito policial, remetendo o caderno investigativo ao Ministério Público ao final das apurações; 5) o MP utiliza o inquérito para o oferecimento da denúncia e avaliação do Poder Judiciário; 6) aceita a denúncia, tem início o processo criminal; 7) em caso de condenação, o autor da infração penal pode ser sentenciado encarcerado no Sistema Prisional (Polícia Penal).

**Figura 1: Fluxograma da persecução penal – fases administrativa (PC) e judicial (TJ)**

---

<sup>8</sup> Em Minas Gerais o boletim de ocorrência é denominado de Registro de Evento de Defesa Social (REDS).



**Fonte: Elaborado pelo autor**

O fluxograma descrito demonstra que a persecução penal mistura duas lógicas: administrativa e judicial. A persecução penal, entendida como o conjunto de procedimentos legais e institucionais que visam apurar e punir as infrações penais, tem como ponto de partida a fase policial/administrativa, na qual a polícia judiciária conduz investigações preliminares para a coleta de informações e provas relacionadas ao delito. Uma vez que as investigações da fase policial são concluídas, cabe ao sistema judicial avaliar as provas e decidir sobre a culpabilidade ou inocência dos acusados.

As duas fases desempenham papéis interligados na busca por respostas que assegurem um processo judicial justo e eficiente. A coesão (ou desarticulação) entre as fases policial e judicial traz impactos para o processamento da persecução penal. E a qualidade da investigação na fase policial influencia diretamente a força das evidências apresentadas na fase judicial. É nesse sentido que a efetividade da investigação desenvolvida pela Polícia Civil e, principalmente, o papel do inquérito policial no sistema de justiça criminal têm sido apreciados por uma série de estudos.

Em termos legais, o inquérito policial é dispensável para a propositura da ação penal. Havendo indícios suficientes da prática de crime já em uma análise preliminar, não se mostra razoável ou necessária a instauração do inquérito policial para apurar o mesmo fato. Daí o ordenamento jurídico brasileiro prever a possibilidade de os MPs oferecerem denúncias sem a necessidade de inquérito. Entretanto, estudos apontam que, historicamente, o inquérito policial acabou se tornando peça institucionalmente incorporada ao próprio processo criminal; promotores e juízes entendem que a feitura do caderno investigativo minimiza seus esforços no curso do processamento judicial (MISSE, 2010).

Há muitas décadas, a eficácia da investigação policial por meio do inquérito policial vem sendo discutida. Diversos estudos têm demonstrado como o instrumento se tornou “engessado”, burocrático, excessivamente cartorial e pouco aderente à modernidade e à complexidade das novas possibilidades, dinâmicas e metodologias de investigação necessárias à elucidação de crimes complexos e já passíveis de serem adotadas pela polícia judiciária (MISSE, 2010; VARGAS & RODRIGUES, 2011; ZILLI & VARGAS, 2010; ZILLI & VARGAS, 2013). O caráter burocrático do inquérito policial frequentemente é evidenciado pelo excesso de formalidades e documentos que o processo exige. O delegado de polícia, os investigadores e os escrivães são obrigados a preencher formulários, relatórios e outros documentos, em detrimento da busca ativa por evidências concretas. Essa ênfase na burocracia acaba acarretando na perda de tempo, de recursos humanos e de recursos materiais preciosos, que poderiam ser melhor aproveitados na efetiva busca pela reconstituição do fato delituoso.

A obrigatoriedade de a investigação criminal brasileira ser desenvolvida dentro do instrumento cartorial do inquérito já é hoje um entrave para a própria modernização da investigação. O procedimento muitas vezes segue um roteiro predefinido, dificultando a adaptação das investigações a fenômenos criminais mais complexos.

Zilli e Vargas (2010, p. 74) relatam que uma das formalidades contraproducentes do inquérito policial é a obrigatoriedade de sua remessa ao Poder Judiciário para a simples chancela de dilação de prazo, o que pode levar à paralisação das investigações por meses. Esse caráter cerimonial pode ser evidenciado também dentro da própria equipe de investigação. Os autores apontam que não raras as vezes, o presidente da investigação se relaciona com seus agentes através de atos meramente formais ou protocolares, ao invés de discutir com eles o que é efetivamente melhor para a apuração dos fatos:

“Pode-se inferir que a e a característica essencialmente cartorial adicionada à prática investigativa pelo inquérito policial tornou possível a completa ausência de comunicação entre o presidente do inquérito e os agentes de investigação se assim for da vontade do

delegado. Por fim, delegados, escrivães e agentes podem se relacionar apenas através de despachos, ordens de serviços e comunicações de serviço” (ZILLI e VARGAS, 2010, p. 48).

Os entraves à investigação célere e eficiente se agravam com a desarticulação entre os trabalhos desempenhados da Polícia Civil e o Ministério Público. O órgão responsável por alavancar a ação penal, em muitos casos, utiliza-se da estrutura do inquérito policial para a realização de atos meramente protelatórios, descompassados com o real propósito da investigação. Em estudo etnográfico, Zilli e Vargas (2010, p. 69-70) colheram relatos tanto de investigadores quanto de promotores de justiça, indicando que a relação entre estes órgãos desenvolve-se exclusivamente “através da troca de documentos necessários ao atendimento das necessidades burocráticas dos inquéritos policiais”.

Para Mingardi (2010, p. 18), o formalismo excessivo do inquérito policial incentiva que sua formatação se dê a partir da inclusão de documentos em ordem cronológica (de chegada). Isso torna difícil o entendimento da cadeia lógica seguida para obtenção de provas, pois fatos ou circunstâncias sequenciais da cena do crime podem figurar em partes diferentes do caderno de investigação.

Igualmente, é sabido que, na prática, poucas ocorrências criminais ensejam a instauração de inquérito por parte da polícia judiciária. No caso dos crimes contra o patrimônio, Mingardi (2010, p. 37) estabelece quatro circunstâncias conhecidas para justificar a instauração do inquérito policial: quando a notícia-crime tem elementos suficientes para iniciar uma investigação bem-sucedida; quando a investigação preliminar traz alguma informação relevante sobre a autoria; quando o crime é de repercussão ou de alto valor; e quando envolve uso excessivo de violência.

Para dimensionar a efetividade da investigação criminal, é preciso entender que investigação criminal e inquérito policial não se confundem. Segundo Misse (2011, p. 19), o caderno investigatório é “mais do que o resultado sumário de uma investigação, é uma peça composta por laudos técnicos, depoimentos tomados em cartórios e de um relatório juridicamente orientado, assinado por um delegado de polícia”. Tomando-se isso por base,

identificamos duas características diferentes no inquérito policial: o trabalho cartorial, sobrecarregado de burocracias, e a investigação propriamente dita.

De modo geral, as críticas ao inquérito policial se concentram no excesso de burocracias e no alto grau ritualismos. Estudos apontam que se trata de um instrumento engessado na figura do Delegado e Polícia e cuja maior parte das peças produzidas não possui relevância para a sua finalidade investigativa (BATITUCCI *et al*, 2011; MISSE, 2011; VARGAS e RODRIGUES, 2011).

Em pesquisa desenvolvida para a Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), Mingardi (2013, p. 47 *apud* Mingardi, 2010) analisou um inquérito de homicídio que contava com 154 páginas, das quais 46 foram dedicadas a ritualismos e a questões burocracias irrelevantes para a investigação (pedidos de dilação de prazo, despachos ordinatórios, certidões etc.). Das 108 folhas restantes, 33 não traziam informações relevantes para a elucidação da autoria e comprovação da materialidade (oitivas de testemunhas que não continham informações úteis, laudos que nada revelaram etc.). Por fim, apenas 69 páginas, isto é, 51% do total das peças, foram úteis ao inquérito.

**Gráfico 1: Análise das peças produzidas em um I.P. de homicídio (154 páginas)**



**Fonte: elaborado pelo autor a partir de Mingardi (2013, p. 47 *apud* Mingardi, 2010)**

Esse retrato das distorções burocráticas aplicadas ao modelo cartorial de construção do inquérito se reflete em todos os tipos de investigação a cargo da Polícia Civil, desde um simples crime contra a honra até um roubo de veículo automotor. O projeto “Matriz Teórica da Investigação Policial” (FJP, 2014, p. 24), por exemplo, constatou, através de entrevista com investigadores da PCMG, que a preocupação exacerbada com a formalidade dos procedimentos e o excesso de papéis e escrita, em detrimento da investigação, “consome servidores em atividades periféricas à investigação (escrever ofícios, entregar intimações etc.)”, sem, contudo, contribuir para o efetivo resultado da investigação.

Para melhor ilustrar a quantidade excessiva dos denominados “atos ordinatórios” ou meramente procedimentais no inquérito policial (procedimentos que não se relacionam diretamente com a atividade investigativa), foram transcritos a seguir os atos procedimentais mais comuns, constantes na apostila do curso de formação policial da PCMG (ACADEPOL, 2018). Os mesmos atos procedimentais são relacionados no PCNet, sistema informatizado utilizado para a tramitação dos inquéritos policiais e demais procedimentos designados à polícia judiciária:

**Figura 2: relação de atos procedimentos descritos nos manuais e sistemas da PCMG**

<b>Atos procedimentais:</b>	<b>Despachos</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Portaria</li> <li>• Auto de Apreensão</li> <li>• Termo de Restituição</li> <li>• Termo de Acareação</li> <li>• Termo de restituição de objetos e valores</li> <li>• Termo de juntada de documentos</li> <li>• Auto de Reconhecimento de pessoas objetos, e fotografias</li> <li>• Reprodução simulada dos fatos</li> <li>• Carta precatória</li> <li>• Termo de fiança</li> <li>• Boletim individual de notas criminais.</li> <li>• Relatório final</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assunção de IP</li> <li>• Promoção de IP</li> <li>• Indiciamento</li> <li>• Arquivamento</li> <li>• Ratificador de APFD</li> <li>• Não ratificador de APFD</li> <li>• Saneador</li> <li>• Dilação de prazo</li> <li>• Remessa à justiça</li> <li>• Mero expediente</li> </ul>

**Fonte: elaborado pelo autor a partir de ACADEPOL (2018).**

Verifica-se que muitos dos atos supracitados não têm qualquer relação com esclarecimento da verdade real da autoria delitiva. As oitivas de vítimas, testemunhas e suspeitos são peças comumente utilizadas para transpor para o texto escrito as informações adquiridas no curso de uma investigação. Em virtude disso, as oitivas não raramente costumam ser as peças mais relevantes para a investigação em si. Inobstante, em muitos casos diversos depoimentos trazem informações inúteis e, ainda assim, acabam sendo apensadas ao inquérito policial.

Outro procedimento que denota o caráter cartorial que a investigação assume ao se dar por meio do instrumento do inquérito policial é a devolução dos autos à unidade policial por parte do Ministério Público para a redução a termo de oitivas de pessoas apenas referenciadas nos relatórios de investigação. Tal situação é corriqueira, inclusive, nos crimes de menor potencial ofensivo que tramitam perante os Juizados Especiais Criminais, onde deveriam prevalecer os princípios da informalidade e da celeridade processuais

A literatura também identifica outras circunstâncias que afetam negativamente a investigação. O volume exagerado de ocorrências criminais, desproporcional ao efetivo de investigadores (MISSE, 2010, p. 43), bem como a obrigatoriedade de instauração do inquérito policial pela autoridade, diante de fatos tipificados pela lei penal. No cotidiano das delegacias, essas duas circunstâncias juntas acabam obrigando os delegados a selecionarem o que efetivamente será objeto de inquérito e investigação. Igualmente, a chamada Verificação de Procedência de Investigação (VPI) que, no âmbito da PCMG, é designada por Diligência Preliminar: o procedimento tem por objetivo avaliar se vale a pena ou não instaurar um inquérito para os casos. Na prática, o procedimento serve apenas para selecionar os casos nos quais já há evidências conhecidas da provável autoria do delito.

De acordo com Costa e Oliveira Júnior (2016), a sobrecarga de trabalho nas Delegacias de Polícia faz com que, na lógica de escolha dos casos a serem investigados, prepondere a administração do volume de trabalho de modo a não inviabilizar as atividades da unidade. A forma de se fazer isso é

priorizar boletins de ocorrência que já indiquem os elementos de provas necessários ao deslinde dos casos, tais como filmagens, nomes de suspeitos, provável motivação, prisões em flagrante, etc. (MISSE, 2010; VARGAS e RODRIGUES, 2011; ROCHA, 2021).

Costa e Oliveira Júnior (2016, p. 152) realizaram importante pesquisa etnográfica a partir da análise de 2.344 inquéritos policiais extraídos de processos transitados em julgado e arquivados (autos findos) de varas criminais localizadas em nove unidades da federação: Distrito Federal, Espírito Santo, Minas Gerais, Pará, Paraná, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e São Paulo. O estudo constatou que 57,6% dos inquéritos policiais foram instruídos através da prisão em flagrante de suspeitos, enquanto 33,9% tiveram início através de portaria lavrada pelo Delegado de Polícia. Esse universo é ainda maior se levar em consideração que em 64,4% dos casos avaliados, os acusados já se encontravam presos no momento da instauração dos inquéritos policiais.<sup>9</sup>

Ao se afirmar que não houve efetivamente um trabalho de investigação, não podemos olvidar que a Polícia Civil dispendeu esforços para instruir o inquérito policial. Tal movimento se evidencia na coleta de oitivas, na produção de laudos periciais, nas pesquisas de ocorrências e aplicação de técnicas de inteligência em geral. Tal trabalho pode refletir positivamente nas provas coligidas nos autos e, conseqüentemente, no resultado da instrução criminal. Inobstante o trabalho da polícia, persistem as indagações sobre a real importância do instrumento do inquérito policial para a produção das provas indiciárias.

Segundo Mingardi (2013), recentes modificações legislativas têm dificultado o trabalho e a legitimidade das provas indiciárias produzidas pelas polícias civis. Como exemplo, o autor cita o foco recente que os tribunais têm conferido à chamada “cadeia de custódia”. Trata-se da obrigatoriedade que se impõe aos órgãos de persecução criminal de demonstrar a integridade de uma prova, desde a sua coleta ao percurso por onde tramitou em poder das autoridades até chegar aos julgamentos. Ocorre que nenhuma das Polícias Civis dos Estados detém espaços efetivamente adequados para armazenar as

---

<sup>9</sup> Podem ter sido presos através de prisões cautelares (temporária, preventiva) ou presos em flagrante por outros crimes cometidos.

provas periciais, aspecto que, não raramente, invalida o trabalho de apuração. Ressalta-se ainda a subutilização das provas materiais nos inquéritos, com forte prevalência de provas testemunhais e, conseqüentemente, maior fragilidade do conjunto probatório produzido pelas investigações (ZILLI & VARGAS, 2013, p. 630).

Por fim, Mingardi (2013) também se refere à falta de método das investigações. Na prática, inexistem manuais que descrevam como o investigador deve se comportar diante de cada tipo de crime. Ademais, em muitos casos, os crimes são conexos e trazem informações em comum, tais como autores, motivações e provas materiais. Ainda que as investigações sejam bem-sucedidas em determinado caso, as provas produzidas acabam sendo utilizadas apenas em um inquérito específico, sem possibilidade de compartilhamento entre investigações. Isto é, a ausência ou precariedade de um banco de dados que reúna informações obtidas nas investigações impede que a polícia verifique se os muitos crimes investigados se relacionam entre si.

A seguir, abordaremos as práticas investigativas identificadas pela literatura, os seus reflexos perante o ordenamento jurídico e qual é a visão dos demais órgãos do Sistema de Justiça Criminal.

### **2.3. Investigação Criminal enquanto conjunto de saberes e técnicas**

Conforme mencionado anteriormente, o trabalho de investigação criminal realizado pelas polícias vem se tornando uma prática cada vez mais especializada ao longo das últimas décadas. Autores como Flynn (1999, *apud* Stelfox, 2007, p. 34) definem as atividades profissionais especializadas como um conjunto de “competências particulares, saberes e práticas usados por ocupações que reivindicam autoridade para resolver tipos específicos de problemas”.

Nas organizações policiais, a prática investigativa profissional e especializada tem se desenvolvido de forma razoavelmente lenta. Isso porque, por muito tempo, a investigação criminal foi tida mais como um ofício do que propriamente um conjunto de saberes específicos, passado empiricamente de praticante para praticante, sujeito a variações locais e individuais (STELFOX, 2007).

Em contexto nacional e internacional, esse cenário começa a mudar a partir do final do século XIX, junto com o próprio processo de profissionalização das forças policiais e de regulamentação de suas atividades. Em diversos países, manuais de treinamento das polícias passaram, gradativamente, a descrever e a padronizar determinados procedimentos e técnicas compreendidas como práticas investigativas. A própria complexificação dos códigos penais e de processo penal acabaram determinando tal parametrização, uma vez que os investigadores precisam trabalhar pautados nas leis, orientando seu trabalho por uma estrutura de regras e regulamentos que determinam os padrões mínimos para coleta de evidências a serem utilizadas em processos judiciais.

No entanto, como discutido anteriormente, é praticamente impossível que a lei antecipe ou preveja a vasta gama de circunstâncias fáticas que caracterizam o cometimento de cada tipo de crime. Diferentes tipos de ofensa demandam conjuntos de informações bastante distintas a serem apuradas. Por exemplo: enquanto um crime como agressão doméstica demanda que se produzam informações detalhadas sobre a conexão entre vítima e autor, as circunstâncias e a motivação das agressões, bem como o grau das lesões, delitos como homicídios podem impor aos policiais a produção de elementos de informação sobre complexas redes de grupos e mercados criminais. Cabe aos investigadores identificar e reunir essas informações através de inúmeros meios admitidos no ordenamento jurídico, bem como interpretá-las de maneira a torná-las úteis para esclarecer o crime e delimitar sua autoria. Posteriormente, as provas apresentadas na investigação ainda passam pelo crivo do Ministério Público e do Poder Judiciário, que podem validá-las ou não.

A natureza da tarefa investigativa é, portanto, amplamente moldada pelo que prevê e aceita o Direito Penal. E a sociedade espera que os investigadores operem sob padrões éticos e justos, com observância à lei e aos direitos fundamentais. Sob esse prisma, Soares (2014) nos revela que uma investigação criminal eficiente é vista sob dois aspectos: deve trazer elementos cristalinos que auxiliem na elucidação dos crimes e na reconstrução cognitiva do evento delituoso e, por outro lado, assegure os direitos fundamentais de todos os indivíduos envolvidos. Para o autor, a ordem jurídica brasileira não admite que as investigações operem a partir da exclusão dos princípios

processuais garantistas que sustentam a análise de fatos penalmente relevantes, por mais graves que se mostrem.

Ocorre que, na prática, a investigação policial, assim como o trabalho policial em geral, é uma atividade frequentemente permeada por situações novas e desconhecidas. Isso faz com que, frequentemente, os investigadores sejam levados a improvisar ações diante de casos concretos. É nesse ponto que surge outra preocupação: o liame entre o legal e o ilegal, o formal e o informal, no desenvolvimento da atividade investigativa.

Para Batitucci (2011, p. 78), a discricionariedade é algo inerente à atividade investigativa, na medida em que cada investigador tem a capacidade de desenvolver um julgamento próprio sobre sua atuação no campo profissional, como é comum a médicos, engenheiros e advogados. O autor ainda cita Poncioni (2003, pp. 63-64, *apud* BATITUCCI, 2011), ao destacar que o trabalho policial não corresponde à estrutura burocrática ideal prevista por Max Weber, uma vez que, apesar de formalmente estruturada como burocracia, a maior parte do trabalho segue regras meramente diretivas de serviço.

Nesse contexto, para garantir o sucesso das investigações, as experiências individuais dos investigadores tendem a sobressair frente a modelos tecnicistas de produção de evidências, em especial quando envolvem crimes patrimoniais. Mingardi (2010, p. 216) revela que o conhecimento do “mundo do crime” é o principal fator que conduz ao sucesso das investigações relacionadas a crimes contra o patrimônio. Batitucci, em estudo etnográfico realizado no Departamento Especializado na Investigação de Homicídios de Belo Horizonte, é ainda mais enfático quanto à importância das características individuais no processo de investigação. Para ele, “a visão e a experiência do policial civil sobre sua área de atuação, a comunidade e as dinâmicas criminais orientam de forma maciça suas prioridades e processo de trabalho” (FJP, 2014, p. 26). Nesse aspecto, a investigação de um crime patrimonial se assemelharia à investigação de homicídio, pois não se inicia do crime em si, mas sim do criminoso, ou grupo criminoso. No entanto, tal ausência de métodos e padrões investigativos, somados aos improvisos dos profissionais envolvidos, geram dificuldades no momento da transposição das informações para os inquiridos, resultando na perda ou omissão inconsciente de dados.

A legislação processual penal brasileira estipula que todas as evidências sejam documentadas por escrito nos cadernos de investigação, sob o risco não terem validade no mundo jurídico. Entretanto, é bastante comum encontrar casos em que as anotações nos autos não retratam a complexidade do trabalho de investigação policial. Isso é frequentemente evidenciado, por exemplo, na falta de informações sobre os procedimentos que levaram à localização de testemunhas essenciais para o esclarecimento de determinados crimes. Via de regra, os inquéritos não trazem indicações sobre como os nomes de determinadas testemunhas foram obtidos. Em muitas situações, essa “omissão” é até proposital, tendo como propósito preservar as fontes de informações policiais e os próprios meios e técnicas de investigação. Aliás, inúmeras atividades são levadas a cabo no curso das investigações e não são registradas no IP. Miranda *et al* (2010) descrevem um trecho do manual de investigações da Academia de Polícia Civil do Rio de Janeiro:

“A atividade de investigar não se restringe aos documentos produzidos no bojo do inquérito policial; longe disso, muitos procedimentos são levados a efeito pela autoridade policial e seus agentes e ficam encobertos pelo véu da informalidade” (ACADEPOL, 2005:6, *apud* MIRANDA ET AL, 2010, p. 133).

Independentemente das medidas adotadas pelos investigadores, é evidente que seu trabalho é marcado por uma série de ações improvisadas, muitas das quais sustentadas em pontos ambíguos do ordenamento jurídico, ou mesmo passíveis de questionamentos quanto à sua legalidade ou regularidade. Consideremos, por exemplo, um cenário em que um investigador recebe informações sobre um indivíduo envolvido na comercialização de drogas ilícitas. Os policiais decidem abordar esse suspeito com o intuito prendê-lo em flagrante, mas, para isso, se passam por consumidores à procura de drogas. A situação retratada, de acordo com a legislação brasileira, configura um crime preparado ou forjado, cujas evidências colhidas são consideradas inválidas, ainda que estejam diante de quantidade considerável de substâncias espúrias apreendidas.

A tomada de decisões do investigador dependerá de uma série de fatores e, geralmente, visa alcançar o curso de ação mais eficaz para a elucidação do crime. Para melhor compreender como esse processo de

escolha ocorre, algumas doutrinas estipulam que os investigadores precisam adquirir habilidades e conhecimentos específicos acerca dos principais objetivos e técnicas de investigação. Muitas dessas técnicas e estruturas procedimentais são amplamente conhecidas, pois estão documentadas em manuais utilizados pelas polícias judiciárias em geral. Stelfox (2007, p. 637-638) sintetizou alguns dos principais elementos que estruturam as investigações criminais:

- **Gestão da cena do crime:** refere-se ao conjunto de procedimentos necessários à preservação de locais imediatos onde ocorrem os crimes, bem como à realização de inspeções detalhadas e a adoção de providências necessárias para recolher provas materiais e testemunhais. Além disso, também inclui o estudo do local mediato, isto é, local adjacente ou correlacionado ao palco do crime.
- **Investigação forense:** consiste na utilização de um conjunto de procedimentos balizados em métodos técnico-científicos para coletar e examinar dados e evidências, produzindo laudos com o objetivo de elucidar crimes.
- **Busca e apreensão:** a busca e apreensão é uma medida cautelar utilizada por polícias judiciárias com o objetivo de obtenção de provas sobre os fatos investigados. Pode ser cumprida em imóvel, veículo, aeronave e outros locais apontados na investigação.
- **Gerenciamento de vítimas e testemunhas:** incluiu a realização de entrevistas e tomada formal de depoimentos com vítimas e testemunhas, visando captar todas as informações disponíveis sobre os crimes. Podem se dar de maneira formal ou informal.
- **Gerenciamento de inteligência:** atividade voltada para a obtenção, análise, produção e disseminação de informações relevantes para a prevenção e a repressão dos crimes.
- **Gerenciamento de dados passivos:** envolve a obtenção e análise de dados produzidos por sistemas informatizados, como Circuitos Fechados de Televisão (CFTV), registros de chamadas telefônicas e

provedores de internet, registros financeiros, auditorias de computadores etc. As informações oriundas de dados passivos, desde que relacionadas com o ilícito, constituem-se em importantes meios de provas.

- **Investigação de eliminação:** investigação que visa apurar não apenas as motivações dos crimes, mas, sobretudo, eliminar possíveis linhas investigativas relacionadas a fatos criminosos ou a suspeitos.
- **Comunicação:** a interceptação de comunicações (conversas, mensagens, vídeos, etc) como meio de produção de provas no direito processual.
- **Policiamento secreto:** ocorre pela utilização de campanhas ou técnicas de infiltração em organizações ou meios criminosos.
- **Gestão de suspeitos:** emprega técnicas de comunicação com o objetivo de obter confissões ou cooperação espontânea de suspeitos em relação à autoria de crimes, bem como a apreensão e recuperação de produtos do crime.

Conforme mencionado anteriormente, as investigações podem assumir diversos formatos a depender da natureza do crime (homicídio, furto, roubo, fraude etc.). Diferentes técnicas de investigação se complementam e a escolha da abordagem a ser adotada em uma apuração dependerá de uma série de fatores relacionados não apenas à dinâmica criminal que se investiga, mas também à própria capacidade e recursos disponíveis. Em linhas gerais, existem dois enfoques principais: o primeiro deles parte do crime como ponto de partida para identificar a autoria, enquanto o segundo parte de um suspeito para esclarecer o delito cometido.

O crime de homicídio é um bom exemplo de uma investigação policial que segue o primeiro percurso, pois é inegável que a cena do crime já oferece uma série de elementos para estruturar a apuração (MINGARDI, 2010). Por outro lado, crimes de furtos ou roubos (delitos muitas vezes oportunistas), costumam ter investigação mais desafiadora e acabam, na maioria das vezes, seguindo o segundo caminho.

Investigações policiais levadas a cabo pela polícia judiciária nos casos de furto e roubo de veículos aproximam-se da lógica de investigação prevista para os crimes patrimoniais em geral (ACADEPOL, 2017). Diferentemente do que ocorre no crime de homicídio, no qual se parte da pessoa (vítima) para apurar a autoria, nos crimes patrimoniais a apuração tem como ponto de início o bem furtado ou roubado para se chegar ao autor. A investigação policial de furtos e roubos de veículos, segundo Pimentel (2022, p. 12), comumente envolve o seguinte:

“a) o rastreamento da origem das autopeças comercializadas nesse espaço, bem como dos veículos desmanchados (busca-se saber se são peças oriundas de carro receptado ou de carro “legal”, comprado de leilão); b) a localização de outros objetos que possam comprovar o crime de receptação de carros roubados (como bloqueadores de sinal de rastreador e chaves de veículos); e c) uma checagem dos antecedentes criminais dos envolvidos (especialmente se possuem envolvimento com crimes como roubo, furto e receptação)”.

Na medida em que os investigadores avançam para investigações mais complexas, é possível que necessitem empregar novas técnicas. Afinal, a investigação criminal não pode ser tratada de forma fragmentada. É crucial ter em mente que o sucesso de qualquer investigação está na compreensão de que as técnicas de coletas de dados integram um todo e se conectam entre si (ACADEPOL, 2017, p. 89).

Não se pretende, neste trabalho, destrinchar todas as técnicas de investigação passíveis de serem mobilizadas por polícias judiciárias, sobretudo porque o curso de uma apuração criminal depende de diversas variáveis. Conforme a situação ou circunstância fática, caberá ao investigador promover arranjos (não descritos em regras e manuais) visando colher informações que levem ao deslinde do caso. Desde que não colidam com o ordenamento jurídico, as informações podem se transformar em provas válidas na persecução penal. Propomos, no entanto, uma discussão mais acurada acerca da investigação criminal forense, por entender que tal ramo investigativo é pertinente para nosso problema da pesquisa.

### **2.3.1 A ciência forense como técnica de investigação**

A consolidação das democracias modernas fez com que, pelo menos em termos formais, a prática da investigação criminal eficaz, ou seja, uma investigação capaz de apontar a verdade real por trás de um comportamento criminoso e de traduzir um senso de justiça à sociedade, se alinhasse às premissas dos direitos humanos. A adoção de técnicas científicas tem sido um dos principais recursos da investigação policial para mitigar os riscos de abusos e arbitrariedades decorrentes de um sistema predominantemente inquisitorial.

Neste contexto, a perícia criminal adquire relevância, não apenas como segmento responsável pela produção de provas técnicas/periciais, mas também como segmento da investigação criminal que utilizará como fonte de seu trabalho o conhecimento científico e as inovações tecnológicas aplicadas (RODRIGUES *et al*, 2010, p. 844). Por ser considerada uma atividade eminentemente científica, a perícia é realizada por profissionais especializados, com formações em áreas diversas, como química, física, farmácia, engenharia, bioquímica, dentre outras. A partir do exame das evidências físicas, os peritos oferecem informações objetivas e, a priori, confiáveis sobre o incidente investigado.

A evidência material, no entanto, não possui uma definição clara na literatura. Barroso (2010, p. 4), por exemplo, considera que evidência pode se constituir em “qualquer elemento, desde objetos grandes aos itens microscópicos, produzido durante a execução do crime e coletado no local ou em locais relacionados”. Submetidos ao exame pericial, as evidências ou vestígios podem constituir importantes provas materiais do fato delituoso (SALA, 2018). Percebe-se, então, que a evidência material desempenha um papel central e especialmente relevante na investigação criminal, uma vez que, em regra, gera maior segurança e credibilidade quando comparada às demais fontes de informação.

Sobre o tema, Eck e Rossmo (2019) apontam que toda evidência possui uma taxa de erro: é o caso de uma testemunha ocular que reconhece erroneamente um suspeito; uma pessoa que realiza uma confissão falsa; ou mesmo um teste científico que produz um falso resultado positivo. Entre as três situações citadas, não é difícil identificar que os erros envolvendo evidências

físicas, apesar de ocorrerem, são menos prováveis do que aqueles derivados de provas subjetivas.

A literatura destaca a necessidade de preenchimento de diversos critérios para que uma investigação seja classificada como científica. Giovanelli e Garrido (2011, p. 8-10) dividem tais características em quatro grandes grupos:

- a) **Padronização de procedimentos:** a investigação científica adota a forma de protocolos e procedimentos operacionais padrão (POP) que precedem ao exame e devem ser utilizados pelos peritos.
- b) **Produção científica e comunidade científica balizadora:** a pesquisa científica deve ter como referência básica a validação do conhecimento científico através de práticas reconhecidas pela comunidade científica, ou entre seus pares.
- c) **Formação e capacitação:** a formação através de manuais e da leitura de pesquisas científicas é primordial para a preparação metodológica e prática do profissional.
- d) **Acesso aos meios de investigação:** referem-se à infraestrutura de laboratórios para as pesquisas e os materiais e equipamentos necessários para o manuseio dos vestígios encontrados em locais de crime.

O uso de técnicas científicas para a solução de crimes pode repercutir diretamente na efetividade e na qualidade do trabalho investigativo. HEKIM *et al* (2013) identificam uma série de estudos que mostram que a evidência física e a análise forense aumentam a eficácia da investigação criminal (BRADBURY & FEIST, 2005; PETERSON, MIHAJLOVIC & GILLILAND, 1984 *apud* HEKIM *et al*). Ainda assim, outras pesquisas demonstraram que a evidência forense é subutilizada (BURROWS *et al*, 2005; CHAIKEN *et al*, 1976; HORVATH E MEESIG, 1996; JONES & WEATHERBURN, 2004 *apud* HEKIM *et al*, 2013).

A utilização limitada da perícia nas investigações criminais certamente não é devida à falta de evidências físicas disponíveis. Ao contrário, a subutilização de provas periciais envolve uma série de outros fatores, geralmente relacionados a limitações de infraestrutura e de preparo técnico das unidades de investigação. Pesquisa de campo realizada por Mingardi (2013)

identificou diversos elementos explicativos da pouca utilização de material pericial pelas policiais judiciárias no Brasil. No entanto, talvez nenhum seja mais recorrente do que a preservação inadequada de locais de crime, falha que impede a devida coleta de vestígios relacionados aos fatos delituosos.

Outras limitações para o uso de provas técnicas estão relacionadas a problemas e precariedade de infraestrutura das próprias forças policiais, o que faz com que diversos vestígios, mesmo que recolhidos, não tenham utilidade para as investigações. É o caso, por exemplo, de impressões digitais deixadas em cenas do crime. O descaso dos governos em manter atualizados bancos de dados de impressões digitais faz com que inúmeros crimes deixem de ser elucidados através do simples confronto papiloscópico, principalmente os crimes patrimoniais.

Mesmo a carência de profissionais de perícia criminal acarreta lentidão à confecção dos laudos periciais que, em muitos casos, só são disponibilizados quando os inquéritos já foram até mesmo finalizados. Mingardi (2013) também aponta outra questão que traz prejuízo para a incorporação das provas técnicas/periciais ao processo de investigação: o distanciamento entre prova material e os elementos testemunhais. Apesar de integrarem o mesmo caderno de investigação, laudos periciais e depoimentos frequentemente não são articulados de modo a compor um conjunto probatório orgânico. Essa desarticulação é suficiente para ensejar dúvidas quanto à confiabilidade de ambos os conjuntos indiciários.

Há de se pontuar também a crítica que alguns autores fazem sobre a ideia de que a perícia criminal pode ser, por si só, garantidora de uma investigação criminal mais efetiva. Eck e Rossmo (2019), por exemplo, argumentam que, mesmo nos casos em que um bom conjunto de evidências físicas é processado pela perícia, seu potencial para solucionar crimes será comprometido se a agência policial não conseguir articulá-lo com outros elementos de prova. Sozinhas, provas periciais raramente se mostram capazes de desvendar circunstâncias dos crimes e identificar seus atores (PETERSON *et al*, 2010).

A baixa contribuição da perícia criminal para a elucidação de crimes também é discutida entre os próprios investigadores. Entrevistados em estudo realizado pela Fundação João Pinheiro, policiais civis de Minas Gerais

revelaram que, muitas vezes, os laudos periciais atendem basicamente a parâmetros formais, não acrescentando nada à elucidação das dinâmicas envolvidas nos crimes (FJP, 2014, fl. 31). A pesquisa apontou dois aspectos, igualmente descritos por Mingardi (2013), que justificam tal avaliação:

- “i) **Desvalorização institucional do trabalho da perícia criminal**, traduzida em baixa capacitação, inexistência de programas de qualificação continuada, necessidade de reforço de estrutura/equipamentos e reduzida equipe para atender a demanda estadual;
- ii) **Ausência de sentido institucional de integração das funções**, que culmina na inexistência de diálogo entre as equipes de investigadores e os peritos que trabalham em um mesmo caso e, portanto, deixam de trocar informações que seriam potencialmente relevantes” (FJP, 2014, fl. 31).

Nesta seção, procurou-se discutir algumas das principais questões que perpassam a temática da investigação criminal. Trata-se de uma atividade extremamente complexa, cujo dinamismo faz com que seus procedimentos e métodos estejam sempre em constante transformação. Esse dinamismo pode ser uma resposta à complexidade crescente das infrações penais e à rápida evolução da tecnologia.

Por outro lado, houve aqui também a preocupação de discutir a eficácia da investigação policial no Brasil, sobretudo levando em consideração que, por determinação legal, ela precisa se desenvolver dentro do instrumento do inquérito policial. Investigação criminal e inquérito policial são institutos distintos e, em tese, não dependentes um do outro. O inquérito policial, no entanto, enquanto plataforma dentro da qual se desenvolve a investigação, tem se revelado rígido, burocrático, excessivamente baseado em papelada e pouco adaptado às novas abordagens, dinâmicas e metodologias de investigação.

Por fim, discutiu-se também a subutilização das provas periciais nos processos investigativos, característica que hoje se constitui em entrave para a eficiência das apurações policiais. Fruto da falta de infraestrutura técnica, material e de pessoal que caracteriza as organizações policiais no país (ou mesmo da cultura policial que historicamente sempre privilegiou o uso de provas testemunhais), o pouco aproveitamento de elementos probatórios periciais é hoje um dos principais pontos de fragilidade do material investigativo produzido para o sistema de justiça.

Tendo tais questões como referência, a próxima seção discutirá não apenas o arranjo institucional adotado hoje pela Polícia Civil de Minas Gerais para subsidiar a realização de seu trabalho de investigação e resolução de crimes, mas também as práticas profissionais cotidianamente colocadas em curso por seus agentes a partir de tais estruturas. Trata-se de compreender, empiricamente, como uma organização policial tem se estruturado e operado para enfrentar os desafios advindos da crescente complexificação dos fenômenos criminais.

### 3. A POLÍCIA CIVIL DE MINAS GERAIS

Conforme discutido anteriormente, o trabalho de investigação criminal é profundamente impactado por problemas de infraestrutura e carência de recursos. Entretanto, há de se observar também os efeitos produzidos pelos modos de organização adotados pelas corporações policiais. Por isso, é importante analisar a atual estrutura da PCMG, pois seu arranjo organizacional determina, em muitos sentidos, seus modos de trabalho e seu fazer investigativo.

Em Minas Gerais, a Polícia Civil é a instituição designada para exercer as funções de polícia judiciária. Estruturada sob os princípios da hierarquia e da disciplina, a corporação possui diferentes carreiras em seu quadro funcional, mas todos sob a chefia de delegados de polícia. O papel desempenhado pela PC é de extrema importância para o Sistema de Justiça Criminal, na medida em que são as suas investigações criminais que fornecem os elementos probatórios mínimos para impulsionar e viabilizar a atuação do Ministério Público e do Poder Judiciário.

Na prática, as atividades desenvolvidas pela PC alcançam diversos setores da administração pública estadual, inclusive algumas funções de natureza tipicamente administrativa. Entretanto, a investigação criminal é a atividade central que define o negócio institucional da PC. Ao examinar o sítio eletrônico da corporação, observa-se a ênfase dada à atividade investigativa, tida como um papel fundamental da instituição:

“Apuração de crimes e contravenções, por meio da investigação criminal cientificamente aplicada, e o exercício da polícia judiciária para o esclarecimento de autoria, materialidade, motivo e circunstância, bem como a identificação civil e criminal, o registro e licenciamento de veículos, a formação e o controle de condutores, objetivando a segurança pública, a promoção de direitos e o fortalecimento da democracia”<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> <https://www.policiacivil.mg.gov.br/pagina/institucional>

**Figura 3: Logotipo da Polícia Civil de Minas Gerais**



**Fonte: Polícia Civil de Minas Gerais**

A partir de sua Lei Orgânica (Lei Complementar nº 129/2013) a instituição é organizada em órgãos da administração superior, órgãos de administração e unidades administrativas, conforme dispõe o artigo 17:

**“Art. 17 São órgãos da PCMG:**

**I - da administração superior:**

- a) Chefia da PCMG;
- b) Chefia Adjunta da PCMG;
- c) Conselho Superior da PCMG;
- d) Corregedoria-Geral de Polícia Civil

**II - de administração:**

- a) Gabinete da Chefia da PCMG;
- b) Academia de Polícia Civil;
- c) Departamento de Trânsito de Minas Gerais;
- d) Superintendência de Investigação e Polícia Judiciária;
- e) Superintendência de Informações e Inteligência Policial;
- f) Superintendência de Polícia Técnico-Científica;
- g) Superintendência de Planejamento, Gestão e Finanças.

**§ 1º Integram, ainda, a estrutura orgânica da PCMG as seguintes unidades administrativas:**

I - Instituto de Criminologia;

II - Departamentos de Polícia Civil:

- a) Delegacias Regionais de Polícia Civil:
  - a.1) Circunscrições Regionais de Trânsito - Ciretrans;
  - a.2) Delegacias de Polícia Civil;
- b) Divisões Especializadas:
  - b.1) Delegacias Especializadas;

III - Instituto de Criminalística;

IV - Instituto Médico-Legal;  
V - Postos de Perícia Integrada, Postos Médico-Legais e Seções Técnicas Regionais de Criminalística;

VI - Instituto de Identificação:  
a) Postos de Identificação;

VII - Hospital da Polícia Civil;

VIII - Colégio Ordem e Progresso;

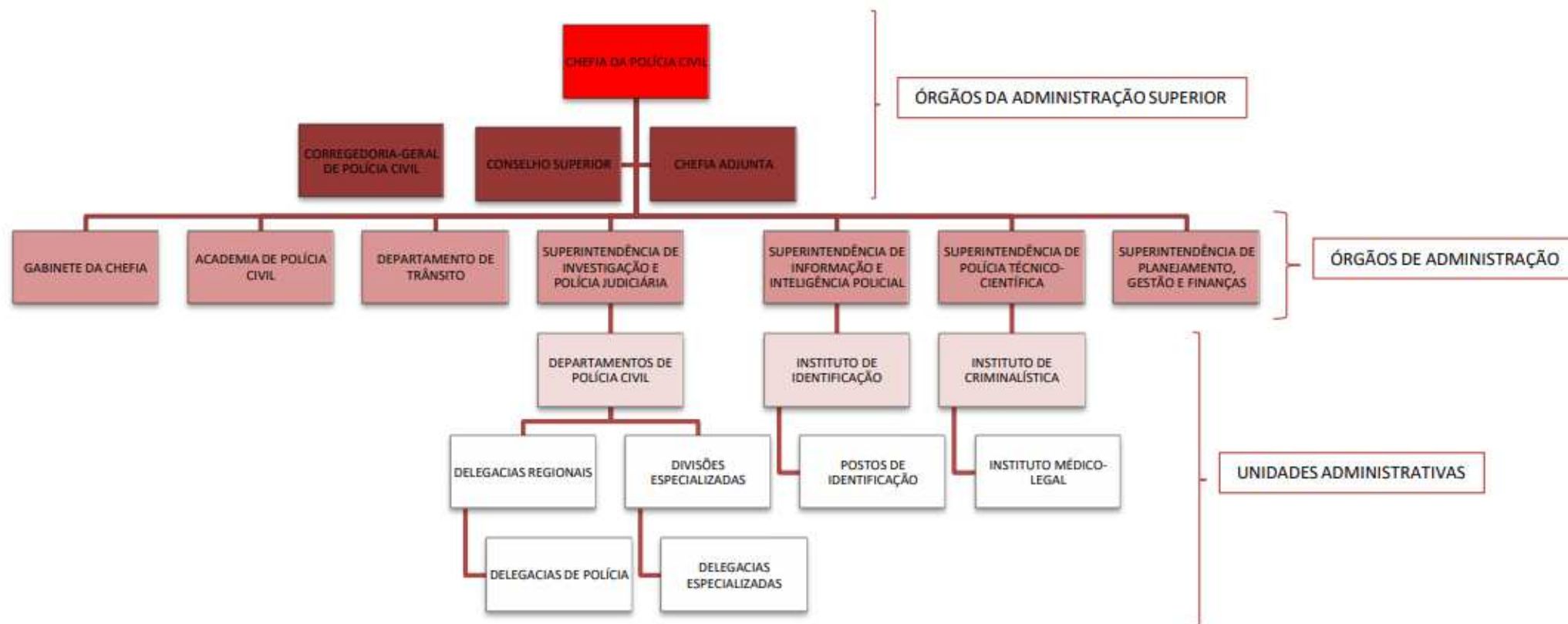
IX - Divisão de Polícia Interestadual - Polinter;

X - Casa de Custódia da Polícia Civil”.

No âmbito da administração superior, ressalta-se a criação de um colegiado, de caráter consultivo, integrado por representantes de cada uma das carreiras policiais civis. Historicamente, o Conselho Superior da Polícia Civil, com função de assessorar e auxiliar a Chefia da PCMG (art. 24 da Lei Orgânica da PCMG), era composto por Delegados de Polícia, bem como por representantes das carreiras da Superintendência Técnico-Científica (Médicos Legistas e Peritos Criminais). Entretanto, a Lei Complementar nº 129 ampliou o rol de representações e inseriu em sua estrutura representantes das carreiras de Investigador de Polícia e Escrivão de Polícia.

Para o propósito deste trabalho, interessa-nos a Superintendência de Investigação e Polícia Judiciária, sob a qual estão vinculadas as unidades operacionais da PCMG, responsáveis por desempenhar a investigação criminal.

Figura 4: Organograma da PCMG



Fonte: Elaborado pelo autor.

Com o foco na atividade finalística de investigar as infrações penais, a Polícia Civil trabalha com duas lógicas que se sobrepõem: a lógica da investigação pautada pela competência territorial e a lógica da especialização temática. Nesse sentido, as chamadas “delegacias de área” operam a partir da lógica generalista territorial, tendo como competência investigar crimes de menor monta registrados em determinadas áreas geográficas (as Áreas Integradas de Segurança Pública – AISP), constituídas a partir de limites previamente compatibilizados com unidades correspondentes da Polícia Militar. A atuação dessas delegacias é pautada por lógica criminal generalista, ou seja, possuem competência para investigar quaisquer crimes praticados no âmbito de sua circunscrição (com exceção de determinados crimes de maior monta, definidos como atribuição de delegacias especializadas).

Por outro lado, a lógica da especialização se estrutura a partir do pressuposto de que alguns tipos de crimes possuem maior grau de complexidade (podendo envolver sofisticadas redes de grupos e mercados criminais) e, portanto, demandam maior investimento técnico para serem apurados. É nesse sentido que, em Minas Gerais, delitos como homicídios, latrocínios, roubos a bancos, roubos de cargas e outros são investigados por unidades especializadas. Sobre essa perspectiva, Barreto Júnior *et al.* (2007, p. 43) nos fornecem os principais objetivos almejados para a criação de uma Delegacia Especializada:

“São unidades de ação operacional, com atividade especializada, com atribuições de subsidiar informações às delegacias territoriais para que estas possam adotar as medidas necessárias para a investigação, prevenção, repressão e processamento, na área de sua circunscrição. Deverão ainda oferecer suporte técnico, bem como auxiliar nas investigações quando solicitado. Em situações especiais possuem atribuições e autonomia investigativa em todo o Estado, atendendo a índices criminais e número populacional (...)” (BARRETO JÚNIOR *et al.*, 2007, p. 43).

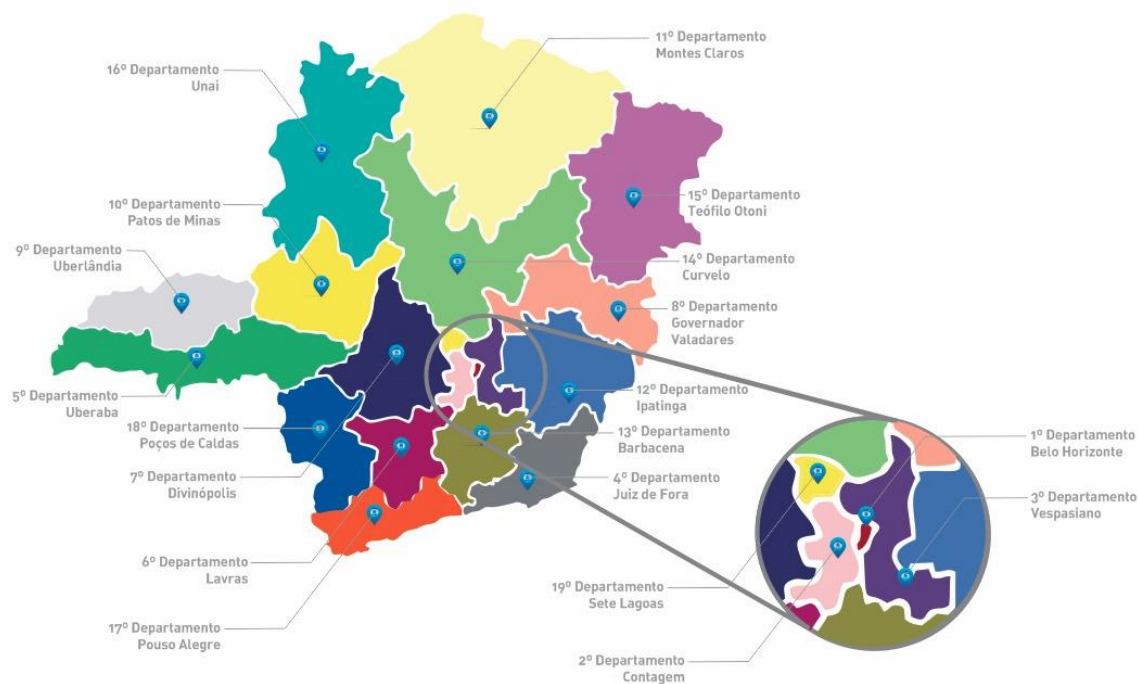
A definição acima compreende três aspectos importantes na rotina de uma delegacia especializada: o primeiro é a especialização temática da unidade, com competência para investigar determinada matéria; o segundo refere-se ao fato de que a matéria das delegacias especializadas confunde-se com a atribuição das delegacias de área, o que faz com que as especializadas possam assumir papel de atuação complementar, seja de modo auxiliar, ou

assumindo determinadas investigações que se mostrem mais complexas; e o terceiro aspecto se refere à atuação das especializadas em nível estadual, ou até mesmo fora das fronteiras do Estado.

Autores como Nascimento (2008), no entanto, fazem críticas ao modelo, contestando sua efetividade. Para a autora, a especialização pode se referir exclusivamente à matéria (crime), sem que haja, necessariamente, preocupação institucional em formar policiais com saberes especializados. A efetiva especialização dos agentes, com a instituição adotando providências para capacitar seus investigadores a lidar com situações que exigem conhecimento técnico e aprofundado, frequentemente é deixada de lado.

Para desenvolver sua atividade investigativa em âmbito territorial, a PCMG dispõe de equipes distribuídas em 19 Departamentos, alocados em Regiões Integradas de Segurança Pública (RISP). Cada um destes Departamentos é composto por Delegacias Regionais, sendo 67 no interior do Estado e 06 na Capital. Subordinadas às Delegacias Regionais funcionam as Delegacias de Polícia de área, unidades que efetivamente desenvolvem a investigação e a presidência de inquéritos policiais.

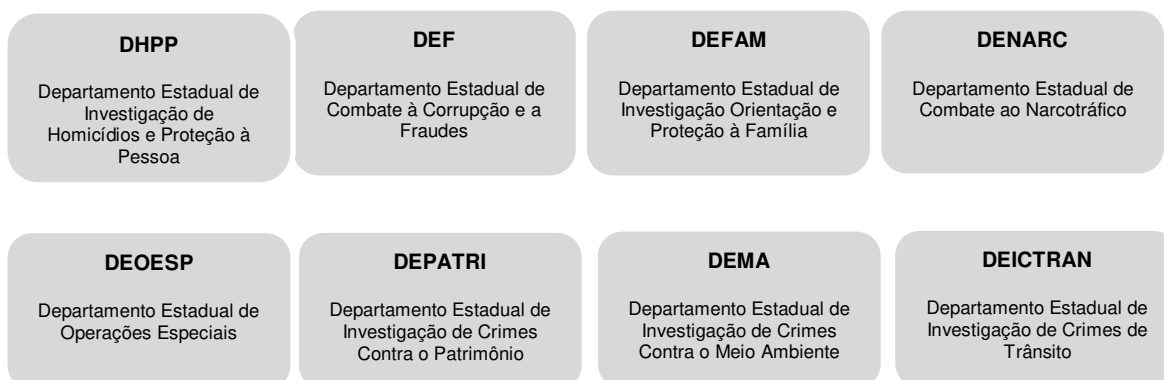
**Figura 5: Divisão territorial da PC em MG para fins de atuação**



**Fonte: PCMG.**

Quanto às unidades especializadas, a PC criou 08 Departamentos de atuação especializada, localizados em Belo Horizonte, aos quais estão subordinadas operacionalmente as delegacias especializadas. Assim como ocorre com as delegacias de área, compete às delegacias especializadas a presidência dos inquéritos policiais com a finalidade de apurar as infrações penais e compilar evidências que serão utilizadas na persecução penal.

**Figura 6: Unidades policiais civis de atuação especializada**



**Fonte: PCMG.**

Compreendida a estrutura organizacional adotada pela Polícia Civil de Minas Gerais para desempenhar seu papel investigativo, apresentaremos, no capítulo seguinte, o percurso metodológico trilhado pela presente dissertação. O objetivo é discutir as estratégias metodológicas adotadas pela presente dissertação (dados e informações coletadas, metodologias e categorias de análise), mobilizadas para fundamentar as análises desenvolvidas na seção seguinte, quando será apresentado um diagnóstico empírico da investigação policial especializada para os crimes de furto e roubo de veículo.

#### 4. DADOS E METODOLOGIA

Conforme mencionado anteriormente, o interesse em estudar o problema das práticas investigativas que a Polícia Civil coloca em operação para lidar com os crimes de furtos e roubos de veículos surgiu devido à relativamente escassa literatura sobre o assunto. Há muitas pesquisas que falam dos fenômenos criminais em geral sem, contudo, abordar ou aprofundar a discussão a partir da perspectiva do trabalho cotidiano realizado pelas Polícias Civis.

Sobre a escolha da natureza do crime investigado, é preciso fazer outra observação importante: grande parte dos trabalhos científicos que abordam a temática da investigação policial analisa a questão a partir da apuração dos crimes de homicídio. Para além do fato de se tratar do bem jurídico mais importante tutelado pela lei, a preferência por esse tipo penal justifica-se também pela maior precisão dos dados disponíveis, já que o homicídio possui baixas taxas de subnotificação e é o principal indicador de violência utilizado na formulação de políticas de segurança pública.

A relativamente pouca exploração acadêmica do tema dos furtos e roubos de veículos não condiz com a relevância do tema. Como observado anteriormente, os veículos automotores ocupam hoje posição central nas complexas redes de mercados ilegais e dinâmicas criminais. É comum o emprego de veículos para o transporte de pessoas ou coisas envolvidas em uma variedade de crimes, independentemente da sua natureza (tráfico de drogas, homicídio, furto, roubo, etc.). E muitos desses veículos são furtados ou roubados, porquanto os criminosos visam eliminar os rastros que os conectam aos atos ilícitos e, conseqüentemente, dificultar o trabalho investigativo da polícia. E é por isso que a presente dissertação se dedica a compreender o trabalho investigativo feito pela Polícia Civil na repressão aos furtos e roubos de veículos.

O estudo se baseará na análise de dois casos concretos de investigações criminais, selecionados entre apurações recentes que tramitaram na Divisão Especializada em Prevenção e Investigação de Furtos e Roubos de Veículos Automotores – DEPIFRVA, unidade da Polícia Civil de Minas Gerais que apresenta maior expertise na matéria.

Por se tratar de um estudo qualitativo, a análise dos casos implicou em escolhas por parte do pesquisador. A começar pelo tipo investigação a ser examinada. Optou-se por estudar eventos de furtos e roubos de veículos que envolviam a atuação de organizações criminosas e não delinquentes isolados. Tal escolha se deu pela maior complexidade do fenômeno criminal e, conseqüentemente, do trabalho investigativo necessário para apurar suas circunstâncias.

Assim, o estudo de investigações que se dedicaram a apurar crimes praticados por organizações especializadas em furtos e roubos de veículos tem o potencial de encontrar resultados mais abrangentes e generalizáveis, produzindo também achados sobre outras dinâmicas criminais subjacentes. Sobretudo, tal pesquisa pode expor, com maior detalhamento, as diferentes estratégias e modos de trabalho colocados em curso pela polícia investigativa para lidar com fenômenos razoavelmente semelhantes. Por meio do estudo desses casos, acredita-se ser possível mapear a prática cotidiana do “fazer investigativo” operado pela DEPIFRVA para o enfrentamento dos roubos e furtos de veículos.

Em termos práticos, a seleção dos casos a serem estudados teve início através de pesquisas de reportagens publicadas na internet, localizadas a partir das seguintes chaves de busca pertinentes ao objeto da dissertação: Polícia Civil de Minas Gerais; furtos de veículos; roubos de veículos; organização criminosa; quadrilha; desmanche; clonagem. Entre os resultados da pesquisa, foram eleitas duas investigações de destaque. A primeira é relacionada à atuação de um grupo criminoso envolvido no desmanche de carros para a venda de suas peças e componentes na região metropolitana de Belo Horizonte. A segunda refere-se a uma organização destinada à clonagem e revenda de veículos em diversos estados brasileiros.

Cada caso foi selecionado de modo a representar diferentes contextos e desafios enfrentados pela Polícia Civil na investigação de furtos e roubos de veículos. Ao explorar esses exemplos, a dissertação também oferece *insights* sobre as práticas investigativas adotadas pela PC, contribuindo para o aprimoramento contínuo das estratégias de repressão a esses delitos e para o avanço do entendimento acadêmico sobre o tema.

Para construir um quadro analítico de referência, a pesquisa mobilizou referenciais teóricos e empíricos relacionados a dois grandes eixos estruturantes: o fenômeno criminal dos furtos e roubos de veículos e a investigação policial. Dentro do primeiro, buscou-se construir um diagnóstico quantitativo geral do fenômeno dos furtos e roubos de veículos no Brasil e em Minas Gerais, também dando destaque às conexões que esses crimes têm com outras dinâmicas criminais.

Dentro do eixo de investigação policial, pretendeu-se examinar os seguintes pontos: as condições gerais para a realização do trabalho investigativo; a investigação policial dentro do modelo do inquérito policial; e a investigação policial especializada nos crimes de furto e roubo de veículos, na qual estão presentes elementos do trabalho investigativo, tais como procedimentos, técnicas, dificuldades, relações com outras unidades e organizações do Sistema de Justiça Criminal, entre outros.

O último ponto enfrentado se refere à Lei 12.977/14, denominada Lei do Desmonte. Frisa-se que não se pretende neste trabalho tratar sobre o impacto da lei no mercado automotivo ou no fenômeno dos furtos e roubos de veículos. O foco são os possíveis efeitos da norma regulatória sobre as práticas investigativas promovidas pela PC.

Para sustentar tais discussões, além da pesquisa bibliográfica, o levantamento de dados também envolveu análise documental (estudos, legislações, pareceres, apresentações, cartilhas, ofícios, arquivos, inquéritos policiais, etc.) e entrevistas semiestruturadas com atores-chave da Polícia Civil de Minas Gerais. O acesso aos dois inquéritos policiais que materializaram as investigações foi realizado de forma irrestrita, com a autorização dos Delegados que presidiram os autos. O trabalho incluiu o exame de medidas cautelares decretadas pela Justiça e que se vinculavam ao objeto da investigação, tais como interceptações telefônicas, quebra de sigilos bancários, quebra de sigilos telemáticos e diligências de busca e apreensão domiciliar.

As entrevistas semiestruturadas, no total de doze (12), se concentraram nos policiais civis que efetivamente atuaram nas investigações analisadas: dois (02) Delegados de Polícia; seis (06) Investigadores; dois (02) Escrivães. Tal recorte se justificou pela participação ativa de todos esses atores nas investigações policiais analisadas, visando à obtenção de informações mais

detalhadas sobre as práticas policiais adotadas e outros procedimentos que, porventura, não tenham sido documentados nos inquéritos.

Além dos policiais civis, optou-se por entrevistar o proprietário de uma empresa de grande porte do setor de desmontagem de veículos, credenciada pelo DETRAN-MG e localizada em Belo Horizonte. Por meio deste informante, tentou-se compreender, indiretamente, os reflexos da regulação de mercado na atuação da PC e, mais especificamente, averiguar eventuais impactos no trabalho investigativo da DEPIFRVA advindos da Lei 12.977/14.

Uma última entrevista foi realizada com o proprietário de uma empresa de chaveiros, com atuação em Belo Horizonte. Tal conversa não foi planejada no desenho original da pesquisa. Entretanto, informações levantadas em um dos casos estudados indicaram que a ausência de regulamentação dessa atividade profissional projeta impactos sobre as dinâmicas de furtos e roubos de veículos e, conseqüentemente, repercute nos trabalhos da PC.

Por fim, além das entrevistas semiestruturadas, também foi realizado um grupo focal com membros de uma mesma Delegacia (um Delegado, um Escrivão e três Investigadores). O objetivo do grupo de discussão foi promover a comunicação aberta entre os membros da equipe e o compartilhamento de ideias que permitissem o melhor entendimento das dinâmicas investigativas internas da unidade policial. A tabela a seguir apresenta a relação dos entrevistados, bem como a dos integrantes do grupo focal.

**Tabela 1 – Relação dos atores-chave entrevistados e participantes de grupo focal**

<b>Nº DO ENTREVISTADO</b>	<b>PROFISSÃO</b>	<b>PROCEDIMENTO</b>	<b>DATA DA ENTREVISTA / GRUPO FOCAL</b>
1	Policia Civil – Delegado	Entrevista e Grupo Focal	25/09/2023 e 04/10/2023
2	Policia Civil – Delegado	Entrevista	03/10/2023
3	Policia Civil – Investigador	Entrevista e Grupo Focal	26/09/2023 e 04/10/2023
4	Policia Civil – Investigador	Entrevista e Grupo Focal	26/09/2023 e 04/10/2023
5	Policia Civil – Investigador	Entrevista e Grupo Focal	27/09/2023 e 04/10/2023
6	Policia Civil – Investigador	Entrevista	02/10/2023
7	Policia Civil –	Entrevista	01/10/2023

	Investigador		
8	Policia Civil – Investigador	Entrevista	02/10/2023
9	Policia Civil – Escrivão	Entrevista	29/09/2023
10	Policia Civil – Escrivão	Entrevista	02/10/2023
11	Empresário	Entrevista	10/10/2023
12	Chaveiro	Entrevista	27/10/2023

A próxima seção apresenta uma análise de dados criminais sobre furtos e roubos de veículos em Belo Horizonte e em todo o Estado de Minas Gerais. Além disso, apresenta-se também a estrutura específica da Polícia Civil destinada à investigação desses eventos.

## **5. O FENÔMENO DOS FURTOS E ROUBOS DE VEÍCULOS E A LEI DO DESMONTE**

### **5.1 Mercados informais e mercados ilegais**

Antes de explorar mais a fundo o fenômeno dos furtos e roubos de veículos automotores, é imperioso conectá-lo à proliferação das economias informais e dos mercados ilegais ou redes de ilegalismos (MAIA; OLIVEIRA, 2021). As práticas informais e os mercados ilegais desempenham um papel significativo na economia global. A Organização Internacional do Trabalho – OIT, na Recomendação nº 204, define a economia informal como “todas as atividades e unidades econômicas que, na lei ou na prática, não estejam cobertas ou estejam insuficientemente cobertas por disposições legais”.<sup>11</sup>

Por sua vez, os mercados ilegais, de acordo com Beckert e Dewey (2017, p. 2), são caracterizados como “arenas de troca regular de bens ou serviços por dinheiro em condições de competição e nas quais o próprio produto ou sua produção, troca ou consumo violam disposições legais”. Ou seja, a primeira parte apresenta características compartilhadas por mercados legais e ilegais, enquanto a segunda parte sinaliza a especificidade desse tipo de troca: a violação das estipulações legais.

Embora compartilhem características semelhantes, há uma clara distinção nos conceitos de economia informal e mercado ilegal. Em ambos os casos há o afastamento dos padrões e regulamentações legais. Porém a economia informal explora as lacunas deixadas pela regulamentação legal, enquanto os mercados ilegais violam diretamente essas regras. Em outras palavras, a simples desvinculação de regulamentações oficiais não necessariamente é condição para se enquadrar uma atividade econômica no conceito de mercado ilegal, até mesmo porque ela lida, em regra, com produtos legais.

Os estudos etnográficos sobre mercados ilegais apontam que é relativamente comum a formação de alianças entre atores legais e extralegais, bem como entre empresas privadas e órgãos públicos (BECKERT e DEWEY, 2017, p. 10). Ao se referir principalmente às alianças extralegais, a literatura tende a afirmar que estas decorrem de relações questionáveis entre agentes privados e públicos, podendo originar até mesmo estruturas complexas como

---

<sup>11</sup> Fonte: <https://www.ilo.org>

organizações criminosas (PIMENTEL, 2020; PIMENTEL e PINHO, 2023; FELTRAN e FROM, 2020).

Devido à heterogeneidade dos mercados ilegais, Beckert e Dewey (2017, p. 4) categorizaram-nos em basicamente cinco tipos distintos, classificações essas relevantes para o desenvolvimento do presente trabalho. A primeira se refere à troca de produtos ou serviços que são proibidos desde sua origem. É a situação, por exemplo, de determinados tipos de drogas e da pornografia infantil. Os produtos desse mercado, por óbvio, são segregados da economia legal.

A segunda categoria se refere aos produtos roubados. Aqui, o produto em si é legal, porém foi despojado irregularmente de seu proprietário e caiu na posse de uma pessoa que tentou vendê-lo ilegalmente, tornando sua venda e compra também ilegais. Sendo a procedência do produto ilícita, a sua aquisição configura crime tipificado como receptação.<sup>12</sup>

A terceira categoria engloba produtos objetos de falsificação. Assim como os produtos roubados, a comercialização de produtos falsificados também é proibida e constitui crime. O comércio desses produtos representa uma parte significativa da economia e é um grave problema a ser enfrentado, especialmente no caso da falsificação de medicamentos, bebidas e alimentos.

Esses produtos podem ser transacionados em mercados em separado (clandestinos) ou integrar mercados legais, misturando-se com produtos originais. A contrafação de produtos farmacêuticos é um claro exemplo da magnitude desse problema. Segundo a Organização para a Cooperação do Desenvolvimento Econômico (OCDE), estima-se que a falsificação de remédios (incluindo os de baixa qualidade) contribua com a fatia de 10% do mercado farmacêutico global, com taxas que variam consideravelmente entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos.<sup>13</sup>

O quarto tipo compreende bens ou elementos cuja comercialização é proibida. Pode-se citar o comércio de órgãos e de seres humanos. E finalmente, a quinta categoria de ilegalidades abrange a produção, o comércio e o consumo de produtos que são legais em princípio, mas cuja produção ou processo de comercialização violou determinadas leis e regulamentações. É

---

<sup>12</sup>Art. 180 do Código Penal Brasileiro.

<sup>13</sup> Disponível em <https://www.oecd-ilibrary.org/>

comum nos casos de sonegação fiscal, ou venda de armas sem a outorga pública.

**Tabela 2: Dimensões de ilegalidade em diferentes tipos de mercados ilegais**

<b>Tipo</b>	<b>Produto ilegal</b>	<b>Consumo/ posse ilegal</b>	<b>Comércio ilegal</b>	<b>Violação de regras</b>	<b>Exemplo</b>
Tipo 1 - Produtos ilegais	X	X	X	X	Drogas ilícitas
Tipo 2 - Produtos roubados		X	X	X	Obras de arte
Tipo 3 - Contrafação de produtos		(X)	X	X	Relógio Rolex falsificado
Tipo 4 – Elementos Proibidos			X	X	Transplante de órgãos
Tipo 5 - Violação de regras				X	Sonegação fiscal

**Fonte: adaptado de Beckert e Dewey (2017)**

Devido à sua natureza clandestina, é difícil quantificar o tamanho desses mercados. Estima-se que mercados ilegais movimentem uma quantia entre US\$1.7 trilhões a US\$4.5 trilhões todos os anos no mundo, representando uma parcela significativa da economia global, e não apenas um contraponto à economia legal<sup>14</sup>. Transações em mercados totalmente ilegais ou transações ilegais em mercados legais são economicamente relevantes, possuem consequências sociais e políticas significativas e moldam as estruturas de mercados de maneiras específicas.

Esses mercados ilegais têm impactos profundos e multifacetados na economia global. Por um lado, competem com os setores legais e a economia formal. Por exemplo, o comércio ilegal de produtos, como bens contrafeitos ou contrabandeados, prejudica os mercados de produtos e serviços legítimos, minando sua competitividade e reduzindo a receita tributária, já que geralmente envolvem evasão fiscal.

Por outro lado, os mercados ilegais criam oportunidades de trabalho e renda, gerando empregos informais e alimentando a economia (clandestina, mas também a formal). Essas atividades ilícitas também podem criar redes de distribuição e fornecimento de serviços paralelos, envolvendo uma série de

<sup>14</sup> Fonte: Revista Forbes, disponível em <https://www.forbes.com/sites/forbesbusinesscouncil/2022/08/02/the-global-impact-of-counterfeiting-and-solutions-to-stop-it/?sh=64bc35dc1ca2>

atores, como intermediários, lavadores de dinheiro e trabalhadores informais. Como veremos a seguir, os mercados ilegais de autopeças e revenda veicular se utilizam dos furtos e roubos de veículos para movimentar cadeias de valor, como o tráfico de drogas, o contrabando e a lavagem de dinheiro (FELTRAN *et al*, 2023).

Neste ponto, as redes de ilegalismos muitas vezes são tratadas como um desafio ao Estado e representam uma ameaça ao desenvolvimento econômico. Regulamentar mercados ilegais é uma tarefa desafiadora, mas essencial para garantir a segurança, a estabilidade e o desenvolvimento sustentável das sociedades.

Pimentel e Pinho (2022, p. 309) tentam romper com a ideia simplista de que a violência, a desigualdade e a presença de mercados informais são meras consequências da ausência dos poderes públicos. Ao contrário, os autores defendem que há muitas formas de governança que conciliam o Estado, o crime e as novas interfaces da economia. Boas experiências de regulamentação e gestão de ilegalismos têm sido tentadas em diferentes contextos, constituindo-se em alternativas interessantes para atacar os impactos negativos dos mercados ilegais e produzir efeitos concretos na contenção da violência e da criminalidade.

No campo da economia, o ramo automotivo é um dos que mais convivem com a presença dos mercados informais. Além das práticas informais, os mercados ligados a automóveis também têm que lidar com dinâmicas ilegais, como fraudes, golpes, furtos, roubos. Há uma cadeia imensa de produtos e serviços associados aos automóveis, desde a indústria de autopeças e de tecnologia diversa, até montadoras e revendedoras. Além disso, também há uma grande cadeia de serviços relacionados aos automóveis. Por espelhamento, isso nos dá a dimensão da complexidade dos mercados ilegais e redes de informalidades que também podem estar associadas.

Tomando por base a categorização das redes de ilegalismos propostas por Beckert e Dewey (2017), verificamos que há pelo menos quatro tipos de ilegalismos que podem se aplicar aos mercados automotivos. No tipo 1 (produtos proibidos), podemos citar a utilização de veículos automotores para o transporte transnacional de drogas ilícitas. No tipo 2, a subtração de veículos

para fins de desmanche de suas peças. No tipo 3, a contrafação de peças originais, comercializadas em qualidade inferior às ofertadas pelo fabricante. No tipo 5 (violação de regras) temos, dentre outros exemplos, a sonegação de impostos referentes à importação de componentes eletrônicos de veículos.

Devido à amplitude do problema e às muitas possibilidades de abordagens, este trabalho se restringirá aos ilegalismos que envolvem veículos furtados e/ou roubados. Nesse sentido, o foco específico da próxima seção é discutir de que forma o fenômeno dos furtos e roubos de veículos fomenta mercados econômicos altamente lucrativos, para, mais adiante, analisar como as polícias judiciárias, através da investigação criminal, têm lidado com esse problema.

## **5.2 O problema dos furtos e roubos de veículos**

Nos últimos anos, tem havido um aumento expressivo dos crimes contra o patrimônio no Brasil, especialmente dos furtos e roubos de veículos automotores. Apesar da relevância e de sua atualidade, o fenômeno ainda é explorado de forma relativamente tímida pela literatura especializada.

Primeiramente, é importante diferenciar os furtos dos roubos de veículos, pois são crimes que envolvem diferentes dinâmicas de cometimento. O furto refere-se à ação de subtrair um veículo, sem o consentimento do proprietário, geralmente por meio de arrombamentos, emprego de chaves falsas ou de sistemas eletrônicos manipulados. Trata-se de crime que não envolve violência ou grave ameaça aos proprietários. Lado outro, os roubos envolvem a tomada de um veículo à força, por meio de ameaça ou violência contra o proprietário. Os crimes estão previstos na legislação brasileira, respectivamente nos artigos 155 e 157 do Código Penal<sup>15</sup>. Em ambos os casos não há distinção entre a natureza do patrimônio, isto é, o comportamento desviante será enquadrado em um dos artigos citados, independentemente de a subtração envolver um relógio, uma bicicleta ou um automóvel.

---

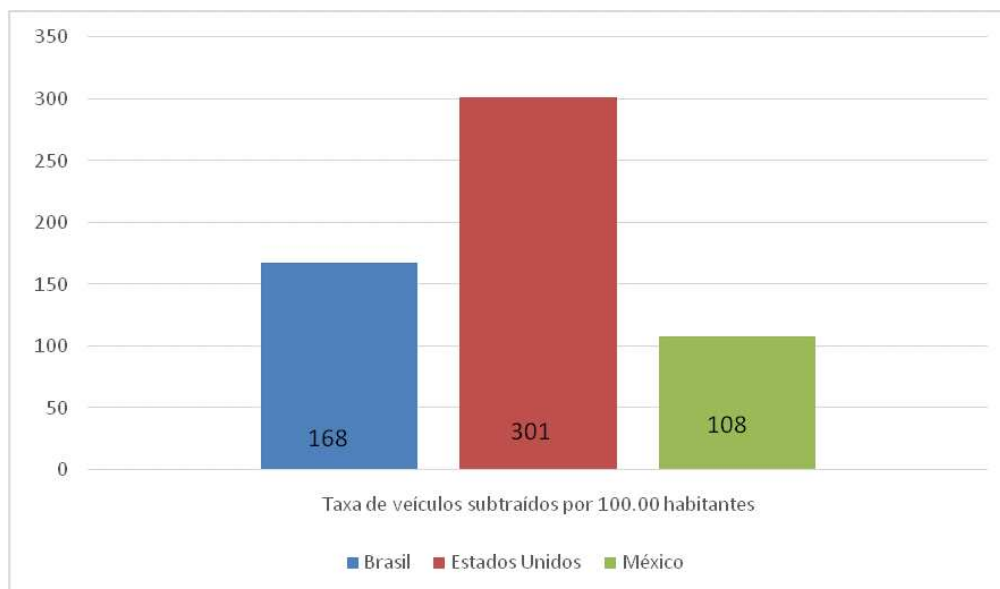
<sup>15</sup>Art. 155 - Subtrair, para si ou para outrem, coisa alheia móvel: Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa.

Art. 157 - 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.

A subtração de veículos é um fenômeno transnacional. Em 2022, os Estados Unidos registraram 1.001.967 de veículos despojados de seus proprietários, o que significa que 2.745 veículos foram subtraídos por dia (quase dois a cada minuto)<sup>16</sup>. No mesmo período, foram furtados e roubados no Brasil 360.775 veículos, o que significa um montante expressivo de 988 veículos subtraídos por dia (0,68 veículos por minuto)<sup>17</sup>. Já no México, país que possui indicadores de desenvolvimento humano razoavelmente parecidos com os do Brasil, houve 138.020 veículos furtados/roubados<sup>18</sup> em 2022, para uma população de 126,7 milhões de habitantes<sup>19</sup>.

No comparativo, vale destacar que o mercado automobilístico americano possui uma frota de veículos em circulação quase cinco vezes maior do que a brasileira, o que explica o número consolidado superior de veículos furtados e roubados. Estima-se que, em 2022, os Estados Unidos possuíam uma frota de aproximadamente 264 milhões de veículos em circulação, enquanto o Brasil detinha em torno de 59 milhões<sup>20</sup>. No gráfico a seguir são apresentadas as taxas de subtração de veículos por 100.000 habitantes no Brasil, EUA e México.

**Gráfico 2: Taxa de veículos subtraídos (por 100.000 hab.) nos EUA, Brasil e México - 2022**



<sup>16</sup> Fonte: <https://www.valuepenguin.com/motor-vehicle-theft-statistics>

<sup>17</sup> Fonte: Ministério da Justiça e Segurança Pública.

<sup>18</sup> Disponível em: <https://www.statista.com/statistics/1047641/number-vehicle-thefts-mexico>

<sup>19</sup> Fonte: Banco Mundial, disponível em <https://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/>

<sup>20</sup> Fonte: Organização internacional de fabricantes de veículos (OICA), disponível em [oica.net](http://oica.net).

**Fonte: elaborado pelo autor, a partir de *ValuePenguin*, Ministério da Justiça e Segurança Pública e Statisc.**

Os furtos e roubos de veículos talvez sejam os crimes contra o patrimônio mais reportados às autoridades, aspecto que, pelo menos em princípio, deveria facilitar a formulação de políticas públicas mais assertivas. As baixas taxas de subnotificação se devem a diversos fatores: 1) o valor elevado dos veículos; 2) sua potencial utilização em outros crimes; 3) a exigência de registro em boletim de ocorrência pelas seguradoras, pois os veículos são geralmente segurados; 4) o estímulo à ação policial para recuperar os bens roubados; 5) estatísticas que apontam uma alta probabilidade de os carros serem abandonados ou recuperados nas mãos dos criminosos.

A notificação dos crimes às autoridades policiais figura entre as providências que mais contribuem para a recuperação de veículos. No caso dos roubos, a notificação costuma ser mais rápida, já que nos furtos é bastante comum que as vítimas só percebam a subtração do bem algum tempo depois do ocorrido. Segundo Krimmel e Mele (1998), cerca de 90% dos furtos e roubos de veículos são reportados à polícia.

Alguns estudos apontam ainda correlação entre os altos índices de roubos de veículos e a alta demanda pelo consumo de automóveis e autopeças em um contexto urbano historicamente desigual (PIMENTEL, 2020). Importante observar, no entanto, que o problema dos furtos e roubos de veículos mantém relação com complexas redes de ilegalismos. A partir do momento em que um veículo é despojado de seu proprietário, diversos agentes começam a usufruir dos recursos que este crime passa a movimentar, tanto em setores da economia legal e formal, quanto em mercados informais/ilegais. Tal lógica abarca desde as companhias de seguro, até os chamados “mercados de proteção”, formados por agentes do Estado que fornecem proteção às quadrilhas de furtos e roubos de veículos, em troca de pagamentos e leniência (FELTRAN *et al*, 2023).

Os roubos e furtos de automóveis podem ser um negócio lucrativo se o criminoso possuir as habilidades e conexões necessárias junto a outros mercados ilegais. Uma pesquisa realizada na Austrália, por exemplo, apurou que ladrões de carros podem ganhar de US\$500,00 (quinhentos dólares) a US\$5.000,00 (cinco mil dólares) por carro subtraído, dependendo de sua

posição hierárquica na organização criminosa e do tipo de veículo roubado (COPEs, 2003, p. 316).

No Brasil, Alves (2017) apurou, por meio de entrevistas com ladrões de carros no município de Goiânia/GO, que a rentabilidade média de um veículo roubado varia de acordo com a marca e modelo. Entre os veículos mais subtraídos, destacam-se o Toyota Corolla, vendido pelos criminosos pela quantia de R\$3.000,00 (três mil reais) e o Honda Civic, por R\$2.500,00 (dois mil e quinhentos reais).

Outro ponto do estudo que chama a atenção é o consenso entre os próprios informantes (colaboradores) sobre o principal objetivo dos furtos e roubos de veículos: abastecer as lojas de autopeças usadas. Os valores destinados aos ladrões de carros representam menos de 10% do valor que os veículos renderão para os revendedores responsáveis por desmanchá-los e revender suas peças separadamente a preços mais baixos do que as peças originais em concessionárias. As tabelas 3, 4 e 5 a seguir apresentam tais informações.

**Tabela 3: Valores do mercado criminoso em relação aos veículos mais roubados na região Sul de Goiânia**

Veículo	Valor
Toyota/ Corolla	R\$3.000,00
VW/Gol	R\$2.000,00
Honda/Civic	R\$2.500,00
Hyundai/ HB20	R\$2.000,00
VW/Voyage	R\$2.000,00
Chevrolet/S10	R\$5.000,00
Jeep/Renegade	R\$7.000,00

Fonte: ALVES (2017, p. 20-21)

**Tabela 4: Valores das peças dos veículos mais roubados que são comercializadas em lojas de autopeças usadas em determinado bairro de Goiânia**

Veículos	Kit airbag completo	Para-choque dianteiro completo	Kit 4 rodas com pneus	Capô
Toyota/ Corolla	R\$3.500,00	1.500,00	3.000,00	1.200,00
VW/Gol	R\$2.500,00	1.200,00	3.000,00	600,00

Honda/Civic	R\$2.500,00	500,00	1.500,00	500,00
-------------	-------------	--------	----------	--------

Fonte: ALVES (2017, p. 20-21)

**Tabela 5: Valores das peças originais dos veículos mais roubados que são comercializados nas concessionárias e lojas autorizadas**

Veículos	Kit airbag completo	Para-choque dianteiro completo	Kit 4 rodas com pneus	Capô
Toyota/ Corolla	R\$6.425,00	1.750,00	6.532,00	1.520,00
VW/Gol	R\$5.750,00	1.406,00	6.280,00	1.866,00
Honda/Civic	R\$1.241,00	865,00	2.416,00	1.463,00

Fonte: ALVES (2017, p. 20-21)

Lado outro, Feltram e From (2020, *apud* PIMENTEL e PINHO, 2022) ressaltam que, em muitos casos, os veículos furtados e/ou roubados são recuperados quase imediatamente após a ocorrência, frustrando a expectativa de rendimentos econômicos de ladrões e receptadores.

Nesse sentido, cabe diferenciar também o que se define por “localização” e “recuperação” de veículos, fatos estes registrados de modo específico nas bases de dados policiais. Se um veículo subtraído é abandonado pelo infrator e localizado pela polícia, sem a identificação da autoria, trata-se de uma “localização”. Nesse caso, o veículo pode estar intacto; acidentado; queimado; despojado de peças; completamente desmontado<sup>21</sup>. Já quando o autor é preso em flagrante junto com o veículo subtraído, o registro será de “recuperação”.

De modo geral, cerca de 30% dos veículos furtados/roubados no Brasil são recuperados ou localizados pela polícia. Estudo conduzido por Pimentel e Pinho (2022) demonstra que, ao longo dos últimos dez anos, cerca de 28% dos veículos furtados e/ou roubados em São Paulo foram reavidos, independentemente da condição (recuperado ou localizado pela polícia). Em Goiânia, Alves (2017) apurou o percentual de 33% de veículos subtraídos que acabaram recuperados ou localizados pela polícia.

Essa mesma proporção também é verificada em outros países. Darryl *et al* (2007) apontam que, no Canadá, a taxa de veículos

<sup>21</sup> É comum a localização apenas do chassi do veículo, situação que também considera que o veículo foi localizado/recuperado.

localizados/recuperados gira em torno de 28%; nos Estados Unidos esta razão é de 25%, dos quais 30% severamente danificados, aspecto que sugere que os veículos foram desmanchados para a revenda ilegal de peças.<sup>22</sup>

### 5.3 A cadeia criminal que cerca os furtos e roubos de veículos

As complexas redes criminais envolvendo os furtos e roubos de veículos abrangem desde os próprios ladrões de automóveis até sofisticadas cadeias de intermediação e comercialização, responsáveis pela redistribuição e venda dos carros roubados. As autoridades enfrentam desafios para controlar tais cadeias, principalmente devido à rápida circulação e disposição dos veículos roubados, seja através da desmontagem, exportação ou adulteração.

Em pesquisa etnográfica realizada no município de São Paulo, Feltran (2022) identificou que, em números absolutos, há mais roubos de veículos noticiados em bairros situados nas regiões periféricas do que em bairros elitizados. No entanto, essa situação se inverte quando se trata de furtos. O autor argumenta que essa diferença se deve à resposta mais rápida e dura que as polícias oferecem aos crimes graves em bairros elitizados.

Muitas são as possibilidades de ganhos financeiros a partir dos furtos e roubos de veículos. As fraudes envolvendo clonagem de veículos, por exemplo, têm sido recorrentemente identificadas em grandes centros urbanos. Nesses casos, o veículo furtado ou roubado é adulterado para se assemelhar a outro veículo que esteja legalmente em circulação. A chamada “clonagem” se dá através da adulteração da VIN (*Vehicle Identification Number*), substituição das placas e de outros sinais identificadores.

**Figura 7: Clonagem de veículos**



<sup>22</sup> Fonte: <https://www.valuepenguin.com/stolen-car-recovery-damage>

**Fonte: <https://www.oestadonet.com.br/noticia/15758/portaria-do-detran-quer-evitar-clonagem-de-placas/>**

Por meio de pesquisa etnográfica junto a leilões, Pimentel (2020) apurou que, por muito tempo, a venda de veículos sinistrados em leilões foi usada para fomentar o mercado de furtos e roubos de veículos no país. Isso porque o Decreto Federal nº 1.305/94 (que regulamenta a Lei n. 8.722/93) há anos prevê a diferenciação entre veículos recuperáveis e irrecuperáveis, sendo que estes só podem ser comercializados como sucata.<sup>23</sup> Contudo, almejando a maximização dos lucros a qualquer custo, as seguradoras negligenciavam o procedimento de solicitar a baixa definitiva dos veículos irrecuperáveis junto aos DETRANs e os leiloavam como veículos recuperáveis. Na prática, isso permitia que receptadores de veículos roubados ou furtados adquirissem veículos sinistrados em leilões e, munidos dos documentos desses carros, legalizassem um veículo obtido de forma ilícita com marca e modelo semelhantes, em uma técnica conhecida como “clonagem” ou “veículo dublê”.

Os veículos subtraídos também podem ser enviados para outros países ou continentes. A exportação de veículos é uma prática criminosa que implica no transporte ilegal de veículos para fora das fronteiras do território nacional. Esta é uma prática atraente, já que possibilita a venda dos veículos por preços mais altos, muitas vezes em países onde o controle e a fiscalização sobre a origem dos veículos são menos rigorosos. Assim como ocorre na clonagem, os criminosos providenciam a falsificação dos sinais identificadores do veículo, legalizando-os em países estrangeiros.

No Brasil, a legislação impõe que a importação de veículos se restrinja a unidades novas (zero quilômetro), não sendo permitida a entrada de veículos usados em território nacional. Contudo, países da América do Sul como a Bolívia, Paraguai e Venezuela têm permitido a entrada de veículos provenientes de furtos e roubos. Esses veículos acabam legalizados em seus domínios, pois são admitidos com bens usados.

---

23 Decreto Federal nº 1.305/94: art. 1º. “Considera-se irrecuperável o veículo que em razão de sinistro, intempéries, ou desuso, haja sofrido danos ou avarias em sua estrutura, capazes de inviabilizar recuperação que atenda os requisitos de segurança veicular, necessária para a circulação nas vias públicas”. §1º. “O veículo irrecuperável é considerado sucata”.

Outra estratégia utilizada pelos criminosos para fins de ganhos financeiros é a desmontagem de veículos para a reutilização das peças. Essa atividade, por envolver inúmeros mercados econômicos, representa um grande desafio para as autoridades públicas e para as forças policiais.

Ao contrário das fraudes e das exportações irregulares, delitos que preservam a integridade física dos veículos, o desmanche pretende desfazer-se do automóvel original, com o reaproveitamento das peças em outras unidades. Se uma investigação for desencadeada para recuperar o veículo, pode ser infrutífera se ele já foi desmontado, restando apenas a opção de responsabilizar criminalmente os envolvidos e, possivelmente, recuperar algumas peças.

O mercado automotivo de desmontagem de peças é uma indústria legal e importante, pois fornece peças usadas e recondicionadas para a manutenção e reparo de veículos. Empresas conhecidas como “ferros-velhos”, ou “desmanches”, desmontam veículos, geralmente sinistrados ou irrecuperáveis, com o reaproveitamento das peças que estão em boas condições de uso. Essa é uma prática alternativa e sustentável, uma vez que os componentes usados costumam ser mais acessíveis do que os novos e o seu reaproveitamento ajuda a evitar o simples descarte no meio ambiente.

Todavia, o mercado formal de desmontagem de peças automotivas coexiste com mercados informais e com as práticas ilegais e criminosas (Beckert e Dewey, 2017). É por isso que, mesmo sem nunca terem sido propriamente criminalizados, os desmanches são frequentemente estigmatizados, pois são associados aos roubos e aos furtos de veículos. Enquanto os desmanches legais adquirem, em regra, veículos pelas vias convencionais e formais, os desmanches clandestinos atuam na receptação de veículos furtados e/ou roubados, fomentando essa complexa cadeia de mercados ilegais. O trecho a seguir, extraído de Pimentel (2020, p. 11), ilustra a heterogeneidade do segmento de desmontagem de veículos e os problemas decorrentes das práticas ilegais:

“A desmontagem de carros é um segmento econômico muito heterogêneo, seus modos de funcionamento compõem um universo bastante plural. Ele abarca desde a desmontagem ‘de rua’, que é feita por ladrões ou receptadores de veículos roubados ou furtados de forma pouco profissional e totalmente ilegal, até a atuação de

grandes estabelecimentos, que também realizam a atividade de desmontagem de forma completamente legal e extremamente profissionalizada. Esses diferentes tipos de práticas não apenas operam de formas e sob lógicas distintas, mas também são reguladas de forma desigual – estão sujeitas a tipos distintos de sanções (penais e/ou administrativas), diferentes processos de repressão, de regulação, de “fiscalização” e mesmo de criminalização” (PIMENTEL, 2020, p. 11).

A partir do momento em que um veículo é desmontado, o reaproveitamento de peças pode se dar de inúmeras maneiras, abastecendo diferentes mercados, inclusive os criminosos. Gant e Grabosky (2001, p. 2) classificaram em cinco categorias o desmanche ilegal de peças de veículos motorizados, produtos de furtos e roubos:

1. **Maximização de lucros:** envolve a venda de peças roubadas individualmente visando obter maiores lucros do que se vendidas com um veículo completo;
2. **Moeda de troca:** as peças de veículos furtados ou roubados podem ser usadas como forma de troca por outras mercadorias, como drogas ilícitas e armas de fogo;
3. **Reparo e substituição de peças:** as peças de veículos roubados podem ser usadas para reparar outros veículos, ou substituir peças desgastadas, principalmente em veículos mais antigos;
4. **Reconstrução de veículos acidentados:** peças roubadas de vários veículos diferentes podem ser usadas para criar veículos híbridos, isto é, agregar peças e componentes do veículo original aos de veículos furtados e roubados;
5. **Melhoria da aparência e performance do veículo:** as peças roubadas do veículo podem ser usadas para alterar a aparência ou o desempenho dos veículos, aumentando seu valor de mercado.

No Brasil, os desmanches estão intimamente relacionados às empresas de leilões de veículos particulares, pois estas desempenham um importante papel no mercado de compra e venda de veículos usados. Pimentel (2020) entende que os leilões atuam como intermediários entre o mercado segurador e os desmanches, já que a maioria dos veículos segurados, em caso de sinistro, acabam comercializados em leilões espalhados pelo país. Os adquirentes desses veículos podem ser empresas atuantes na economia formal ou na economia informal, geralmente nos mercados populares.

Além de mediadores, os leilões acabam por figurar como reguladores do segmento de desmontagem automotiva. Ao permitir que apenas empresas regulares adquiram veículos para a desmontagem e revenda de suas peças, os leilões buscariam, pelo menos em princípio, inviabilizar o mercado clandestino e desestimular os furtos e roubos de automóveis.

Diferentemente dos desmanches que atuam na legalidade, os desmanches clandestinos são responsáveis por receptar veículos furtados e/ou roubados, desmontando-os e disponibilizando suas peças para revenda ao consumidor final. Há de se ressaltar, no entanto, a linha tênue que ocasionalmente separa as empresas legais e as ilegais neste ramo. Isso porque, entre os muitos fatores que contribuem para a proliferação dos desmanches ilegais, a falta de rastreabilidade das peças comercializadas nas revendas é uma variável relevante. Na prática, peças retiradas de um veículo roubado são aproveitadas em outros veículos sem que se saiba de sua procedência espúria.

A dificuldade de delimitar a origem dos produtos expostos nas lojas de autopeças é um entrave para a atuação repressiva das forças policiais. Em caso de fiscalização ou intervenção policial em estabelecimentos, o comerciante que expõe uma peça retirada de um veículo roubado pode deixar de ser vinculado à origem ilícita do produto, simplesmente porque o agente estatal não consegue delimitar se o componente é proveniente de um veículo adquirido legalmente ou receptado. Consequentemente, o comerciante não será responsabilizado penalmente pelo possível ato criminoso.

É nesse escopo que se insere a Lei 12.977, denominada Lei do Desmonte ou Desmanche. A norma entrou em vigor em 20 de maio de 2014, com a finalidade de regulamentar e disciplinar a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres sem condições de circulação. A lei trouxe parâmetros legais para a formalização do ramo de desmontagem como política de combate ao furto e ao roubo de veículos. Com o objetivo de reduzir a demanda por peças e veículos ilegais, a nova lei desencoraja a receptação (recebimento de algo produto de crime), uma vez que os autores de furtos e roubos supostamente encontrariam maior dificuldade em vender os veículos subtraídos.

A superveniência da Lei do Desmonte possibilitou aos Estados a adoção de providências mais eficientes frente ao problema dos furtos e roubos de veículos. Em Minas Gerais, a implementação da nova legislação trouxe instrumentos que capazes de agregar a capacidade repressiva da Polícia Civil ao furto e roubo de veículos, conforme indicaremos a seguir.

#### 5.4 Os furtos e roubos de veículos em Belo Horizonte

Os furtos e roubos de veículos têm sido uma preocupação constante para os cidadãos e para as autoridades em Minas Gerais. Com uma população de 2.315.360<sup>24</sup> habitantes, a capital Belo Horizonte concentra grande parte do problema, abrigando hoje uma frota de 2.599.029 veículos automotores, dos quais 1.727.026 são automóveis<sup>25</sup>.

As forças policiais têm se empenhado em lidar com essa questão. A utilização de tecnologia emergiu como recurso fundamental, juntamente com a implementação de políticas públicas destinadas a reduzir os índices criminais. Contudo, os desafios persistem devido à complexidade do ambiente urbano, à constante evolução das táticas criminosas e aos entraves jurídicos relacionados ao mercado automotivo em geral.

A Tabela 6 e o Gráfico 3 a seguir apresentam os números absolutos e as taxas de subtração de veículos em Minas Gerais. Já a Tabela 7 e o Gráfico 4 fornecem dados específicos referentes ao município de Belo Horizonte.

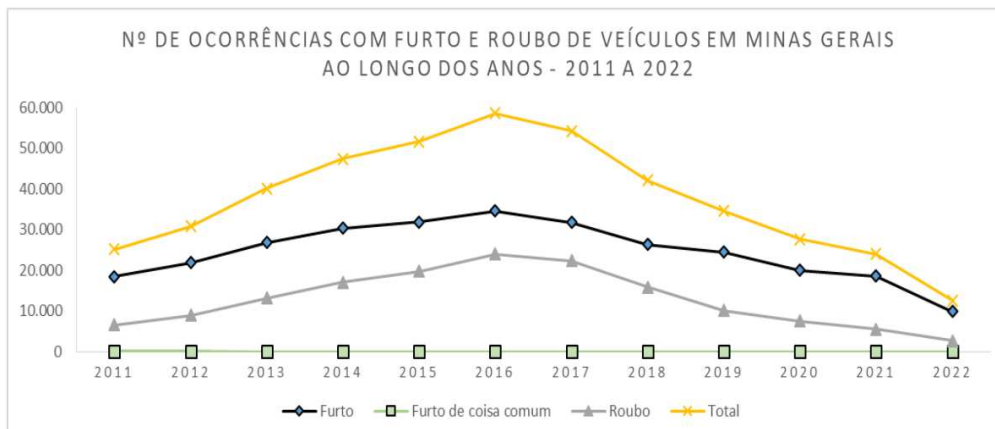
**Tabela 6: número de veículos subtraídos em Minas Gerais – 2011 a 2022**

ANO	Natureza			Total Geral
	FURTO	FURTO DE COISA COMUM	ROUBO	
2011	18.473	84	6.582	25.139
2012	21.836	82	8.925	30.843
2013	26.807	60	13.184	40.051
2014	30.302	30	17.059	47.391
2015	31.830	21	19.725	51.576
2016	34.572	35	23.958	58.565
2017	31.774	49	22.381	54.204
2018	26.298	30	15.821	42.149
2019	24.427	18	10.159	34.604
2020	20.027	6	7.543	27.576
2021	18.534	7	5.481	24.022
2022	9.932	6	2.660	12.598
<b>Total Geral</b>	<b>294.812</b>	<b>428</b>	<b>153.478</b>	<b>448.718</b>

**Fonte: elaborado pelo autor, a partir de dados extraídos do armazém REDS**

<sup>24</sup> Fonte: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mg.html>

<sup>25</sup> Em relação à frota de veículos, o cômputo total de veículos inclui aqueles que não mais existem, porém, os proprietários não providenciaram a baixa definitiva junto ao DETRAN-MG.

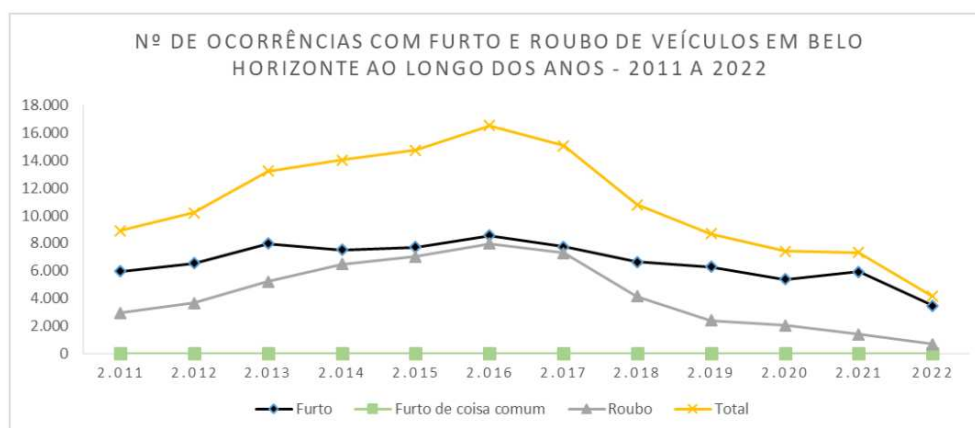
**Gráfico 3: taxa de subtração de veículos em Minas Gerais – 2011 a 2022**

Fonte: elaborado pelo autor, a partir de dados extraídos do armazém REDS

**Tabela 7: Quantitativo de veículos subtraídos em Belo Horizonte – 2011 a 2022**

ANO	Natureza			Total Geral
	FURTO	FURTO DE COISA COMUM	ROUBO	
2011	5.963	5	2.945	8.913
2012	6.554	3	3.663	10.220
2013	7.982	4	5.222	13.208
2014	7.529	7	6.481	14.017
2015	7.723		7.032	14.755
2016	8.561	1	7.959	16.521
2017	7.760	4	7.291	15.055
2018	6.643		4.157	10.800
2019	6.284		2.396	8.680
2020	5.376		2.059	7.435
2021	5.928		1.400	7.328
2022	3.466		699	4.165
<b>Total Geral</b>	<b>79.769</b>	<b>24</b>	<b>51.304</b>	<b>131.097</b>

Fonte: elaborado pelo autor, a partir de dados extraídos do armazém REDS

**Gráfico 4: taxa de subtração de veículos em Belo Horizonte – 2011 a 2022**

Fonte: elaborado pelo autor, a partir de dados extraídos do armazém REDS

Na análise histórica dos Registros de Eventos de Defesa Social (REDS) dos últimos 11 anos, observa-se que o número de furtos e roubos de veículos em Belo Horizonte segue a mesma tendência dos casos ocorridos em todo o Estado de Minas Gerais. No total, de 2011 a 2022 foram registradas 448.718 ocorrências de furtos e roubos no Estado, das quais 131.097 em Belo Horizonte (29% do total do Estado).

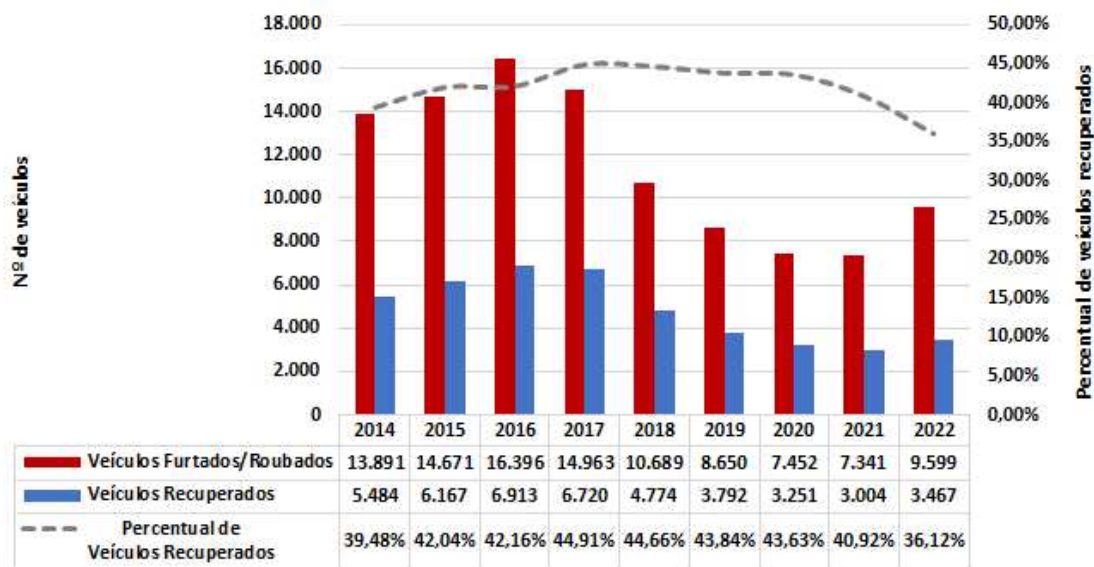
Quando discutimos os furtos e roubos de veículos, também é essencial abordar os dados relativos à sua localização e/ou recuperação. Entre 2011 e 2022, verifica-se que, em Belo Horizonte, foram recuperados ou localizados 56.334 veículos dos 113.094 veículos subtraídos (49,8% do total em todo o período). A tabela e o gráfico a seguir apresentam a evolução desses registros.

**Tabela 8: número de veículos localizados/recuperados em Belo Horizonte - 2011 a 2022**

TIPO DE VEÍCULO													Total
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gera
AUTOMÓVEL	2.727	2.979	4.011	4.266	4.803	5.480	5.565	3.348	2.839	2.325	1.975	2.251	45.329
CAMINHÃO	40	43	25	40	48	47	69	54	39	54	37	31	571
CAMINHONETE	87	105	100	114	125	131	107	63	43	60	66	20	1.286
CAMIONETA	43	32	26	31	36	31	31	16	13	15	20	12	435
CICLOMOTOR		4	3	5	7	14	1		1	1	1		42
MICROONIBUS	3	1	3	2	3	2	2	3	1	1	4	2	30
MOTOCICLETA	721	802	970	1.015	1.125	1.188	930	782	643	793	896	1.143	12.712
MOTONETA	4	7	7	6	15	8	6	4	4	1	2	2	84
ÔNIBUS				1	1	1		1	1		1		8
QUADRICICLO						1							1
REBOQUE		2	3		2	5	1			1		2	16
SEMI-REBOQUE	4	1	3	4		5	3	3	3	1	2	3	38
TRICICLO												1	1
<b>Total Gera</b>	<b>3.629</b>	<b>3.976</b>	<b>5.156</b>	<b>5.484</b>	<b>6.167</b>	<b>6.913</b>	<b>6.720</b>	<b>4.774</b>	<b>3.792</b>	<b>3.252</b>	<b>3.004</b>	<b>3.467</b>	<b>56.334</b>

Fonte: PCMG, através de dados extraídos do armazém do REDS.

**Gráfico 5: Comparativo entre o quantitativo de veículos furtados/roubados e os veículos localizados/recuperados em Belo Horizonte - 2014 a 2022**



Fonte: PCMG, através de dados extraídos do armazém do REDS.

De acordo com informações da Polícia Civil, estima-se que a maior parte dos veículos não recuperados é destinada à desmontagem para a venda de suas peças. Em menor proporção, veículos não recuperados são alvos de fraude, enviados para outros Estados, ou países fronteiriços com o Brasil.

Neste ponto, cabe destacar uma fragilidade dos dados a respeito da recuperação/localização dos veículos em Minas Gerais. Conforme mencionado anteriormente, a recuperação ou localização de um veículo furtado ou roubado pode se dar em diferentes condições e circunstâncias: os veículos podem ter sido abandonados; podem ter sido apreendidos durante a prática de outras infrações penais; localizados com a subtração de agregados; localizados parcialmente desmontados; queimados ou destruídos; ou ter apenas o chassi recuperado.

Apesar disso, apuramos que o armazém de dados da Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública de Minas Gerais (SEJUSP) não produz informações estruturadas e parametrizadas que permitam individualizar essas condições e circunstâncias. Isso porque, para produzir o quantitativo de ocorrências de recuperação e localização de veículos, o módulo estatístico da SEJUSP busca nos boletins de ocorrência (REDS) o campo “provável descrição da ocorrência principal” - código “A16000 – veículo localizado/recuperado”, conforme exemplo a seguir.

**Figura 8: Exemplo da descrição no REDS da ocorrência principal “veículo localizado/recuperado**

DADOS DA OCORRÊNCIA / ATIVIDADE			
PROVÁVEL DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA PRINCIPAL			
A16000 - VEICULO LOCALIZADO / RECUPERADO			
ALVO DO EVENTO			
MOTOCICLETA			
TENTADO / CONSUMADO			
CONSUMADO			
DATA/HORA DO FATO	DATA/HORA DO INÍCIO DO ATENDIMENTO NO LOCAL	DATA/HORA FINAL DO ATENDIMENTO	DATA/HORA FINAL DO PREENCHIMENTO
20/01/2022 19:15	20/01/2022 19:15	20/01/2022 20:12	20/01/2022 20:13
DESCRIÇÃO DO LUGAR		COMPL DE LOCAL MEDIATO	
VIA DE ACESSO PUBLICA		VIA DE ACESSO PUBLICA	
LOCAL (AV., RUA, ETC)			
AVENIDA BELO HORIZONTE			
NUMERO	KM	COMPLEMENTO	BAIRRO / VILA
129	XXXX	XXXX	JARDIM ELDORADO
MUNICIPIO		UF	PAIS
MONTE BELO		MG	BRASIL
PONTO DE REFERENCIA		LATITUDE	LONGITUDE
XXXX		-21° 18' 50,8"	-46° 21' 51,49"
TIPO VIA		MEIO UTILIZADO	
XXXX		MEIO UTILIZADO - IGNORADO	
CAUSA PRESUMIDA			
IGNORADO			

**Fonte: Polícia Civil de Minas Gerais, dados extraídos do REDS**

Entretanto, a informação de que o veículo foi abandonado, utilizado no cometimento de outro crime, ou desmontado não consta em campos parametrizáveis e passíveis de produzir estatísticas específicas. Geralmente, tais informações são extraídas dos históricos do REDS, trabalho que demanda leitura individualizada e “artesanal” de cada boletim. O exemplo a seguir apresenta tais informações.

**Figura 9: Descrição no REDS da localização de veículo com numeração de chassi adulterada**

HISTÓRICO DA OCORRÊNCIA / ATIVIDADE
DURANTE OPERAÇÃO BATIDA POLICIAL RECEBEMOS INFORMAÇÕES DO CB FABIANO, ESTANDO DE FOLGA VISUALIZOU UM INDIVÍDUO EMPINANDO UMA MOTOCICLETA HONDA/CG 125 INFORMAÇÕES E QUE VISUALIZOU QUANDO O MESMO ADENTROU NA RESIDÊNCIA NA AVENIDA BELO HORIZONTE NUMERO 129. NO LOCAL ESTAVA UMA MOTOCICLETA, HONDA/CG 125 FAN DE COR PRETA NA GARAGEM DA RESIDÊNCIA, AO SER CONSULTADA SINALIZOU QUEIXA DE FURTO NA CIDADE DE MONTE BELO/MG, NO DIA 18/05/2021, CONFORME , O AUTOR JACKSON FOI ABORDADO DEFRENTE A SUA RESIDÊNCIA SENDO CONSTATADO QUE O CHASSI DA MOTOCICLETA ENCONTRA-SE REBATIDO, TENDO O AUTOR RELATADO QUE ADQUIRIU HA APROXIMADAMENTE 03 ( TRES) MESES COMO VEICULO PROVENIENTE DE LEILÃO, DE UM INDIVÍDUO CONHECIDO POR LEANDRINHO, FOI DADO VOZ DE PRISÃO EM FLAGRANTE DELITO AO AUTOR E INFORMADO OS SEUS DIREITOS CONSTITUCIONAIS, SENDO CONDUZIDO ILESO A DELEGACIA DE GUAXUPÉ/MG PARA AS DEMAIS PROVIDENCIAS. A MOTOCICLETA FOI REMOVIDA PELO SERVIÇO DE GUINCHO AO PÁTIO CREDENCIADO.

**Fonte: Polícia Civil de Minas Gerais, dados extraídos do REDS.**

No exemplo mencionado, o histórico do REDS traz informações relevantes para a compreensão do contexto do fenômeno criminal: a motocicleta foi localizada/recuperada em poder do autor (sem confirmação se ele praticou o furto ou agiu como receptor do veículo); havia um registro de queixa de furto para o veículo; o chassi da motocicleta estava remarcado, provavelmente por meio de fraude; a priori, a motocicleta estava intacta, isto é, não houve a retirada de peças.

A seguir, outro exemplo de histórico de REDS traz a descrição de um veículo que foi furtado e localizado pelo próprio proprietário imediatamente após o ocorrido, sem evidências de adulteração ou desmanche de peças, sugerindo provavelmente que tenha sido abandonado pelo autor:

**Figura 10: Descrição no REDS da localização de veículo intacto**

HISTÓRICO DA OCORRÊNCIA / ATIVIDADE
COMPARECEU A ESTA UNIDADE A SOLICITANTE INFORMANDO QUE, NA DATA DE 17/01/2022, TEVE SEU VEÍCULO FORD/ECOSPORT DE PLACAS HHK FURTADO, CONFORME NARRADO NO REDS 2022-001. ALGUMAS HORAS APÓS A CONFEÇÃO DO REGISTRO, O MARIDO DA SOLICITANTE ENCONTROU PESSOALMENTE O VEÍCULO ABANDONADO ALGUNS METROS ADIANTE NA RUA, SEM SINAIS DE ADULTERAÇÃO E DANOS.
REGISTRA-SE O PRESENTE RELATÓRIO PARA AS DEVIDAS PROVIDÊNCIAS.

**Fonte: Polícia Civil de Minas Gerais, dados extraídos do REDS.**

Em diversos casos, automóveis são roubados com o objetivo de desmontagem ilegal e venda de suas peças no mercado de componentes usados. Em tais situações, é comum encontrar apenas o chassi do veículo, sem notícias sobre o paradeiro das demais peças e componentes. Isso resulta na completa inutilização do veículo, que não tem condições de funcionar ou circular por vias públicas. Nestes casos, o único recurso possível para o proprietário é proceder com a baixa do registro do veículo junto ao Departamento de Trânsito.

Interessante destacar que, mesmo nas situações descritas, as estatísticas criminais computam que o veículo foi localizado/recuperado, uma vez que o agente policial preencheu o código “A16000 – veículo localizado/recuperado, como indica o exemplo a seguir.

**Figura 11: Descrição no REDS da recuperação de chassis de motocicletas furtadas**

HISTÓRICO DA OCORRÊNCIA / ATIVIDADE
SR. DELEGADO.
DURANTE O PATRULHAMENTO, A GUARNIÇÃO GEPAR 08, COMANDADA PELO CB RAPHAEL, RECEBEU UMA CHAMADA VIA COPOM, INFORMANDO QUE HAVIA 03 CHASSIS DE MOTOCICLETAS COM PLACA.
ALÉM DISSO, INFORMOU QUE ATRAVÉS DE CONSULTA EM SISTEMA VERIFICOU QUE AS TRES PLACAS CONSTANTES DOS TRES RESPECTIVOS CHASSIS CONSTAVAM QUEIXA-FURTO/ROUBO.
MODO DA AÇÃO CRIMINOSA
MOTOCICLETAS FURTADAS/ ROUBADAS EM DATA PRETERITA. FORAM ENCONTRADOS SOMENTE OS CHASSIS. AS DEMAIS PEÇAS DOS VEÍCULOS NÃO FORAM LOCALIZADAS.

**Fonte: Polícia Civil de Minas Gerais, dados extraídos do REDS.**

Em Belo Horizonte, há fortes indícios de que a implementação da Lei do Desmonte possa ter projetado impactos sobre os fenômenos dos furtos e roubos de veículos, contribuindo para a tendência de queda das taxas criminais

nos últimos anos. Esta nova legislação de cunho regulatório provocou modificações estruturais nos mercados ilegais de veículos e autopeças, podendo estar associada à recente inflexão da tendência de aumento dos indicadores de furtos e roubos de veículos na capital mineira.

Apesar de editada na esfera federal em 2014, foi somente no ano de 2016 que a Polícia Civil de Minas Gerais adotou medidas práticas para regulamentar a normativa no estado e, com isso, tentar intervir nos mercados informais e clandestinos de veículos e autopeças. Na próxima seção, discutiremos a Lei do Desmonte, sua implementação em Minas Gerais e de que forma a normativa influenciou o trabalho de investigação criminal realizado pela Polícia Civil.

#### **5.4 A Lei do Desmonte e suas possíveis repercussões**

Conforme discutido anteriormente, o aumento significativo da frota de veículos foi um fator contribuinte para a integração dos desmanches ilegais no circuito econômico associado ao comércio de autopeças usadas. Era nítido que a baixa regulamentação da atividade de desmontagem de veículos para reaproveitamento das peças contribuía para a proliferação e manutenção dos mercados ilegais.

Desde 2003, diversas iniciativas legislativas foram propostas para regulamentar o mercado automotivo de autopeças usadas. Entretanto, tais incursões sempre enfrentaram fortes resistências de influentes atores do segmento econômico automotivo. Entre essas propostas, chegou-se até mesmo a idealizar a proibição da desmontagem de veículos para fins de reutilização das peças, tornando obrigatória a destinação das peças para sucata.

Também foi cogitada a implementação da rastreabilidade das peças, porém as regras não eram claras, o que dificultaria sua aplicação. Em Minas Gerais, a Lei Estadual nº 17.866, promulgada em 2008, disciplinou a atividade de desmontagem de veículos, entretanto a questão do credenciamento das empresas ficou pendente de regulamentação.

Em 2014, a Lei Federal nº 12.977 foi promulgada como uma política de segurança pública centrada na regulação de um mercado que há tempos convivia com a clandestinidade e o ilegalismo. A lei foi publicada em 20 de

maio de 2014 e seu objetivo foi disciplinar a atividade de desmontagem de veículos sem condições de circulação.

Em 2016, ela foi regulamentada pela Resolução nº 611 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Antes de entrar em vigor, a normativa passou por intensos debates e contou com a participação de diversas entidades envolvidas na cadeia do desmanche de veículos, incluindo os órgãos públicos, companhias de seguro e empresas privadas do ramo de leilões. Aparentemente, houve consenso sobre os efeitos positivos da Lei 12.977, ao estimular as empresas que atuavam na ilegalidade a se adequar às regras legais.

Em primeiro lugar, cabe destacar que, a partir da regulamentação da Lei do Desmonte, os estabelecimentos comerciais que já exerciam atividades de desmontagem de veículos deveriam buscar sua regularização junto ao DETRAN da unidade federativa onde estavam situados e se adequar às novas disposições no prazo máximo de 3 meses, conforme estabelecido pelo art. 19, *in verbis*:

“Art. 19. As unidades de desmontagem de veículos já existentes antes da entrada em vigor desta Lei deverão adequar-se às suas disposições no prazo máximo de 3 (três) meses”.

A nova lei trouxe regras mais rígidas acerca do desmanche ou destruição de veículo, incidindo também sobre a destinação das peças ou conjunto de peças usadas para reposição, ou para qualquer outra destinação. A obrigatoriedade de baixa do registro do veículo antes da sua desmontagem passou a inibir sua utilização futura para legalizar veículos roubados através de fraude, ou, nos termos usados pelos lojistas e pela polícia, “esquentar” a documentação de veículos roubados. Segundo o artigo 7º da lei:

Art. 7º “O veículo somente poderá ser desmontado depois de expedida a certidão de baixa do registro, nos termos do art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. A certidão de baixa do registro do veículo deverá ser requerida no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis do ato de ingresso nas dependências da empresa de desmontagem”.

Em outra frente, passou-se a exigir a emissão de nota fiscal para que os veículos ingressassem em empresas de desmonte, contribuindo sobremaneira para a fiscalização dos órgãos fazendários, municipais, policiais e, principalmente, do Departamento de Trânsito, conforme se infere no artigo 6º:

“Art. 6º A empresa de desmontagem deverá emitir a nota fiscal de entrada do veículo no ato de ingresso nas dependências da empresa”.

Antes da Lei do Desmonte, a principal queixa dos órgãos policiais pairava sobre os entraves à fiscalização dos veículos e peças localizados em desmanches e ferros-velhos. Era comum que agentes policiais, civis ou militares, fossem até os estabelecimentos para averiguar denúncias sobre a venda de peças provenientes de veículos roubados, sem terem, no entanto, condições de verificar a procedência dos materiais encontrados. Embora se deparassem com uma infinidade de peças de veículos nas lojas, os policiais muitas vezes não conseguiam estabelecer ligações claras entre os componentes e os veículos dos quais foram retiradas.

A partir da Lei do Desmonte, as autoridades fiscalizadoras passaram a poder exigir, além da nota fiscal de entrada do veículo, as etiquetas de rastreabilidade coladas em cada peça exposta à venda (artigos 10 e 12). O descumprimento dessas medidas pode acarretar no descredenciamento da empresa e proibição de exercer a atividade (art. 13).

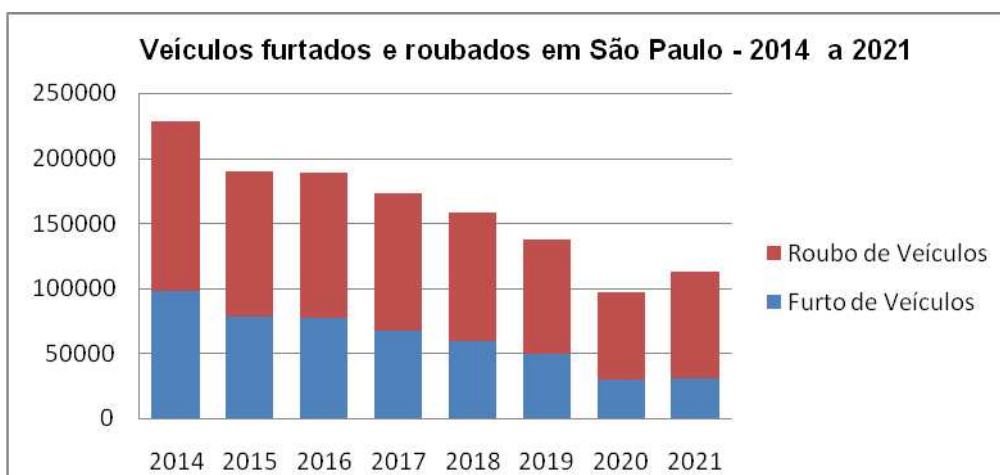
Além disso, a própria lei determina a fiscalização da pessoa jurídica pelo órgão executivo de trânsito, fiscalizações que devem ser periódicas, independente de comunicação prévia (art. 4º, §§ 6º e 7º). A não comprovação da procedência do veículo desmanchado por parte do comerciante passou a ser, para as autoridades públicas, um indicativo de práticas ilícitas, provavelmente envolvendo veículos furtados e/ou roubados.

São Paulo tornou-se o Estado pioneiro a implementar a Lei do Desmonte, através da Lei Estadual nº 15.276, de 2014. Em meio a um contexto de expansão das atividades de facções criminosas, como o Primeiro Comando da Capital – PCC, a aplicação da nova legislação aparentemente teve impactos imediatos na incidência de furtos e roubos de veículos no Estado. Desde 2014,

observou-se uma drástica redução desses indicadores, tendência que se manteve até 2022.

Em 2014, foram registrados em São Paulo/SP 49.703 furtos e 49.344 roubos de veículos; já em 2022, foram computados 34.331 furtos e 13.656 roubos de veículos<sup>26</sup>. Ou seja, em números absolutos, verificou-se uma redução de 52% dos números de furtos e roubos de veículos na capital paulista. Em 2022, houve um ligeiro aumento nos indicadores, com 41.612 furtos e 16.481 roubos de veículos, porém mantendo-se o mesmo padrão de redução vivenciado a partir 2014, ano de implementação da Lei do Desmonte no Estado de São Paulo. Os gráficos 6 e 7 a seguir apresentam tais tendências.

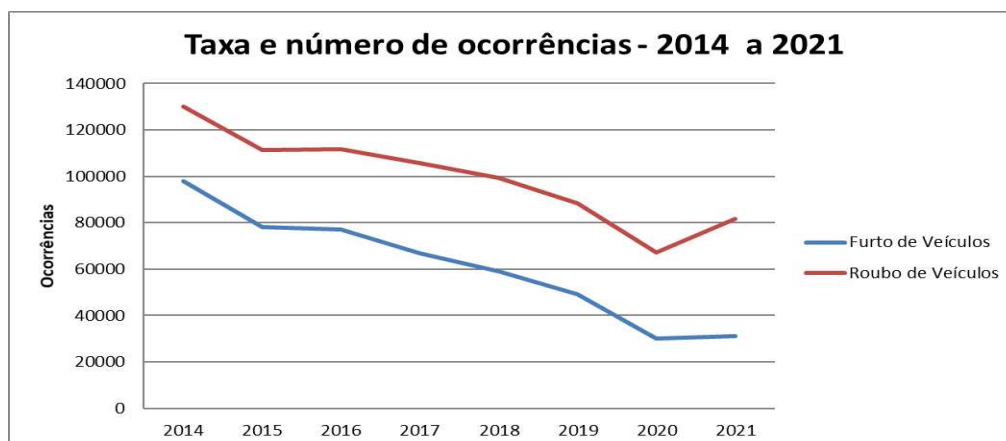
**Gráfico 6 – veículos furtados e roubados em São Paulo – 2014 a 2021**



Fonte: elaborado pelo autor com base em dados da Secretaria de Segurança Pública de São Paulo- SSP/SP.

<sup>26</sup> Dados disponíveis em <https://www.ssp.sp.gov.br/Estatistica/Pesquisa.aspx>

**Gráfico 7 - taxa e número de ocorrências de subtração de veículos em São Paulo – 2014 a 2021**



Fonte: elaborado pelo autor com base em dados da Secretaria de Segurança Pública de São Paulo- SSP/SP.

A regulamentação de um mercado altamente complexo como o de desmontagem de veículos trouxe efeitos positivos para a economia e reflexos vantajosos para a segurança pública. Feltran (2023, p. 34) analisa essa nova conjuntura:

“(i) pela primeira vez, trata-se de uma política distante da lógica ostensiva e policial de ‘guerra ao crime’; (ii) foi inédito que no debate público admitiu-se que o Estado pode agir regulamentando mercados criminais instalados, e que isso pode ter efeitos mercantis positivos, além de consequências benéficas para a segurança pública; (iii) por fim, trata-se de uma iniciativa que reuniu atores privados e públicos (leiloeiros, seguradoras, associações patronais etc.), de diferentes partidos, numa proposta ao mesmo tempo do legislativo (criação da lei) e do executivo (a lei contou com participação ativa e direta da Secretaria de Segurança Pública em sua implementação)”.

A normatização da atividade de desmontagem de veículos automotores alterou a sistemática do segmento de revenda de peças automotivas. Antes da Lei do Desmonte, inexistia controle efetivo dos estabelecimentos comerciais e das peças veiculares comercializadas. Por consequência, veículos furtados e roubados eram desmanchados e suas peças abasteciam diversos estabelecimentos formais e informais, que funcionavam sem o devido acompanhamento e fiscalização do poder público.

Quanto à fiscalização conduzida pelas forças policiais nos desmanches e lojas de autopeças, Pimentel (2022, p. 12) observa que os estabelecimentos legais são rotineiramente inspecionados para verificar a conformidade com os

padrões instituídos por lei. Já os desmanches ilegais são alvos de operações policiais diretas, visando prisões e apreensões, dado que sua ilegalidade já é presumida. Com base nas diretrizes da Lei do Desmonte, as peças e componentes automotivos agora precisam ser rastreáveis, aspecto que faz com que a fiscalização estatal possa de fato abranger toda a cadeia de valor que leva autopeças roubadas até depósitos clandestinos de desmontagem (FELTRAN *et al*, 2023).

Em sua fase de transição, a nova legislação possibilitou a regularização de estabelecimentos de desmontagem que atuavam de maneira irregular ou ilegal, especialmente aqueles que vendiam peças a preços mais baixos do que a média de mercado. Como consequência, as forças policiais passaram a identificar e a fiscalizar os estabelecimentos de desmanches e lojas de peças, pois a premissa para o seu funcionamento era comprovar a procedência dos produtos comercializados.

Em Minas Gerais, a Lei do Desmonte foi implementada em 2016 pela Polícia Civil, através do Departamento de Trânsito (DETRAN),<sup>27</sup> órgão que integrava a estrutura orgânica da instituição policial. Os resultados obtidos foram razoavelmente semelhantes aos observados em São Paulo, pois foi a partir de 2016 que Minas Gerais passou a registrar forte queda nos índices de furtos e roubos de veículos, conforme apontado anteriormente, no gráfico 5.

Para adequar-se à nova realidade e dar eficácia à legislação, o DETRAN-MG editou as Portarias nº 397/2017, 772/2017 e 936/2018, estabelecendo regras claras para o funcionamento de empresas destinadas à desmontagem, reciclagem, recuperação e comercialização de peças e partes de veículos automotores, bem como à fabricação e ao fornecimento das etiquetas utilizadas na marcação das partes e peças usadas.

A Portaria nº 397/2017, alterada pela Portaria nº 936/2018, dispõe sobre o credenciamento de empresas destinadas à desmontagem, recuperação, reciclagem e a comercialização de partes e peças de veículos. A partir dessa normativa, as empresas interessadas em prosseguir ou ingressar

---

<sup>27</sup> O DETRAN-MG integrou a estrutura orgânica da PCMG até 19 de abril de 2023, data em que uma Proposta de Emenda à Constituição do Estado de Minas Gerais transferiu as atividades de registro e licenciamento de veículos e habilitação para o âmbito da Secretaria de Planejamento e Gestão. A nomenclatura do órgão foi alterada para Coordenadoria de Gestão Estadual de Trânsito - CET, que pertence à estrutura da SEPLAG e absorveu todas as atribuições do DETRAN-MG.

nessas atividades obrigatoriamente passaram a ter que atender aos requisitos do ato normativo e serem autorizadas pelo DETRAN-MG. A Portaria nº 772/2017, por sua vez, atende à necessidade de rastreabilidade das peças oriundas da desmontagem de veículos. Ela dispõe sobre o credenciamento de empresas para a fabricação e o fornecimento de etiquetas de segurança utilizadas na marcação e controle das peças e partes usadas.

Para continuar operando de forma legal em Minas Gerais, as empresas tiveram que se registrar e obter credenciamento<sup>28</sup> junto ao DETRAN, conforme estipulado nos regulamentos mencionados. Entre os requisitos para esse credenciamento, estão a comprovação da regularidade fiscal, a garantia de uma estrutura mínima para a prestação dos serviços e estabelecimento de procedimentos para o descarte adequado de óleos e fluídos. Além disso, nos desmontes credenciados, cada uma das peças expostas à venda recebe uma etiqueta de rastreabilidade e é incluída em um sistema informatizado, que vincula esse item ao veículo de origem e à nota fiscal.

A regulamentação da Lei do Desmonte em Minas Gerais trouxe uma mudança significativa na abordagem ao problema da origem dos componentes automotivos, tornando a fiscalização das atividades mais sólida e eficaz. Durante as inspeções realizadas nos estabelecimentos comerciais, os agentes fiscalizadores passaram a verificar não apenas a posse do alvará autorizativo da Prefeitura Municipal e o termo de credenciamento do DETRAN, mas também a correta utilização de etiquetas que permitem a rastreabilidade das peças; a documentação que comprova a origem dos veículos desmontados por meio de nota fiscal; e a adequada destinação ambiental dos resíduos sólidos.

A preocupação com a sustentabilidade desse mercado se tornou uma prioridade constante, com as empresas sendo agora obrigadas a comprovar o descarte ambientalmente responsável de partes e peças de veículos como requisito para a realização de suas atividades. Esse item da lei, inclusive, abriu caminho para a fiscalização por outras agências governamentais envolvidas na gestão ambiental.

---

<sup>28</sup> A nova lei de licitações, Lei nº 14.133/2022, incluiu o credenciamento de empresas como mais uma das formas de contratação pelo poder público (art. 79).

**Figura 12: Modelo de aquisição de veículos para desmontagem**



**Fonte: DETRAN-MG**

Os leilões privados, embora não sejam obrigados a obter credenciamento junto ao órgão de trânsito<sup>29</sup>, também acabaram se ajustando às novas exigências. Isso porque a partir de 2016, tais estabelecimentos passaram a só poder comercializar veículos classificados como irrecuperáveis (destinados à desmontagem) para empresas credenciadas pelo DETRAN-MG, após a apresentação da documentação de baixa do registro do veículo. Portanto, as empresas que permaneceram operando de forma irregular começaram a enfrentar dificuldades para adquirir veículos por meio de leilões privados.

**Figura 13: Lei do Desmonte em Minas Gerais**



**Fonte: Polícia Civil de Minas Gerais**

De forma inédita, o DETRAN-MG desenvolveu dois sistemas informatizados integrados para o controle de todo o processo relativo à Lei do Desmonte. As novas ferramentas contemplaram o credenciamento, a

<sup>29</sup> Tramita na Assembleia Legislativa de Minas Gerais projeto para incluir os leilões privados no processo de regulamentação pela Lei do Desmonte.

fiscalização e o processo administrativo por penalidade, bem como o cadastramento dos leilões privados.

O primeiro sistema foi denominado de Sistema de Credenciamento de Empresa – SCE, utilizado pelo DETRAN para o registro e o controle das empresas que realizam serviços relacionados às atividades típicas do DETRAN, em modelo de credenciamento. O SCE permite a tramitação de toda a documentação dentro da plataforma, em formato digital, cujas etapas podem ser acompanhadas passo-a-passo pelos usuários. O segundo sistema é o Sistema de Rastreabilidade de Peças – SIRP, destinado ao rastreamento de partes e peças provenientes do processo de desmontagem de veículos automotores.

**Figuras 14: Sistema de Credenciamento de Empresas – SCE**



Tipo	Status	Responsável	Anexado Em	Atualizado Em	Observação	Ações
ALVARÁ DE FUNCIONAMENTO	EM ANÁLISE					↓ ✓ ✗
AUTO DE VISTORIA DO CORPO DE BOMBEIROS (AVCB)	EM ANÁLISE					↓ ✓ ✗
AUTORIZAÇÃO AMBIENTAL DE FUNCIONAMENTO	EM ANÁLISE					↓ ✓ ✗
CERTIDÃO DA JUSTIÇA ESTADUAL	EM ANÁLISE					↓ ✓ ✗
CERTIDÃO DA JUSTIÇA FEDERAL	EM ANÁLISE					↓ ✓ ✗
CERTIDÃO DE REGULARIDADE TRABALHISTA	EM					↓ ✓ ✗

Fonte: [www.detran.mg.gov.br](http://www.detran.mg.gov.br)

**Figura 15: Sistema de Rastreabilidade de Peças - SIRP**



#	Empresa	Placa	Chassi	Marca/Modelo	Ações
1	20.459.187/0001-01 - DESMONTE NOSSA SENHORA APARECIDA LTDA	GLW5B69	87378123	VW/FUSCA 1300	🔍 📄
2	20.459.187/0001-01 - DESMONTE NOSSA SENHORA APARECIDA LTDA	GSY0887	9BD1460003089076	FIAT/UNO CS	🔍 📄
3	20.459.187/0001-01 - DESMONTE NOSSA SENHORA APARECIDA LTDA	LBN3D00	9BFZZFHATB068516	FORD/FIESTA	🔍 📄
4	20.459.187/0001-01 - DESMONTE NOSSA SENHORA APARECIDA LTDA	GVT5B99	9BD178226T0132774	FIAT/PALIO EDX	🔍 📄
5	20.459.187/0001-01 - DESMONTE NOSSA SENHORA APARECIDA LTDA	CJP0H67	3VW1931HLM319855	IMP/VW GOLF GLX 2.0 MI	🔍 📄

Fonte: [www.detran.mg.gov.br](http://www.detran.mg.gov.br)

Os sistemas foram desenhados para acesso em três níveis: acesso pelos órgãos de trânsito e unidades policiais, para efeito de controle e fiscalização; acesso das empresas credenciadas, para alimentação do sistema de rastreabilidade das peças automotivas; e acesso para o consumidor final, para consulta de disponibilidade de peças.

O terceiro nível de acesso, oferecido ao consumidor final, modifica não somente o vínculo das empresas com o Estado, exigindo que sejam credenciadas pelo DETRAN, mas também as relações econômicas estabelecidas pelo segmento de revenda de peças usadas. O consumidor agora tem a possibilidade de realizar consultas diretamente no sítio eletrônico do DETRAN para descobrir quais são as revendas autorizadas (credenciadas); quais revendas possuem em estoque a peça automotiva desejada; e qual é o volume de peças disponíveis no estoque.

Por exemplo, o consumidor poderá inserir no site do DETRAN como parâmetro de pesquisa o capô do veículo Toyota Corolla fabricado em 2013. O sistema irá retornar informações indicando que as empresas X, Y e Z possuem a peça em estoque, juntamente com a quantidade de unidades disponíveis. Além disso, o sistema informará um QRCode e os dados rastreáveis da peça, permitindo que o consumidor confirme a sua procedência. Essa conveniência para o consumidor é inédita, pois proporciona um canal direto e protegido para suas transações comerciais.

Na prática, esse conjunto de medidas estabelece um ambiente mais seguro, transparente e confiável no mercado de peças usadas, oferecendo benefícios tangíveis para os consumidores finais. Eles agora podem ter a confiança de que estão adquirindo produtos legítimos, com informações completas sobre sua procedência e qualidade facilmente acessíveis.

Figura 16: Consulta de partes/peças de veículos no site do DETRAN-MG

SCE/SIRP

CIDADÃO

MG50000505906972

Etiqueta	Status	Data de Substituição
8088080807-2	ASSOCIADA	

**Dados da Peça**

Etiqueta: 8088080807-2  
 Tipo de peça: FARIAS LUZES  
 Tipo de veículo: AUTOMÓVEL, CAMIONETE E CAMIONETA  
 Marca/Modelo: CHEVROLET/CHEVY 1.6L LT  
 Ano de Fabricação: 2007  
 Ano Modelo: 2007  
 Cor do Veículo: NÃO INFORMADO

Empresa de Origem		Destinatária	
CNPJ	Razão Social	CNPJ/CNPJ	Nome/Razão Social
34.328.089/0001-18	LUAZ DOS FREDES E ACABAMENTOS AUTOMOTIVOS EIRELI	33.199.431/0801-24	CENTRO AUTOMOTIVO PERSONAL CAR EIRELI/ME
			08/08/2008 18:38:01

Polícia Civil Minas Gerais

Fonte: DETRAN-MG.

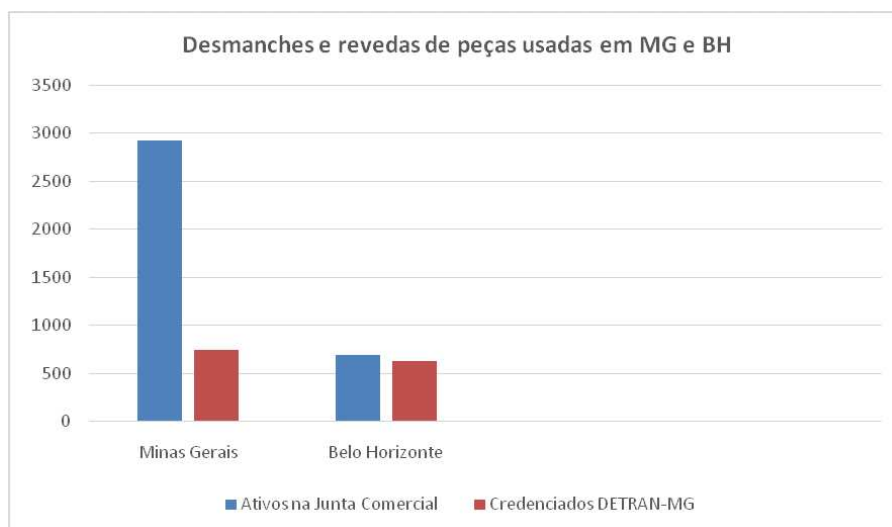
Em pesquisa no sítio eletrônico do DETRAN-MG, foi constatado que atualmente há 748 empresas de desmanche e revenda de autopeças usadas credenciadas para atuar em Minas Gerais. Somente em Belo Horizonte, há 631 empresas credenciadas. As informações são públicas e disponíveis para consulta por qualquer cidadão.<sup>30</sup>

O avanço obtido pela Lei do Desmanche é notável, pois em pouco mais de sete anos desde a sua implementação no Estado, pelo menos um terço das empresas de desmontagem e venda de peças usadas passaram a atuar de forma regular. De acordo com dados da Junta Comercial de Minas Gerais, atualmente existem 2.924 pessoas jurídicas em atividade no ramo de desmontagem e revenda de peças usadas no Estado<sup>31</sup>. Em Belo Horizonte, esse número é de 691 empresas em atividade. O gráfico 8 a seguir apresenta o número de empresas do setor ativas em Belo Horizonte e em Minas Gerais, bem como a quantidade delas já cadastradas junto ao DETRAN-MG.

<sup>30</sup> Disponível em <https://www.detrان.mg.gov.br>

<sup>31</sup> Fonte: dados obtidos na Junta Comercial de Minas Gerais.

**Gráfico 8: quantitativo de desmanches e revendas de autopeças em atividade em Minas Gerais e em Belo Horizonte**



**Fonte: elaborado pelo autor a partir de dados extraídos da Junta Comercial de Minas Gerais e do site do DETRAN-MG**

Chama a atenção a quantidade de empresas regulares em Belo Horizonte: pelo menos 91% dos CNPJ em atividade já conseguiram se credenciar. Percebe-se, no entanto, que tal adesão ainda se limita à capital, com as empresas do interior ainda demonstrando baixa aderência à normatização das atividades.

A justificativa para essa diferença entre capital e interior pode ser atribuída a diversos fatores. Talvez o mais relevante se deva ao fato de que o DETRAN é um órgão independente das unidades finalísticas da Polícia Civil e tem sua sede em Belo Horizonte. Nesta cidade, a divulgação e as ações de fiscalização foram mais contundentes e efetivas desde a regulamentação da lei. Os processos de credenciamento de pessoas jurídicas sediadas na Capital foram conduzidos por funcionários do próprio DETRAN, que acabaram adquirindo expertise nos fluxos relacionados à Lei do Desmonte, mantendo também relação mais próxima com representantes legais das empresas.

No interior do Estado, as denominadas Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN) dividem as atribuições de trânsito com as atividades típicas da polícia judiciária, como as investigações criminais. Em muitos casos, os assuntos relacionados ao trânsito são deixados em segundo plano. Nesse contexto, as diretrizes emanadas da capital acabam se difundindo de forma

mais lenta e, não raramente, se vinculando a estratégias pouco claras de implementação.

No interior, policiais encarregados de coletar evidências em investigações criminais também são designados para analisar a documentação no SCE e vistoriar os estabelecimentos que se enquadram na Lei do Desmonte. Essa atribuição multifuncional muitas vezes leva tais servidores a priorizar tarefas tipicamente investigativas em detrimento das atividades administrativas de trânsito, o que pode prejudicar o desempenho adequado de suas responsabilidades.

Concluída a análise das principais repercussões da Lei do Desmonte na dinâmica dos mercados de veículos e autopeças, passaremos a abordar a atuação prática e cotidiana da Divisão Especializada em Prevenção e Investigação a Furto e Roubo de Veículos Automotores. Nosso objetivo é confeccionar um diagnóstico empírico do trabalho investigativo realizado pela unidade sobre furtos e roubos de veículos na capital. Através do estudo aprofundado de dois casos concretos, bem como dos relatos dos policiais envolvidos nas apurações, buscaremos ilustrar as relações da investigação policial a partir das inovações trazidas pela Lei do Desmonte.

## **6. A DEPIFRVA E O TRABALHO INVESTIGATIVO SOBRE FURTOS E ROUBOS DE VEÍCULOS**

Conforme mencionado anteriormente, em Minas Gerais, a PC adotou duas lógicas distintas, porém complementares, de investigação: uma pautada pela competência territorial, outra pela especialização temática. É nessa última que se enquadra a Divisão Especializada em Prevenção e Investigação a Furto e Roubo de Veículos Automotores – DEPIFRVA, unidade criada para investigar especificamente as infrações penais que gravitam em torno de veículos. O objetivo de sua criação foi tentar assegurar à corporação capacidade para lidar melhor com casos mais complexos e sensíveis.

Nesta seção, apresentaremos dados gerais sobre a DEPIFRVA, sua rotina de trabalho e como são conduzidas as principais investigações policiais relacionadas aos furtos e roubos de veículos.

### **6.1 Dados Gerais sobre a DEPIFRVA**

Atualmente, a Divisão Especializada em Prevenção e Investigação e de Furtos e Roubos de Veículos Automotores – DEPIFRVA é organizada em cinco delegacias especializadas, às quais competem efetivamente o exercício da investigação criminal e a condução dos inquéritos policiais sobre crimes envolvendo furtos, roubos e fraudes envolvendo veículos automotores.

As atribuições investigativas da DEPIFRVA foram dispostas na Resolução nº 8004/2018:

“Art. 69 - Compete à Delegacia Especializada de Investigação a Furto e Roubo de Veículos Automotores o exercício das funções de polícia judiciária e a investigação criminal relativamente às seguintes infrações penais, desde que tenha como objeto material principal o veículo automotor:

I - furto, disposto no art. 155 do CP;

II - roubo, disposto no art. 157 do CP;

III - receptação, disposto no art. 180 do CP; e

IV - adulteração de sinal identificador de veículo automotor, disposto no art. 311 do CP.

Parágrafo único. Competirá a Divisão Especializada em Prevenção e Investigação a Furto e Roubo de Veículos Automotores realizar a fiscalização e apoio técnico-operacional, no âmbito do Estado, relativos à Lei do Desmonte, nos termos de resolução própria.”

“Art. 70 - A investigação policial e o exercício da polícia judiciária, em se tratando das infrações penais que tenham veículo como objeto material do delito, independentemente do valor do dano, será de competência da Delegacia Especializada de Repressão a Furto e

Roubo de Veículos, ressalvados o latrocínio consumado, nos termos do art. 11, III, “c”. Seção II Da Circunscrição Regional de Trânsito – CIRETRAN”.

Como se infere, as atribuições investigativas da DEPIFRVA não se restringem aos crimes de furtos e roubos de veículos (artigos 155 e 157 do CPB). Também envolvem a apuração das infrações penais relacionadas à receptação (art. 180 do CPB), estelionato (art. 171 do CPB) e adulteração de veículos (art. 311 do CPB), sempre que o veículo for objeto material do delito. Contudo, o foco principal da unidade permanece sendo a repressão aos furtos e roubos, até porque, geralmente, tais crimes precedem os delitos de receptação e adulteração de veículos.

A DEPIFRVA é dividida em cinco Delegacias operacionais, encarregadas de conduzir investigações criminais. De acordo com o organograma, cada Delegacia deve ser composta por um delegado de polícia, dois escrivães de polícia e oito investigadores. Contudo, no período em que o trabalho de campo desta dissertação foi conduzido (outubro/2023), três das unidades não contavam com delegados e quatro delas possuíam quadro inferior de servidores da carreira de investigador de polícia.

Para as Delegacias que não tinham titular designado, os delegados da DEPIFRVA adotam um sistema de rodízio, assumindo a responsabilidade pelos casos em andamento em sua própria unidade, como também seus demais procedimentos. Segundo os entrevistados, na prática, o delegado colaborador consegue apenas dar andamento aos procedimentos mais urgentes e imediatos da unidade sem chefia, tais como Autos de Prisão em Flagrante Delito (APFD) e medidas cautelares (interceptação telefônica, representação por prisão preventiva, quebras de sigilo etc.). Com isso, havia a percepção de pouco progresso nos procedimentos que demandavam maior dedicação para a apuração da autoria delitiva.

Além das atribuições investigativas, os servidores lotados na unidade desempenham uma série de outras atividades que consomem tempo e esforço. O atendimento ao público, a lavratura de boletins de ocorrência (REDS) e as vistorias de veículos apreendidos nos pátios de apreensão são atividades rotineiras da especializada, demandando recursos humanos, tempo e esforços que poderiam ser direcionados para a investigação policial em si. Conforme

destacado por Mingardi (2013, p. 44), o trabalho da Polícia Civil está longe de se restringir à investigação policial, pois cabe à PC “receber a maior parte das queixas das vítimas de crime, portanto atender a população é parte do serviço”.

Também de acordo com os policiais entrevistados, é comum que usuários se dirijam à unidade para relatar situações atípicas na esfera penal. Um exemplo típico desse tipo de demanda se dá quando um indivíduo vende seu veículo para um terceiro, mas este último não cumpre com o restante das parcelas acordadas. Nesses casos, aquilo que é um simples desacordo comercial, acaba registrado em boletins de ocorrência junto à DEPIFRVA, despendendo tempo e esforço das desfalcadas equipes de policiais. Resta claro que a atuação da DEPIFRVA e da Polícia Civil como um todo vão além das atividades puramente investigativas, abrangendo também uma série de tarefas tipicamente administrativas.

Embora possam ter eventuais impactos na prevenção criminal, as ações da DEPIFRVA se concentram prioritariamente na repressão dos delitos. É por isso que, conforme explicitado anteriormente, as análises aqui desenvolvidas se basearão no estudo de dois casos específicos de investigações criminais. Por meio deles, buscaremos aprofundar a compreensão sobre as estratégias e procedimentos adotadas pela DEPIFRVA no seu trabalho de repressão aos furtos e roubos de veículos. Isso envolve examinar a aplicação de técnicas investigativas, a utilização de recursos tecnológicos e a colaboração entre diferentes setores da Polícia Civil e das demais instituições que compõem o Sistema de Justiça Criminal.

Também como já mencionado, ambos os casos se referem a investigações sobre organizações criminosas voltadas aos furtos de veículos. Tal escolha foi motivada pela complexidade e relevância dos elementos envolvidos nesse tipo de crime, muitas vezes colocados em curso por estruturas criminosas organizadas, redes de distribuição de bens e serviços e muitas interfaces com mercados legais. Essa abordagem não limita os achados do estudo a apenas um caso, mas fornece uma análise aprofundada das dinâmicas que estruturam tais atividades ilícitas. Do ponto de vista deste trabalho, o objetivo é entender como a Polícia Civil de Minas Gerais realiza suas atividades investigativas, no cotidiano de uma de suas principais unidades

especializadas. Concomitantemente, almeja-se averiguar se a Lei do Desmonte trouxe alguma repercussão para este trabalho.

O primeiro estudo de caso é pautado em um inquérito policial que tramitou na 2ª DEPIFRVA ao longo de 2022, iniciado por Auto de Prisão em Flagrante Delito (APFD). Essa investigação desarticulou uma organização criminosa dedicada ao desmanche de veículos, com a finalidade da revenda de suas partes e peças. Já o segundo estudo de caso se baseia em um inquérito policial que ainda tramitava na 5ª DEPIFRVA quando esta dissertação foi concluída. Neste trabalho, os policiais investigavam a atuação de uma organização criminosa especializada na clonagem de veículos furtados e roubados. O grupo adulterava sinais identificadores dos veículos para que eles pudessem retornar à circulação em território nacional, ou mesmo para que fossem exportados para países da América do Sul.

Para além das entrevistas em profundidade e do grupo focal realizado com os policiais responsáveis pelas investigações, o estudo de ambos os casos se apoiou nas seguintes fontes de dados, disponíveis dentro dos inquéritos policiais:

1. Análise dos REDS que descreveram os furtos/roubos de veículos, prisões; recuperação e localização de veículos furtados e roubados; receptação de veículos;
2. Oitivas dos policiais civis, testemunhas, vítimas e investigados;
3. Relatórios de investigação de campo (comunicações de serviço);
4. Relatórios da autoridade policial;
5. Medidas cautelares diversas (interceptação telefônica; quebras de sigilos telefônicos, bancários e fiscais; mandados de busca e apreensão);

A despeito do acesso ao inteiro teor das investigações, as entrevistas desempenharam um papel crucial neste trabalho, na medida em que propiciaram construir uma perspectiva mais detalhada sobre as experiências e percepções dos profissionais da segurança pública sobre seu “fazer investigativo”. Além disso, o relato feito diretamente pelos policiais permitiu capturar nuances e detalhes das investigações que não se encontravam formalizadas nos documentos e diligências oficiais. Salienta-se que os nomes e demais dados que porventura permitam identificar os envolvidos foram

substituídos por nomes fictícios, providência adotada para evitar a identificação das pessoas citadas.

## **6.2 Estudos de caso**

### **6.2.1 Estudo de caso 1: desmanche de veículos**

No dia 25 de novembro de 2021, Ramon, 40 anos, morador de Ribeirão das Neves, saiu de casa em seu veículo Fiat Pálio Fire Economy e, após deixar seu filho na escola, seguiu para o trabalho, estacionando em uma movimentada via pública da região de Venda Nova, em Belo Horizonte. Ramon afastou-se do veículo por três horas e, ao retornar, percebeu que este havia sido furtado. A vítima procurou uma Delegacia de Polícia Civil para registro do REDS, no qual informou a existência de câmeras nas proximidades de onde o veículo havia sido subtraído. O carro não possuía seguro.

No dia 05 de janeiro de 2022, Janaína, 46 anos, proprietária de um Fiat Siena EL, saiu de casa por volta de 07:00 horas e foi para o trabalho, como fazia todas as manhãs. Ela estacionou o veículo na rua e trabalhou o dia inteiro. No fim da tarde, já exausta, Janaína esperava embarcar no carro e voltar para casa. Contudo, verificou que o mesmo havia sumido. Janaína dirigiu-se à Delegacia de Polícia Civil mais próxima para o registro do REDS. O veículo era segurado e Janaína recebeu o prêmio correspondente.

Pedro, 49 anos, residente no Bairro São Francisco, saiu de casa na manhã do dia 17 de janeiro de 2022 em seu veículo Fiat Pálio Weekend Trekking e retornou às 13:00 horas para almoçar. Após o almoço, Pedro constatou a subtração de seu veículo, bem como da carteira e de documentos pessoais que estavam em seu interior. Pedro foi a uma Delegacia de Polícia Civil e registrou o REDS. O veículo não possuía seguro.

No dia 18 de janeiro de 2022, Daniel, 43 anos, estacionou o veículo Fiat Pálio Weekend ELX na Avenida do Contorno, local de intenso tráfego de veículos e pedestres na capital mineira. Entrou em uma loja, onde permaneceu por alguns minutos. Ao retornar, Daniel percebeu que seu veículo havia sido furtado nesse curto intervalo de tempo. Daniel dirigiu-se à Delegacia de Polícia Civil da região e registrou o boletim de ocorrência. O veículo era segurado.

Na manhã do dia 20 de janeiro de 2022, Dener, 27 anos, saiu de sua residência às 10:00 horas, em seu Fiat Pálio Economy. Percorreu cerca de 8 quilômetros, estacionando o carro em movimentada rua do Bairro Jaraguá, na capital. Às 13:00 horas, Dener foi buscar o veículo e não o encontrou. Imediatamente, dirigiu-se à DEPIFRVA para registrar o furto de seu bem. O veículo possuía seguro e Dener recebeu o prêmio correspondente.

No dia 24 de janeiro de 2022, Ademir, 41 anos, morador de Vespasiano/MG, dirigiu-se até o Bairro Planalto, em Belo Horizonte, e estacionou o Fiat Siena ELX por algumas horas na principal avenida. Ao retornar, percebeu que o mesmo não estava mais ali. Ademir compareceu à Delegacia de Polícia Civil para registrar o furto. O veículo não possuía seguro.

No dia 25 de janeiro de 2022, Cilmara, 53 anos, optou por estacionar o veículo Fiat Siena EL em frente à sua residência. Após algumas horas no interior de casa, Cilmara constatou que o veículo havia sido furtado. Diante disso, ela registrou o boletim de ocorrência em uma delegacia próxima. O veículo não possuía seguro.

Era manhã de sexta-feira, dia 27 de janeiro de 2022, João Marcos, 19 anos, morador de Belo Horizonte, sai de casa a bordo do Fiat Pálio Fire em direção ao trabalho, que fica a poucos quilômetros de sua residência. O veículo é estacionado em uma rua movimentada do Bairro Santo André. Após duas horas de ausência, João Marcos retorna ao local onde havia estacionado e percebe a subtração do veículo. Ele se dirige à Delegacia de Polícia Civil da região e registra o boletim de ocorrência. O veículo era segurado e João Marcos recebeu o valor do prêmio.

Ainda no dia 27, na região da Pampulha, Diego estacionou o Fiat Siena ELX e afastou-se por duas horas. No retorno, verificou que o veículo fora levado. Diego também registrou o fato em uma Delegacia. O veículo não possuía seguro.

O que todas as nove situações descritas têm em comum? Como os policiais da DEPIFRVA enfrentam essa gama de crimes que aparentemente não deixam rastros, uma vez que são cometidos longe da vigilância das vítimas? Muitos são os questionamentos que surgem a respeito do trabalho da polícia judiciária, mas todos convergem para o mesmo caminho: a responsabilização de um infrator passa pela investigação policial capaz de

desvelar a autoria e a materialidade dos crimes, assim como toda circunstância fática que cerca o delito. E não há um padrão, modelo ou “receita” de investigação; esta seguirá percursos distintos a depender do caso, dos personagens e principalmente, dos policiais envolvidos nessa atividade. A seguir, discorreremos sobre a investigação levada a cabo pela DEPIFRVA em um dos casos estudados.

Assim como é feito para a maioria dos crimes, a investigação policial do caso em questão teve início com a análise dos registros de veículos furtados na semana do dia 20 de janeiro de 2022. Na verdade, a maioria das investigações policiais tem como ponto de partida a análise dos REDS. O seu preenchimento adequado é de suma importância, pois a narrativa sobre os detalhes do incidente auxilia as investigações. O policial que irá registrá-lo precisa prestar um bom atendimento ao cidadão e ganhar sua confiança, pois esse é o primeiro passo para conseguir informações úteis que levem ao êxito de uma investigação (MINGARDI, 2013, p. 44).

Os boletins de ocorrência fornecem dados importantes que permitem aos investigadores compreender as relações e conexões entre os fatos, circunstâncias e *modus operandi* dos infratores. Informações e provas colhidas no entorno de um delito podem ser úteis para a apuração de outros, por isso a leitura deve ser sistêmica, conectando aspectos comuns entre os crimes.

Na prática, a autoridade policial possui discricionariedade para decidir quais ocorrências de furtos de veículos irão efetivamente gerar um inquérito policial. Em um contexto de delegacias sobrecarregadas de demandas, a qualidade das informações iniciais que chegam pelos boletins de ocorrência tem um enorme peso nessa decisão. Assim, os REDS que não fornecem à polícia nenhum dado indicativo do caminho a ser trilhado pela investigação acabam sobrestados, ou seja, a apuração do caso só terá início se surgirem novos indícios sobre sua autoria ou materialidade (e isso pode nunca ocorrer).

A adoção de critérios para selecionar os casos a serem investigados é abordada por outras pesquisas etnográficas. De acordo com Azevedo e Vasconcelos (2011, p. 63) “diante do aumento da demanda, é cada vez maior a distância entre os delitos registrados e os que são efetivamente investigados, obrigando os policiais a desenvolverem critérios informais para selecionar os casos que serão priorizados”. Devido às muitas demandas administrativas, o

tempo disponível para a investigação em si é significativamente limitado. Nesse contexto, policiais tendem a usar a lógica de “otimizar o tempo”, buscando selecionar aqueles casos em que enxergam, já em seu nascedouro, maiores chances de a investigação alcançar resultados qualificados.

Na prática, tal seleção se dá nos dias em que os investigadores são escalados para a “permanência” na delegacia, ou seja, nas datas em que, segundo suas escalas de serviço, precisam permanecer na unidade para o cumprimento de atividades administrativas. Durante esses períodos, enquanto realizam registros de boletins de ocorrência, atendimento ao público e vistorias de veículos, os investigadores aproveitam para realizar diligências investigativas, cruzando informações de REDS, pesquisando placas de veículos, checando antecedentes criminais de suspeitos e planejando diligências externas.

Após tais verificações preliminares e a seleção dos casos que possuem maior relevância e indícios de terem maiores possibilidades de apuração, os policiais avançam para a segunda fase de uma investigação: as diligências de campo. Nesta etapa, as equipes de investigadores se deslocam para os locais onde os veículos foram furtados. O intuito é localizar câmeras nas imediações, coletar imagens da dinâmica dos crimes e entrevistar possíveis testemunhas oculares.

Esta é uma tarefa árdua e que, não raramente, esbarra na resistência de donos de residências ou de estabelecimentos comerciais, que não querem se envolver ou colaborar, com medo de represálias. Segundo os policiais civis entrevistados, “as pessoas ajudam a polícia fornecendo as imagens das câmeras quando são vítimas, mas tendem a negar ajuda quando a vítima é um terceiro” (entrevistado nº 6).

Nos casos mais bem-sucedidos, os policiais conseguem obter imagens de diversas câmeras da redondeza, possibilitando a reconstrução do provável trajeto percorrido pelos criminosos até seu destino final. Nos dizeres dos policiais entrevistados, essa reconstrução do trajeto, além de constituir importante indício probatório, resulta na identificação de outros indivíduos coligados à organização criminosa, com o menor dispêndio de energia e recursos. Um dos policiais revelou que o furto de uma retroescavadeira foi

apurado exclusivamente com base em imagens de câmeras, que possibilitaram a recuperação do veículo:

“(...) a gente conseguiu recuperar uma retroescavadeira furtada, seguindo o seu rastro através de câmeras. O seu valor era estimado em mais de R\$300.000,00. A retroescavadeira foi furtada de um galpão na região rural de Aimorés/MG e seguiu rumo ao Estado do Paraná. Conseguimos imagens do trajeto percorrido, desde o local do furto, passando por cidades vizinhas e câmeras do pedágio na rodovia. Uma equipe imediatamente se deslocou para São Paulo, onde interceptamos os criminosos ainda em poder da retroescavadeira. Ela estava intacta, em cima do caminhão” (entrevistado nº 6, investigador de polícia).

Se há a possibilidade de recuperar imagens dos criminosos em ação, tem início o trabalho de exame minucioso desse material. O êxito de uma investigação geralmente perpassa pela análise detida e qualificada dos registros obtidos, com a visualização de placas e de características físicas dos infratores que permitam sua identificação. A baixa qualidade das imagens pode ser um fator de entrave das apurações, contribuindo pouco para deslinde do ilícito. Por outro lado, uma análise desatenta do investigador também pode deixar passar informações imprescindíveis para o caso.

Na situação específica da investigação aqui analisada, o chamado “tirocínio” dos policiais envolvidos teve papel preponderante. Conforme já mencionado neste trabalho, o que a literatura define como “tirocínio” é uma espécie de percepção mais apurada que os policiais desenvolvem, em decorrência de situações concretas que se repetem no cotidiano. Aliás, parece ser unanimidade no meio policial a percepção de que as investigações geralmente só obtêm sucesso se conseguem integrar as técnicas previstas nos manuais policiais e o “tirocínio” dos agentes. Para além da incorporação das metodologias clássicas de investigação, o conhecimento empírico sobre os tipos de criminalidade e padrões de conduta delitiva é essencial aos investigadores. A investigação aqui analisada ilustra bem essa confluência de expertises.

A apuração em questão teve início com a análise das imagens registradas em locais dos furtos de veículos, registradas no dia 25 de janeiro de 2022. Neste dia, um indivíduo chamado David (nome fictício) foi preso em flagrante, logo após subtrair um Fiat Pálio. Policiais militares que faziam

patrulhamento preventivo na região centro-sul da capital desconfiaram da atitude do condutor do veículo e, após consultarem sua situação junto ao COPOM (Centro de Operações da Polícia Militar), descobriram que o carro estava com sinalização de furto/roubo no sistema.

Os milicianos procederam à perseguição do veículo e conseguiram abordá-lo, descobrindo que o condutor era um indivíduo reincidente nessa prática delituosa. O infrator foi conduzido pela PM à Coordenação de Operações Policiais da Polícia Civil (COP-DETRAN), onde foi autuado em flagrante delito pela prática de furto<sup>32</sup>. David foi custodiado no sistema prisional e o inquérito policial<sup>33</sup> seguiu imediatamente à DEPIFRVA para sua continuidade.

No dia 27/01/2022, David foi encaminhado pela Polícia Penal à Central de Flagrante para audiência de custódia, para que um juiz averiguasse a legalidade da prisão. A magistrada que presidiu a audiência, apesar de confirmar a legalidade da prisão em flagrante, concedeu liberdade provisória sem fiança ao acusado, condicionada à utilização de tornozeleira eletrônica. Note-se que David foi posto em liberdade antes mesmo da conclusão do inquérito policial ou do oferecimento da denúncia pelo Ministério Público, isto é, sequer havia se tornado réu em uma ação penal. “Todo ladrão de carro já foi preso pelo menos uma vez”, afirmou um dos entrevistados (entrevistado nº 7, investigador de polícia). E prosseguiu: “o juiz só deixa o ladrão de carro preso se ele for reincidente dentro daquele mesmo mês, do contrário é sempre posto em liberdade. É raro ele ficar preso”.

Após o suspeito ser posto em liberdade provisória, policiais da DEPIFRVA buscaram informações produzidas pelo setor de inteligência policial da unidade, de modo a tentar ampliar as chances de identificar outros indivíduos ou redes criminosas envolvidas com o suspeito (subtração; desmanche; fraude; receptação de veículos). Em alguns casos, os dados e informações produzidas pelos setores de inteligência das unidades policiais podem fornecer elementos valiosos não apenas para a resolução de casos

---

<sup>32</sup> Artigo 155 do Código Penal.

<sup>33</sup> O inquérito policial pode ter início de duas formas: lavratura do APFD ou edição de portaria pela autoridade policial discriminando as diligências a serem cumpridas.

complexos, mas também para orientar a decisão de prosseguir em determinadas investigações.

A chamada “inteligência policial” tem diferenças básicas com relação à investigação propriamente dita. Enquanto o que se define como inteligência policial consiste em um processo mais amplo de identificação, coleta, organização, análise e difusão de informações de interesse para a atividade policial, as investigações são a materialização do próprio trabalho de apuração policial para subsídio do processo criminal, podendo ou não ser subsidiada pelo conteúdo produzido pelos setores de inteligência. Para Mingardi, (2007, p. 55), é possível identificar pelo menos quatro aplicações para a inteligência policial:

- “1. Prever tendências – identificar os próximos desdobramentos do crime, ou seja, para onde ele vai migrar, qual o tipo de crime que será a próxima moda etc.
2. Identificar as lideranças e os elementos-chave das organizações criminosas.
3. Monitorar a movimentação cotidiana da organização para identificar sua rotina.
4. Identificar pontos fracos e informantes em potencial” (MINGARDI, 2007, p. 55).

Voltando ao caso em estudo, ao serem informados de que David havia sido colocado em liberdade, os policiais civis decidiram improvisar e acompanhar seus passos pelo monitoramento do GPS instalado em sua tornozeleira eletrônica. A suspeita era de que, uma vez nas ruas, o suspeito iria se reconectar com outros indivíduos possivelmente ligados a redes de furtos e desmanches de veículos. Nas palavras de um dos entrevistados: “tem bandido que não sabe fazer outra coisa senão roubar, ele nunca vai parar” (entrevistado nº 6, durante o grupo focal). O objetivo por trás do monitoramento de David era localizar endereços utilizados para “esfriar”<sup>34</sup> e desmanchar veículos furtados.

Cabe destacar que, em seu cotidiano, os policiais civis não têm acesso direto a dados de geolocalização do sistema de tornozeleiras eletrônicas. Formalmente, para que isso aconteça, o Delegado presidente do inquérito policial deve enviar ofício à direção da Unidade de Monitoramento Eletrônico

---

<sup>34</sup> Estratégia utilizada por ladrões de carros que os abandonam por um tempo para verificar a presença de equipamentos para rastreamento veicular.

(UME) da Polícia Penal. A tramitação desse processo, no entanto, pode levar dias, resultando em prejuízo direto à investigação. No caso aqui analisado, os investigadores se aproveitaram de relações informais mantidas com um policial penal, com quem rotineiramente trocavam informações de trabalho, para agilizar o acesso aos dados do GPS instalado na tornozeleira eletrônica de David. Os dados do GPS foram enviados praticamente em tempo real, o que permitiu aos policiais civis acompanhar de perto os passos do suspeito.

Um dos entrevistados confidenciou que, em diversas investigações, uma série de medidas alternativas é adotada para superar a demora associada aos trâmites burocráticos. Para conseguir celeridade no envio dos dados, os policiais recorrem a amizades pessoais, ou a pessoas atuantes em outras Secretarias do Estado com quem já tenham mantido vínculos profissionais. A troca informal de informações entre os membros do Sistema de Justiça Criminal, ou mesmo com particulares que desejam contribuir com a atuação das polícias, é um procedimento habitual quando o assunto é investigação policial.

E não se passaram 24 horas entre a soltura de David e o seu retorno às conexões criminais, como veremos a seguir. Pelo monitoramento da tornozeleira eletrônica, os investigadores constataram que, no dia seguinte à sua libertação (27/11/2022), David se dirigiu a uma rua erma do bairro Nacional, em Contagem/MG, repleta de galpões e conhecida por ser frequentemente utilizada em desmanches ilegais de veículos. Os investigadores então se deslocaram imediatamente para esse endereço, onde localizaram um galpão com uma faixa afixada e que continha os seguintes dizeres: “futura fábrica de andaimes”. O imóvel aparentava estar vazio.

Utilizando-se dos próprios aparelhos celulares, os policiais conseguiram registrar imagens de dentro do galpão através de frestas da parede. Lá havia vários veículos da marca Fiat ainda intactos, com as placas alfanuméricas visíveis. Outros já estavam desmontados. Em consulta ao sistema, os policiais civis verificaram que as placas correspondiam a carros furtados ou roubados e, conseqüentemente, tiveram a certeza de que o galpão era utilizado para o desmanche ilegal de veículos.

Mas, para além da recuperação dos carros, os policiais tinham como objetivo prender em flagrante os responsáveis pelo desmanche ilegal e,

consequentemente, desbaratar a quadrilha. Em geral, os imóveis destinados ao desmonte ilícito são alugados com documentação falsa, o que dificulta a identificação dos criminosos. Por isso, os investigadores deixaram o local e decidiram retornar no sábado. Embora não fosse um dia de expediente regular na delegacia, o caso demandava urgência. Mais uma vez, no entanto, ninguém foi localizado no galpão. O jeito era retornar no dia seguinte. Um dos entrevistados comentou esse momento do caso:

“(...) a investigação em si é gostosa de fazer, pois envolve campanas, rastreamentos, fotos tiradas de suspeitos, vídeos extraídos das câmeras de vigilância. Mas também é trabalhosa. O policial precisa estar disposto a ficar fora de casa por um longo tempo, a virar a noite na rua, pois nenhum bandido vai roubar de segunda a sexta-feira das 8 às 18h, ele fará isso no sábado, no domingo, à noite” (entrevistado nº 7).

Os policiais civis retornaram ao galpão na manhã de domingo e iniciaram o monitoramento à distância. A essa altura já sabiam que havia pessoas dentro do imóvel. O intuito era abordar um suspeito assim que saísse à rua. Por volta de meio-dia, um automóvel VW Saveiro parou em frente ao galpão. O condutor desembarcou do veículo e abriu o portão, momento em que foi abordado pelos policiais. Imediatamente os policiais o reconheceram como sendo Gabriel (nome fictício), autor contumaz de furtos de veículos, citado em diversos inquéritos policiais que tramitam na DEPIFRVA. Um dos entrevistados afirmou que “os ladrões de carro já são conhecidos por nós, eles ‘puxam’ carro todos os dias” (entrevistado nº 7) (“puxar” um carro é a expressão utilizada no meio da policial e criminal para se referir ao furto de um veículo).

Já dentro do galpão, os policiais também prenderam em flagrante o suspeito Luan (nome fictício), no momento em que este desmanchava um Fiat Siena (o rapaz também possuía registros policiais por furtos de veículo). Com os suspeitos dominados, passou-se a realizar a consulta das placas dos veículos encontrados dentro do galpão. O resultado já era esperado: todos os carros haviam sido furtados e estavam ali para serem completamente desmontados. Eram os mesmos nove veículos, cujos furtos foram narrados no início desta seção.

O próximo passo da investigação era identificar o provável receptor das peças roubadas. Para isso, os investigadores precisavam ter acesso aos

dados contidos nos aparelhos celulares dos suspeitos: mensagens enviadas por aplicativos podem conter informações significativas para a apuração e são consideradas provas robustas em juízo. Autorizados por Gabriel, que inseriu a senha para desbloquear o aparelho, os policiais localizaram conversas via aplicativo de mensagens trocadas entre Gabriel e Sirlei (nome fictício), um conhecido dono de ferro-velho da região metropolitana. Nas mensagens, Sirlei comprometia-se a comprar as peças desmontadas dos veículos da marca Fiat oferecidos por Gabriel.

É fundamental salientar que a análise dos dados de dispositivos móveis de indivíduos suspeitos é uma prática comum e informal nas investigações policiais, nem sempre autorizada pelo proprietário. Angariar a simpatia e cooperação dos suspeitos para desbloquear temporariamente o sistema operacional do celular, mesmo sem fornecerem a senha voluntariamente, pode ser o diferencial para o descobrimento de novas evidências e identificação de suspeitos, conforme ocorreu no caso em questão. Ademais, a análise direta dos dados contidos nesses dispositivos pode demandar autorização judicial prévia. e nem sempre os recursos tecnológicos disponíveis são eficientes para a quebra das senhas que protegem os aparelhos celulares.

Posteriormente, tal prova foi fortalecida com declarações formais prestadas por Luan, já na delegacia, nas quais ele apontou Sirlei como comprador das peças e Gabriel como vendedor. O dono do galpão onde ocorreu a operação também foi posteriormente identificado e, apesar de não ter relação com o esquema criminoso, prestou a importante informação de que o imóvel havia sido alugado por Gabriel.

Naquele dia, Luan e Gabriel acabaram conduzidos à DEPIFRVA, onde foram autuados em flagrante delito por crimes de receptação e formação de quadrilha. Sirlei, apesar de indiciado nos mesmos artigos de lei, não foi localizado naquela oportunidade e, por isso, não foi preso em flagrante.

Até aquele momento, os investigadores haviam conseguido identificar e localizar as pessoas que adquiriam, ocultavam e desmontavam os veículos furtados. No entanto, a investigação ainda não havia determinado quais pessoas compunham a rede de ladrões de carros responsável por levar os veículos até o desmanche. Isso sugere que os investigadores podem ter conseguido seguir a trilha dos bens furtados até os receptadores, mas ainda

não eram capazes de rastrear e encontrar os perpetradores originais dos furtos.

Identificar os responsáveis pelos furtos é essencial para conseguir responsabilizá-los penalmente e completar o processo de investigação. Mas esta etapa costuma ser mais difícil do que a apuração das redes de receptação. Isso acontece porque os infratores se desfazem dos veículos poucos minutos após furtá-los e, portanto, dificilmente são localizados em poder do produto do crime. Além do mais, as investigações costumam se estruturar a partir de uma lógica de coleta de pistas sequenciais, partindo quase sempre do objeto do crime (o corpo, o carro furtado, etc), para o criminoso. No caso em questão, é a localização de um desmanche que poderia levar os policiais aos ladrões de carro.

Tanto que, a partir dos interrogatórios realizados com os suspeitos localizados no galpão, os policiais obtiveram pistas sobre os autores dos furtos: dois indivíduos de alcunha “pretinho” e “loirinho”. Restava apurar quais eram os seus nomes reais. O prazo para isso era exíguo, já que, pelo que determina o Código de Processo Penal, inquéritos policiais que tramitam com réus presos possuem o prazo de 10 (dez) dias para serem concluídos.

No caso em questão, no entanto, a Justiça decretou a soltura de Gabriel dois dias após sua prisão em flagrante. Em liberdade, ele aparentemente se articulou com os demais comparsas, não apenas para alertá-los sobre as incursões policiais, mas também para destruir provas e outras informações que poderiam ser de interesse da investigação. Na leitura do relatório final da autoridade policial, verifica-se que foi consignado que a soltura do principal suspeito, apontado como chefe da organização criminosa, gerou grave prejuízo aos trabalhos da polícia e, conseqüentemente, ao resultado geral da investigação:

“(…) Insta salientar ainda que [GABRIEL] foi posto em liberdade no dia 31/01/2022, apenas dois dias após a realização da sua prisão em flagrante, através de alvará de soltura, o que pode ter sido um fator profundamente prejudicial ao bom andamento das diligências posteriores à sua prisão, uma vez que [GABRIEL] muito provavelmente se apressou em repassar detalhes sobre as diligências, dando oportunidade para que os demais investigados pudessem proceder de maneira que dificultem o trabalho da Polícia Judiciária com o intuito de afastar qualquer indício que possa

conectá-los a autoria dos crimes apontados neste procedimento” (entrevista nº 1, delegado de polícia).

Apesar de não integrarem o objeto do caso em estudo, “pretinho” e “loirinho” foram investigados de forma individualizada, em inquéritos apartados que visavam apurar os furtos dos veículos identificados no galpão administrado por Gabriel. Cada furto ensejou a abertura de um inquérito policial distinto, a fim de que a conduta dos responsáveis fosse individualizada caso a caso.

Trata-se de um procedimento comum, tanto no âmbito do inquérito quanto do processo criminal. A reunião de casos diferentes em um mesmo processo pode tumultuar o andamento das investigações e dos julgamentos. Isso acontece porque quando casos diversos são combinados em um único processo, é possível que haja choques e contradições entre diferentes linhas de investigação, evidências e testemunhas que se relacionam a um caso e não ao outro e mesmo aumento da dificuldade de montar um quadro argumentativo geral consistente para o inquérito policial.

Retomando o caso em análise, no fim das apurações, os policiais civis construíram um fluxo de funcionamento da quadrilha: Gabriel seria o ponto central do esquema de desmanche de veículos, sendo a única figura sempre presente nas dinâmicas criminais, independentemente do autor do furto ou do receptador final das peças desmontadas. De acordo com as apurações, o grupo atuava com especialização de funções: os ladrões realizavam apenas a subtração dos veículos; os receptadores compravam os carros intactos e ficavam responsáveis por desmontar e fraudar os sinais identificadores desses automóveis; outros receptadores adquiriam as partes e as peças retiradas dos veículos furtados ou roubados, com o intuito de ofertarem-nas aos consumidores finais, através de meios aparentemente lícitos, como em anúncios na internet ou em revendas de autopeças usadas.

Os ladrões atuam de forma independente. Após o furto ou roubo de um veículo, eles entravam em contato com um receptador, que manifestava ou não o interesse em adquiri-lo. O adquirente, então, podia optar por dois cursos de ação: a clonagem do veículo para que voltasse a circular em um cenário de legalidade; ou a desmontagem do automóvel para a revenda das peças.

Era no segundo ramo de atividade que Gabriel estava envolvido. Para o desmanche dos veículos, ele se valia de indivíduos *freelancers*, isto é,

trabalhadores autônomos contratados e pagos para desmontar veículos específicos. Luan era um desses contratados e era remunerado por dia de trabalho. Em um único dia, chegava a desmontar de três a quatro veículos. Contudo, Gabriel também se valia de outros *freelancers*.

Enquanto desmanchava os veículos, Gabriel oferecia suas peças e componentes ao dono de ferro velho, Sirlei. Caso este não se interessasse, as peças eram ofertadas a outros receptadores. Entretanto, era praticamente certo que Sirlei compraria as peças desmontadas para ofertá-las ao público em seu estabelecimento comercial, situado na região norte de Belo Horizonte.

Dado importante a se consignar: a diligência inicial de monitoramento da tornozeleira eletrônica (medida que possibilitou estruturar toda a investigação) não foi sequer registrada nos documentos que integram os autos do inquérito policial. Não há qualquer menção à medida no caderno de investigações. Para explicar como chegaram ao galpão onde os veículos furtados eram desmanchados, os investigadores valeram-se de informações genéricas, como a transcrita a seguir:

“que em investigações para o combate a furtos e roubos de veículos em Belo Horizonte e cidades adjacentes, os policiais civis receberam informações sobre o desmanche de veículo na Rua [...], na cidade de Contagem/MG” (entrevistados nº 3, 4 e 5).

Formalmente, os policiais explicaram que o objetivo de omitir a informação nos autos é necessidade de preservar o sigilo em torno desse método investigativo. Segundo os entrevistados, como advogados e suspeitos têm amplo acesso aos autos dos inquéritos, se verificarem que a polícia utiliza dados de GPS das tornozeleiras para fins de inteligência e investigação, a primeira providência dos advogados seria orientar os clientes a retirarem as tornozeleiras caso optem por praticarem crimes.

A análise deste caso demonstra a complexidade e o rigor necessários em uma investigação policial. Mais do que isso, destaca-se a importância da continuidade e da abrangência da investigação policial, que não se limita a casos isolados. O trabalho investigativo deve ser flexível, permitindo ajustes de curso e a adoção de medidas que muitas vezes transitam entre o legal e o ilegal. Tanto a estratégia de monitoramento da tornozeleira eletrônica quanto a

de forçar o suspeito a abrir a desbloquear o celular constituem exemplos de informalidade (e até de ilegalidade) presentes na investigação. Por essa razão, muitas vezes as fontes de evidências obtidas por esses métodos não são incluídas no caderno apuratório, com o intuito de evitar a invalidação de provas importantes.

## 6.2.2 Estudo de caso 2: fraude de veículos

“Quadrilha especializada em furtar caminhonetes em BH vira alvo da polícia”<sup>35</sup>. “Quadrilha especializada em furtos de Hilux deu prejuízo de R\$6 milhões em MS”<sup>36</sup>. “Gangue da Hilux faz estacionamento do Aeroporto de Confins travar rodas de carros por segurança”<sup>37</sup>. “Quadrilha interestadual especializada no furto de caminhonetes de luxo é presa pela Polícia Civil”<sup>38</sup>.

As passagens acima foram extraídas de veículos de imprensa de grande circulação no país e retratam uma tendência nos últimos anos: o aumento da atividade de quadrilhas especializadas em furtos de caminhonetes de luxo. Esses veículos se tornaram alvos preferenciais devido a seu valor significativo no mercado. Enquanto o valor de um veículo popular gira em torno de R\$50.000,00, uma caminhonete de luxo facilmente ultrapassa os R\$150.000,00.<sup>39</sup>

Para a Polícia Civil, parece ter havido uma mudança no perfil dos criminosos envolvidos nos furtos de caminhonetes de luxo. Há pouco tempo, os casos de furtos desses veículos eram raros quando comparados aos roubos. Nos últimos anos, no entanto, avanços tecnológicos permitiram aos criminosos contornarem os sistemas de segurança desses automóveis. Dispositivos comprados pela internet têm a capacidade de captar o sinal das chaves codificadas dos veículos, permitindo aos infratores ter acesso ao seu interior

---

<sup>35</sup> <https://www.otempo.com.br/cidades/quadrilha-especializada-em-furtar-caminhonetes-em-bh-vira-alvo-da-policia-1.3296919>

<sup>36</sup> <https://midiamax.uol.com.br/policia/2023/quadrilha-especializada-em-furtos-de-hilux-causou-prejuizo-de-r-6-milhoes-um-morreu-em-confronto/#:~:text=O%20cabe%C3%A7a%20da%20quadrilha%20contou,decodificador%20para%20ligar%20as%20caminhonetes.>

<sup>37</sup> <https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2023/12/13/gangue-da-hilux-faz-estacionamento-do-aeroporto-de-confins-travar-rodas-de-carros-por-seguranca-15-foram-levados.ghtml>

<sup>38</sup> <https://jornalvozdoeste.com.br/noticia/43/quadrilha-interestadual-especializada-em-furto-de-caminhonetes-de-luxo-e-presa-pela-policia-civil>

<sup>39</sup> Valores extraídos da tabela FIPE, disponível em [HTTPS://veiculos.fipe.org.br](https://veiculos.fipe.org.br).

sem a necessidade de arrombamento. Essa mudança de cenário foi relatada pelos policiais:

“De uns anos para cá, com o avanço dos recursos tecnológicos, houve uma mudança de atuação dos criminosos. Determinados veículos somente eram subtraídos mediante violência ou grave ameaça à vítima, pois os sistemas de segurança impediam o seu funcionamento. Atualmente, os criminosos preferem aguardar o proprietário afastar-se do veículo para tentar subtraí-lo sem serem pegos, até mesmo em virtude da pena reduzida para o furto, se comparada ao roubo” (entrevistado nº 4).

A busca pelo veículo que assegure o maior lucro também está relacionada a outro fator: as penas previstas para o furto de um carro popular ou um de luxo são idênticas. Entretanto, no caso dos veículos de luxo, os furtos estão muito mais relacionados à prática da adulteração para revenda do que propriamente à desmontagem para comercialização de peças. A possibilidade de clonar os veículos de alto valor para que voltem a circular em outras cidades, estados ou países oferece possibilidades de lucros muito maiores aos criminosos:

“A clonagem do veículo e sua venda para outro Estado possibilita ao criminoso auferir de 3 a 4 vezes o lucro que lhe daria com a desmontagem e venda de suas peças. O desmanche paga pouco. O criminoso prefere clonar o veículo e revendê-lo para o interior ou outros Estados. Muitas vezes o veículo é enviado para países da América do Sul, como Paraguai e Bolívia” (entrevistado nº 7).

Nessa perspectiva, a DEPIFRVA, enquanto unidade especializada, tem consolidado o entendimento de que a atividade investigativa precisa direcionar seus esforços para o enfrentamento de organizações criminosas sistematicamente envolvidas com crimes de furtos e roubos de veículos e, com isso, tentar produzir maior impacto sobre os índices de criminalidade.

A investigação policial analisada nesta seção exemplifica este direcionamento para o combate a organizações criminosas envolvidas, direta ou indiretamente, em furtos e roubos de veículos em Minas Gerais. Ao concentrar os esforços na atuação de quadrilhas, não apenas se fortalece a aplicação da lei, mas também se contribui para que os envolvidos enfrentem penas mais severas. Uma sentença mais rigorosa pode assegurar que o

infrator permaneça recluso, pelo menos por uma parte da pena, servindo como uma medida de prevenção à reincidência criminal.

O caso em questão teve início com mais um furto de caminhonete Toyota Hilux, fabricada em 2022, avaliada em R\$217.000,00. No dia 26 de julho de 2022, por volta de 21 horas, o proprietário estacionou o veículo em rua da região da Pampulha, na capital Mineira. O automóvel era dotado de alarme e passaria a madrugada em via pública. Contudo, acabou subtraído poucas horas depois. Na manhã seguinte, o proprietário se dirigiu à sede da DEPIFRVA para o registro do REDS.

Os policiais civis logo levantaram a suspeita de que o crime poderia ser atribuído a uma quadrilha especializada na subtração de caminhonetes de luxo que atuava na região. Os agentes já vinham investigando essa quadrilha, em busca de qualquer pista que levasse à identificação de seus integrantes. Por isso, não perderam tempo e se dirigiram às proximidades do local do furto, em busca de imagens que pudessem esclarecer a dinâmica criminal.

A câmera instalada em uma residência capturou imagens nítidas da traseira da caminhonete. Através dela foi possível identificar quando dois indivíduos se aproximaram do veículo em atitude suspeita. O primeiro se postou do outro lado da rua, com a responsabilidade de visualizar a movimentação de transeuntes, ou até mesmo de alguma viatura policial. Enquanto isso, o segundo incumbiu-se de acessar a cabine e dar a partida no veículo, possibilitando a sua retirada. O infrator que entra no carro para ligá-lo corre maior risco de ser apanhado, conforme mencionou um dos entrevistados:

“Mesmo com todo aparato tecnológico dos bandidos, sempre haverá aquele que entrará no carro. Um dos bandidos usa a mixa e o outro leva o computador para fazer a comutação dos dados do OBD. Em alguns casos, o chaveiro consegue produzir a chave apenas com a informação da placa do veículo” (entrevistado nº6).

A partir das imagens, os investigadores logo identificaram os dois indivíduos, pois ambos possuíam passagens policiais anteriores por furtos e roubos de veículos, já sendo conhecidos na delegacia. Nesta pesquisa, o primeiro suspeito será chamado pelo nome fictício Adão e o segundo, Juliano. Como o objetivo era aprofundar a investigação e apurar outros crimes

praticados pela organização criminosa, os policiais passaram a tentar encontrar a Toyota Hilux furtada.

No dia subsequente ao furto, os investigadores empreenderam busca em determinados pontos da cidade, na esperança de encontrar a caminhonete. Estes locais haviam sido mapeados previamente, como sendo utilizados pela quadrilha em ocasiões anteriores, para manter os veículos. Com sucesso, a caminhonete foi localizada estacionada em frente a um conjunto de prédios no Bairro Sarandi, Belo Horizonte/MG, ainda com as placas originais. A equipe de investigação optou então por monitorar o veículo furtado através de uma “campana virtual”.

A campana virtual é uma técnica que envolve a instalação de um rastreador sob o veículo furtado, permitindo que os policiais monitorem as rotas percorridas e identifiquem endereços frequentados pela quadrilha. Em muitos casos, esse monitoramento pode levar a prisões em flagrantes de suspeitos e à recuperação de carros roubados ao longo da investigação. Por essa razão, em várias situações, a informação sobre o rastreamento do veículo é deliberadamente omitida nos registros oficiais produzidos pela investigação. Revelar esse dado enquanto o inquérito ainda está em curso poderia comprometer sua continuidade e, possivelmente, seu êxito.

A campana virtual se diferencia do conceito original de campana previsto nos manuais de investigação. Segundo ACADEPOL (2018, p. 6), a campana ou vigilância é uma “modalidade técnica consistente na observação contínua e discreta de pessoas, ambientes, objetos ou circunstâncias”. Em regra, ela é feita em tempo real e de forma presencial, ocasião em que o policial observa o objeto ou o suspeito, seguindo-o à distância, sem perdê-lo de vista. A campana virtual, por sua vez, possibilita que os policiais estejam sempre próximos do alvo, com menor risco de serem descobertos, ou que acompanhem seus passos posteriormente, através dos registros das rotas percorridas por meio de aparelhos de geolocalização instalados no alvo monitorado.

Nas entrevistas, os policiais ressaltaram que a decisão por não apreender o veículo e instalar nele um rastreador depende da avaliação de momento feito por todos os membros da equipe, pois há sempre o risco de o veículo não ser mais localizado:

“(...) a decisão [não abordar e apreender o veículo] é tomada em comum acordo entre a equipe de investigadores, o escrivão e o Delegado. Nessa investigação, decidimos deixar o veículo andar para conseguirmos identificar e prender o maior número de pessoas. Tratando-se de um veículo isolado, a campana é para prender o ladrão dentro do veículo, por isso é aguardado. Há sempre o risco de perder o veículo, porém o risco calculado é baixo. A nossa equipe de policiais nunca perdeu um veículo” (entrevistado nº 2, delegado).

Importante destacar que a PCMG não tem alocação de recursos em seu orçamento para a aquisição de rastreadores veiculares. Essa ferramenta, no entanto, é de suma importância para as investigações policiais, não se restringindo apenas aos casos de furtos ou roubos de veículos. Para contornar essa a limitação de recursos, os policiais realizam um rateio de custos para a compra dos rastreadores e dos chips de dados de internet necessários para operar tais dispositivos eletrônicos. Nas palavras de um investigador, “a gente prefere pagar do próprio bolso pelo rastreador, pois sem ele seria difícil investigar uma organização criminosa” (entrevistado nº 6).

Durante o período de monitoramento, os policiais observaram que a Toyota Hilux deixou o local onde estava estacionada e seguiu em direção a uma rua de Contagem/MG. Os policiais já tinham conhecimento de que o local era utilizado pela organização criminosa para realizar o repasse dos veículos furtados/roubados ao receptor, identificado como Marinho. A Hilux parou em frente a um Fiat Argo, de cor branca, de onde Marinho desembarcou. Os policiais civis flagraram o momento em que Adão e Juliano entregaram o veículo ao receptor.

Marinho, um indivíduo com extenso histórico criminal, era citado como líder da organização criminosa em inquéritos policiais que tramitavam na DEPIFRVA. Ele estava envolvido na receptação e adulteração de veículos furtados e roubados, enquanto a esposa, Giomara, incumbia-se de providenciar a nova documentação que daria aparência de legalidade aos veículos. Ademais, Marinho havia sido preso em flagrante há menos de dois meses, na posse de outra caminhonete Toyota Hilux e de um Renault Master, ambos furtados, com placas clonadas e sinais identificadores adulterados. Na ocasião, houve a apreensão de diversos artefatos utilizados para a adulteração dos sinais identificadores.

Os policiais civis decidiram agir rápido e procederam à abordagem do Fiat Argo imediatamente após Marinho deixar o local na Hilux. O objetivo era evitar levantar suspeitas entre os infratores de que se tratava de uma ação coordenada. Durante a abordagem, houve troca de tiros e o condutor do Fiat Argo tentou fugir, colocando em risco os transeuntes e usuários da via. Após colidir em um muro, o suspeito desembarcou do veículo e prosseguiu a fuga a pé, não sendo capturado. Os policiais constataram que as numerações do chassi e do motor do Fiat Argo estavam adulteradas. Contudo, a numeração original não pôde ser determinada, mesmo após o exame metalográfico.

O monitoramento da caminhonete Hilux teve continuidade até o dia 28 de julho, quando policiais conseguiram prender Marinho em flagrante, na posse do veículo. A investigação estava progredindo melhor do que o esperado. Para aprofundar ainda mais a apuração, precisavam que Adão e Juliano permanecessem soltos, pois assim eles poderiam se comunicar com os demais membros da organização criminosa. Por isso, optaram por representar junto ao Poder Judiciário pela interceptação telefônica dos suspeitos.

A interceptação telefônica consiste em tomar conhecimento de uma comunicação entre os interlocutores, sem que eles tenham conhecimento de tal fato. É uma técnica investigativa que requer autorização judicial específica para monitorar os números alvos.

Com a popularização dos aplicativos de mensagens e chamadas por dados, criminosos têm falado cada vez menos ao telefone, dificultado a captação de conversas por esse meio. No entanto, isso não é considerado uma barreira intransponível na apuração de crimes. Para contornar tal entrave, a polícia se utiliza de recursos que também produzem bons resultados nas investigações:

“(...) os criminosos não falam mais ao celular, só se comunicam via mensagens ou Whatsaap. Para a investigação isso não faz diferença, pois a polícia recorre a outros meios tão eficazes quanto ouvir a conversa dos interlocutores. As quebras de sigilos nos permitem ter acesso aos endereços das ERB's, à geolocalização dos aparelhos telefônicos. Nos mostram também com quem se comunicaram, o horário, a frequência com que se falam. São todas informações que robustecem a investigação e se conectam a outras provas obtidas com as diligências de campo. Não tem como burlar isso” (entrevistado nº 1, delegado).

A despeito da existência de tecnologias para monitorar as comunicações dos investigados, a polícia tem lidado com outra circunstância que se tornou previsível no cotidiano das investigações: a demora do Ministério Público e do Poder Judiciário em analisar as medidas cautelares distribuídas pela polícia judiciária para angariação de provas. No curso das investigações, surge a necessidade de a polícia solicitar ao Poder Judiciário autorização para proceder com determinadas diligências como, por exemplo, pedidos de interceptação telefônica, mandados de busca e apreensão ou quebra de sigilos fiscais. Via de regra, tais pedidos tramitam em processo apartado e sigiloso, tratado de forma independente do inquérito policial.

Assim que distribuído na Justiça, essas solicitações seguem para análise do Ministério Público, que apresenta um parecer de caráter opinativo. Posteriormente, o processo é remetido ao Poder Judiciário para a decisão. Esse trâmite pode levar desde um dia até semanas, meses ou até anos para retornar à Delegacia de origem. A lentidão na tramitação de medidas cautelares requeridas pela polícia pode comprometer a eficácia da investigação, permitindo que evidências se deteriorem ou se percam ao longo do tempo, prejudicando as apurações. A percepção dos policiais sobre o impacto negativo causado ao trabalho investigativo pode ser capturada na passagem abaixo:

“Quando a medida cautelar retorna à Delegacia com o seu deferimento, a investigação praticamente recomeça do zero. O investigado já mudou de número, de aparelho telefônico, de endereço”. “(...) em muitos casos a investigação já foi finalizada, a medida cautelar não faz mais sentido” (entrevistado nº 6).

Esse descompasso entre a PC, o MP e o PJ parece ser uma queixa geral entre os policiais civis. Para os delegados, todas as diligências requeridas são importantes, mas a apreciação do pedido pelo promotor de justiça e pelo juiz quase sempre é morosa e pode levar semanas. O prejuízo dos trabalhos é inevitável, especialmente quando há medidas que demandam maior urgência. Na tentativa de agilizar essa análise, os delegados muitas vezes se dirigem pessoalmente ao fórum para dialogar com o promotor de justiça e o juiz, mas nem sempre são atendidos.

Retomando a investigação em questão, a DEPIFRVA apresentou ao Poder Judiciário um pedido para a interceptação telefônica de Adão, Juliano, Marinho e a esposa deste, Giomara. O delegado procurou pessoalmente o magistrado e explicou a urgência do feito. A medida cautelar foi deferida em menos de uma semana, com validade de 15 dias. A decisão judicial ainda abarcou uma série de quebras de dados telemáticos, permitindo aos policiais acesso a informações fundamentais para o progresso da apuração.

Após as quebras de sigilo, as investigações avançaram consideravelmente. Os policiais identificaram uma casa situada no Bairro Nova Cachoeirinha, na capital, onde Adão e Juliano costumavam passar os dias. O imóvel ficava em uma rua pequena, de apenas um quarteirão e sem saída. Além disso, a via proporcionava acesso ao anel rodoviário, facilitando uma eventual fuga a pé. O endereço estava localizado a poucos metros da residência de Juliano.

As imagens de câmeras de vigilância instaladas em uma empresa localizada no final desta rua foram cedidas à polícia. A análise do material se mostrou demorada, pois continha cerca de 720 horas de vídeos a serem examinados por apenas dois investigadores.

Através das imagens, foi possível constatar que o local era estrategicamente utilizado pelos infratores para se livrar de rastreadores veiculares. Após a subtração de um veículo, os criminosos o levavam para a rua, onde o examinavam à procura de rastreadores ocultos, pois tinham ciência de que os dispositivos eletrônicos poderiam revelar à polícia o destino dado aos automóveis. Os criminosos se mostraram extremamente meticolosos, conseguindo localizar e desativar pelo menos cinco rastreadores de veículos diversos durante o período monitorado.

Ainda a partir da análise das imagens, os policiais conseguiram identificar pelo menos outros onze veículos subtraídos, dentre eles: quatro MMC/L200 Triton; quatro VW/Saveiro; um VW/Gol; um Fiat/Strada; e um VW/Voyage. Todos os automóveis tiveram adulteradas as numerações do motor, chassi, etiquetas e vidros.

As quebras de sigilo também possibilitaram a identificação do líder do esquema ilegal, conhecido como “Professor”. Assim como Marinho, Professor era responsável pela compra dos veículos roubados e furtados, pela sua

adulteração e posterior revenda aos receptadores finais. Em seu papel de liderança, era ele quem articulava os furtos junto a Adão e Juliano, bem como dava as diretrizes para Marinho agir. Cada um destes tinha os seus próprios contatos, mas agiam sempre de acordo com ordens emanadas por Professor.

Mesmo após se mudar para uma cidade distante 340 quilômetros de Belo Horizonte, Professor não deixou de coordenar o esquema, continuando a transmitir ordens aos comparsas para receberem os veículos e realizarem as adulterações dos sinais identificadores. As funções dos membros desse grupo pareciam bem delineadas.

As investigações apontaram que a organização criminosa também estava envolvida em atos de lavagem de dinheiro. Através da conta bancária de um intermediário, Professor recebia o dinheiro da venda dos veículos clonados e repassava valores aos demais membros do grupo, conforme detalhado no seguinte trecho extraído do relatório do delegado:

“As diligências em busca de maiores informações de integrantes desta OCRIM levaram também ao autor qualificado como [...], que é o responsável pelo recebimento dos valores referentes às vendas dos veículos receptados que são revendidos pela quadrilha aos receptadores finais, principalmente receptadores de outros Estados e do interior do Estado de Minas Gerais, uma vez que nestas localidades a fiscalização deste tipo de crime é deficitária” (entrevistado nº 2).

Além do uso de contas de “laranjas” para tentar lavar o dinheiro obtido com a venda dos veículos furtados, o grupo também contava com a participação de um indivíduo especializado na adulteração dos sinais identificadores, bem como com um motorista profissional. O primeiro se vinculava diretamente a Marinho e era convocado toda vez que um veículo furtado ou roubado precisava ser clonado. Utilizando-se de maquinário, este criminoso conseguia suprimir a numeração original e gravar outros números no chassi, motor e vidros. O segundo, por sua vez, recebia ordens diretamente de Professor e sua função resumia-se em pegar e entregar os veículos adulterados aos receptadores finais, dentro de Minas Gerais ou em outros Estados do território nacional.

Quando a interceptação telefônica atingiu o prazo de 15 dias, sua renovação foi solicitada pelo delegado ao juiz competente. Desta vez, no

entanto, a análise do pedido levou cerca de dois meses. Enquanto aguardavam, policiais deram continuidade ao monitoramento dos suspeitos e identificaram dois chaveiros que contribuíam diretamente para os crimes.

O primeiro chaveiro atendia pelo nome de Mexicano. Localizado no Bairro Renascença, era ele quem confeccionava as chaves de veículos codificadas e as entregava a Adão e Juliano. De posse das chaves, os dois se dirigiam ao chaveiro Diogo, situado na região norte de Belo Horizonte, cuja tarefa era reprogramar a Unidade de Controle Eletrônico (UCE)<sup>40</sup> dos veículos furtados, fazendo a leitura deste módulo e programando a UCE a partir da nova chave codificada produzida por Mexicano. A UCE adulterada era instalada no veículo subtraído, permitindo o seu funcionamento com a nova chave codificada.

A atuação de chaveiros na dinâmica criminal demonstra o intrincado emaranhado de relações, estruturas e operações que circundam uma organização criminosa como a que estava sendo investigada. As habilidades dos chaveiros em lidar com sistemas de fechaduras e chaves são vistas pelos criminosos como uma vantagem estratégica, pois facilitam a subtração dos veículos. É por isso que, vez ou outra, esses profissionais acabam cooptados pelas organizações criminosas com a promessa de lucro fácil, conforme destacado nas entrevistas:

“(...) nos surpreendeu a contribuição de chaveiros para as atividades ilegais da organização criminosa. Descobrimos que alguns desses profissionais são os mesmos que prestam serviços para as concessionárias. O cliente procura a concessionária e paga um absurdo para fazer uma nova chave, mas quem a codifica é um chaveiro sem nenhuma relação com o fabricante. Muitos deles utilizam essa expertise para confeccionar uma chave para o ladrão, sem sequer questionar o motivo ou cobrar o documento do carro. No fundo ele sabe que a chave será usada no furto de um veículo” (entrevistado nº 8, investigador).

Os novos elementos angariados pela polícia precisavam ser tratados para o avanço das investigações. Inobstante a morosidade da análise da renovação da interceptação telefônica, a PC representou ao juiz pela prisão preventiva dos suspeitos e pela busca e apreensão em suas residências. O juiz

---

<sup>40</sup> A UCE é mais conhecida como central eletrônica.

optou por deferir apenas as buscas e apreensões, sob a justificativa de que não estavam presentes os requisitos para autorizar as prisões preventivas.

Em consulta à FAC (folha de antecedentes criminais) de Adão, verificou-se que este fora indiciado em onze inquéritos policiais, a maioria por crimes de furtos e roubos de veículos. Ele também possuía prisões em flagrante e condenações criminais. A FAC de Juliano também trazia passagens criminais por furtos e roubos de veículos, incluindo dois registros de homicídios. A despeito dessas trajetórias, ambos estavam em liberdade e tiveram seus pedidos de prisão preventiva negados.

Com as buscas, os investigadores almejavam apreender apetrechos usados nos crimes e recuperar veículos furtados e roubados. Os endereços dos suspeitos foram levantados através dos sistemas policiais e checados *in loco*, inclusive com a utilização de registros fotográficos. Os entrevistados esclareceram que determinados locais são difíceis de serem verificados, pois a presença policial pode despertar suspeita.

Às vezes, no entanto, os alvos cometem deslizes que revelam a sua localização. Foi o caso do líder da quadrilha. Apesar da cautela habitual, em certo momento, Professor mencionou seu endereço em conversa telefônica com o funcionário de um restaurante, ao solicitar a entrega de comida em sua residência. Os policiais então se dirigiram ao local e confirmaram a veracidade da informação consultando os vizinhos.

O cumprimento dos mandados de busca e apreensão ocorreu de forma simultânea, na manhã de uma quinta-feira. Os policiais saíram às ruas às 6h, no intuito de localizar os alvos em casa, desprevenidos. As buscas mostraram-se exitosas: foram apreendidas armas de fogo e acessórios utilizados para fraudar os números de identificação dos veículos.

Nos estabelecimentos comerciais dos chaveiros, os policiais apreenderam 09 (nove) aparelhos codificadores de chaves automotivas. De acordo com as entrevistas, os aparelhos chegam a custar mais do que o próprio veículo. Cada aparelho pode ser usado para codificar as chaves de dezenas ou centenas de veículos.

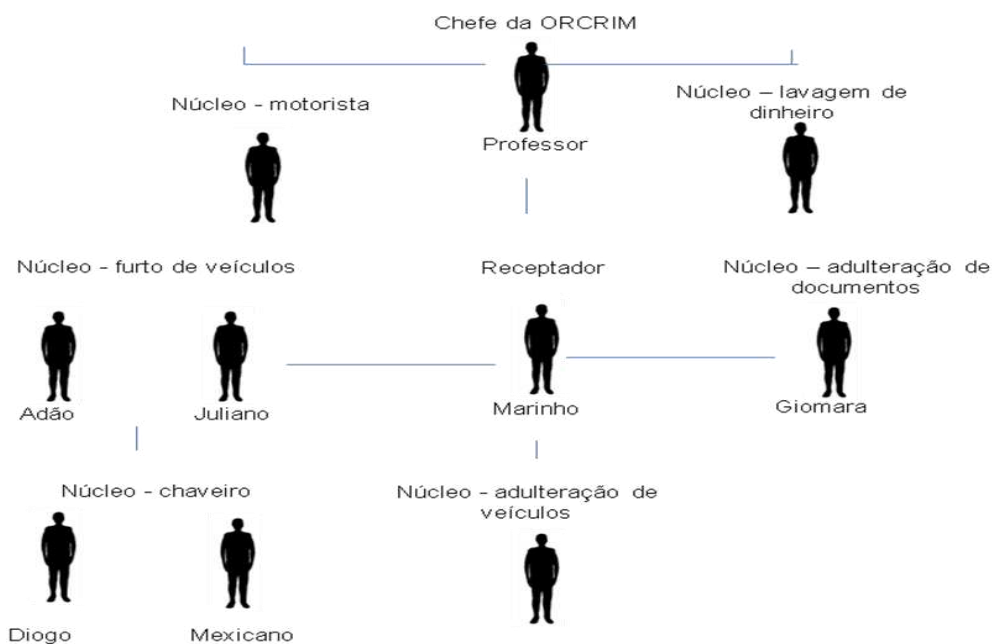
No decorrer dos interrogatórios, ambos os chaveiros afirmaram que os aparelhos codificadores de chaves automotivas são necessários para o exercício de sua atividade e que não há qualquer proibição legal quanto à sua

posse ou uso. Eles até solicitaram a restituição dos equipamentos. Os policiais rebateram os questionamentos, mas, durante as entrevistas, admitiram que de fato não há legislação que proíba ou restrinja o uso desses aparelhos. Na realidade, a matéria carece de regulamentação legal, assim como muitas outras.

Com a descoberta desse núcleo da organização criminosa, a investigação pareceu ter atingido seu objetivo de identificar os membros do grupo, suas respectivas funções, e de reunir um conjunto probatório robusto, capaz de subsidiar o processo criminal e garantir a condenação dos envolvidos. De acordo com as apurações, a organização criminosa possuía características que, em certa medida, faziam com que ela se assemelhasse a uma empresa. Podemos destacar a presença de hierarquia e estrutura organizacional, com líder responsável pela tomada de decisões; funções bem definidas para os membros de níveis hierarquicamente inferiores; rede de contatos e alianças construídas para se proteger de riscos e maximizar seus ganhos.

Para a melhor compreensão da dinâmica criminal, elaboramos um organograma da organização criminosa, com base nos dados extraídos do inquérito policial objeto do estudo número 2:

**Figura 17: Organograma da organização criminosa alusiva ao estudo de caso 2**



Fonte: elaborado pelo autor a partir do Inquérito Policial

Os estudos de caso 1 e 2 retrataram, com riqueza de detalhes, as práticas policiais adotadas pela DEPIFRVA voltadas à investigação sobre furtos e roubos de veículos, destacando desafios e êxitos enfrentados pelas equipes policiais. Essas experiências nos fornecem *insights* valiosos sobre diferentes aspectos do trabalho investigativo, permitindo também identificar determinados eixos de análise. Alguns coincidem com as estruturas analíticas já trabalhadas pela literatura. Entretanto, outras parecem ainda não terem sido devidamente exploradas por trabalhos acadêmicos.

A seguir serão apresentados os principais eixos analíticos sobre o trabalho investigativo da DEPIFRVA, extraídos a partir dos achados da pesquisa. Esses eixos são derivados das questões de pesquisa ou hipóteses formuladas no início do estudo e que nos orientaram durante a coleta e interpretação dos dados.

### **6.3 Eixos de análise**

#### **6.3.1. A evolução das dinâmicas de furtos e roubos de veículos nos últimos anos**

Conforme discutido anteriormente, a evolução dos indicadores de furtos e roubos de veículos ao longo do tempo reflete não apenas mudanças sociais, econômicas e tecnológicas, mas também adaptações nas estratégias dos criminosos, bem como ajustes nas respostas das autoridades de segurança. O promissor e intrincado mercado automotivo criou oportunidades em diversos ramos da economia. Mas, como esperado, seu crescimento também produziu complexas redes de ilegalismos, com a formação de economias paralelas e o aumento dos desafios para os setores público e privado.

Especificamente no ramo automotivo, essa situação foi agravada pela regulamentação precária do campo e o baixo controle governamental. De um crime de mera oportunidade, os furtos e roubos de veículos mostraram-se uma atividade extremamente lucrativa, movimentando uma rede de outros ilegalismos e contando com o envolvimento de grupos criminosos organizados, com divisões de funções e trabalho altamente especializado.

Ao longo das últimas décadas, as inovações tecnológicas implementadas pelo setor automotivo têm repercutido diretamente nos modos como criminosos e forças policiais têm lidado com os furtos e roubos de

veículos. Um primeiro aspecto a ser ressaltado se refere ao aprimoramento dos sistemas de segurança automotivos, como os alarmes e as centrais codificadas. Se até o início dos anos 2000, bastava aos criminosos usarem técnicas grosseiras ou rudimentares de arrombamento e ligação direta para furtarem veículos, o desenvolvimento de complexos sistemas de codificação eletrônica, fez com que, ao longo dos últimos anos, muitos criminosos migrassem para os roubos, utilizando-se da vítima para ligar o veículo. Isso fez com que, apesar da diminuição do número de furtos, as grandes cidades passassem a experimentar elevação nos índices de roubos de automóveis.

Nos últimos anos, no entanto, voltou-se a observar um aumento dos números de furtos, com maior uso de tecnologia por parte de criminosos. Atualmente, tem havido uma crescente sofisticação das técnicas de subtração de veículos, com os criminosos passando a utilizar dispositivos eletrônicos para neutralizar os até então eficientes sistemas de segurança. O comércio ilegal de peças automotivas se intensificou e a clonagem de identificação veicular tornou-se mais complexa. Na visão dos policiais:

“(...) a impressão que nós temos é que a expansão de novas tecnologias por todo o mundo, em especial aquelas provenientes da China e da Ásia, tem impactado nos crimes de furto e roubo de veículos. Hoje o furto de veículo é mais fácil do que antigamente, pois os criminosos têm à disposição dispositivos eletrônicos que codificam as chaves e centrais eletrônicas que permitem ligar o veículo. Parece que a cada dia que passa surge uma nova tecnologia que em outros países seria utilizada para uma finalidade legal, mas que no Brasil é utilizada para o furto de veículos” (entrevistado nº 5, investigador).

Hoje, dispositivos eletrônicos facilmente adquiridos pela internet são utilizados por criminosos para facilitar a subtração de veículos. As entrevistas realizadas mostram que as forças policiais já têm lidado com essa realidade. Um dos entrevistados destacou que as inovações trazidas pela indústria automotiva fazem com que sejam lançadas diferentes versões de um mesmo veículo com sistemas de segurança mais eficientes. Porém, isso não tem impedido que os veículos novos continuem sendo furtados.

Os veículos mais novos parecem, inclusive, terem se tornado o alvo preferencial dos ladrões para a clonagem. Os entrevistados relatam aumento das apreensões de veículos com pouco tempo de uso, cujas adulterações são praticamente imperceptíveis ao olho nu. Se o policial não for experiente, ou

receber previamente uma denúncia sobre a autenticidade do veículo, a fraude dificilmente será constatada pelo simples exame dos sinais identificadores:

“O que impressiona é a facilidade com que os criminosos conseguem levar o veículo e a qualidade da adulteração dos sinais identificadores, em muitos casos fica impossibilitado de se descobrir o veículo original, nem mesmo com o exame metalográfico” (entrevistado nº 4).

De acordo com as percepções dos investigadores, os infratores têm aprimorado suas técnicas, utilizando tecnologia avançada e conhecimento aprofundado sobre sistemas de segurança veicular. A perfeição das adulterações dos sinais gravados nos carros tem impressionado as forças policiais. Tanto que tem sido cada vez menor a quantidade de veículos adulterados cuja numeração do chassi foi alterada através de raspagem simples. Cada vez mais, grupos criminosos têm recorrido à adulteração por eletrostática, técnica que consiste em apagar a numeração original e gravar outra por cima, utilizando-se de um molde:

“Na adulteração por eletrostática, o criminoso utiliza um ácido para limpar a numeração original e, em seguida, grava a numeração por cima. Eles conseguem adulterar a numeração do motor sem raspar ou retirar o carro do lugar” (entrevistado nº 6).

A crescente dificuldade em detectar tais fraudes é um desafio para as autoridades e, ao que parece, contribuiu para uma mudança no cenário dos furtos e roubos de veículos. Muitos dos automóveis subtraídos deixaram de ser desmanchados para revenda de peças. Atualmente, até mesmo em função do avanço das tecnologias de adulteração de sinais identificadores, os policiais percebem que o maior interesse dos infratores tem sido a clonagem e posterior envio do veículo para outros Estados ou países, onde podem circular com documentação que lhe assegure aparente regularidade.

Como observado anteriormente, a opção pela clonagem também garante maior lucratividade aos envolvidos. É por isso que os criminosos têm priorizado a subtração de veículos mais novos e mais caros, uma vez que o esforço necessário para adulterar os sinais identificadores de um automóvel que custa R\$15.000,00 ainda é virtualmente o mesmo do que o que se gasta

para clonar um que custa R\$115.000,00 (bem como as penas de prisão previstas em caso de insucesso).

### **6.3.2 Conexões com outras dinâmicas criminais**

Os furtos e roubos de veículos estão intrinsecamente conectados a uma rede complexa de dinâmicas criminais que vão além da simples apropriação indevida de automóveis. Feltran *et al* (2023) mostra que muitas dessas práticas delituosas servem como peças fundamentais para movimentar outros esquemas e cadeias de valores criminais mais abrangentes, como o tráfico de drogas, o contrabando e a lavagem de dinheiro.

Durante as entrevistas realizadas com policiais especializados em investigações de furtos e roubos de veículos, ficou evidente que automóveis roubados se tornam ferramentas estratégicas nas mãos de criminosos envolvidos em diversas outras redes de ilegalismos, proporcionando a eles mobilidade e flexibilidade operacional. A natureza transitória dos veículos favorece a realização de uma variedade de atividades ilícitas, desde assaltos e sequestros, até a fuga após a consumação de crimes mais graves.

O tráfico de drogas tem se valido do uso de veículos roubados para o transporte das substâncias ilícitas e, de acordo com a percepção dos policiais entrevistados nesta pesquisa, isso tem aparecido com cada vez mais frequência nas investigações realizadas pela DEPIFRVA. É fácil substituir um automóvel furtado por outro sempre que necessário e essa tática restringe a capacidade de atuação policial. Por sua aparência de legalidade, veículos clonados também têm sido utilizados para a prática de outros crimes, em vez de serem destinados à simples revenda para obtenção de lucro. O objetivo dos infratores é sempre minimizar os lastros de informações que possam levantar suspeitas policiais: caso a polícia desconfie do veículo e realize a consulta de seu *status*, o sistema retornará a informação de que o automóvel está em circulação legal, inexistindo registros de furto ou roubo. Os policiais argumentam que mesmo em caso de denúncia, a polícia só terá acesso aos dados do verdadeiro proprietário. A priori, nenhuma informação do veículo original o relaciona ao veículo roubado, o que dificulta as investigações.

É por isso que os policiais entrevistados afirmam ser comum que suas investigações, destinadas exclusivamente a apurar furtos e roubos de veículos, frequentemente esbarram em outros crimes e vice-versa. É o caso, por exemplo, de investigações policiais que têm como objetivo inicial recuperar carros roubados, mas que, ao localizarem os veículos, encontram também grandes quantidades de entorpecentes em seus interiores. Ainda segundo os policiais entrevistados, o contrário também acontece com bastante frequência: outras unidades policiais que investigam crimes graves (como latrocínio, homicídios e tráfico), se deparam com a informação de que carros roubados foram utilizados pelos criminosos.

É imperativo reconhecer que o uso de veículos roubados não apenas aprimora a eficácia dos criminosos, mas impõe um desafio significativo às autoridades públicas. A percepção geral dos policiais ouvidos por esta pesquisa sugere que os veículos desempenham papel central em diversas dinâmicas criminais e, até o momento, o poder público parece não ter dado a devida atenção para essas conexões. Capacitar os profissionais da segurança pública em como avaliar um veículo e identificar eventuais adulterações nos sinais identificadores parece a melhor saída para combater a criminalidade, conforme destacou um entrevistado:

“Em todos os crimes há um veículo envolvido. Seja a agressão doméstica, em que o autor evade do local em seu carro. Ou o traficante de drogas que utiliza do carro para o transporte da droga. Ou um veículo que é roubado para ser utilizado em outros assaltos. Muitos desses veículos são adulterados. Até hoje o Estado não acordou para isso. Nenhuma das polícias possui profissionais capacitados para identificar uma fraude em veículo. Policiais militares a todo momento abordam veículos adulterados e acabam liberando o condutor e o veículo, pois não suspeitaram da fraude. Os pátios de apreensão estão cheios de veículos adulterados, cujas apreensões são pautadas unicamente em infrações administrativas, como atraso no pagamento de tributos. Até mesmo os policiais civis não têm essa expertise. A exceção se dá com os policiais da DEPIFRVA, pois estes acabam adquirindo experiência no dia-a-dia. Temos policiais que só de visualizar uma moto sabem que ela é objeto de fraude, pois a potência ou cilindrada não condizem com o modelo do veículo” (entrevistado nº 1).

Tal depoimento levanta uma questão: muitos crimes poderiam ser evitados ou apurados se os profissionais, principalmente os da segurança pública, tivessem preparo adequado para identificar a fraude em veículos. Isso

se aplica a todos os agentes do campo, de guardas de trânsito aos investigadores de polícia. Dada a centralidade dos veículos em complexas cadeias e redes criminais, todos deveriam ter o conhecimento mínimo necessário para a detecção de fraudes, abrangendo a verificação de números de chassi e motor, a autenticidade de documentos veiculares e o reconhecimento de sinais de adulteração em peças e componentes.

Ao mesmo tempo, o relato demonstra que ainda não há, por parte do Estado, qualquer perspectiva para a adoção de ações mais efetivas que elevem o controle sobre a circulação de veículos clonados e adulterados no país. Programas de treinamentos específicos, voltados para a identificação de fraudes em veículos, são essenciais para dotar os agentes de conhecimentos práticos sobre as últimas tendências e métodos empregados pelos infratores. A atuação de profissionais qualificados na detecção de fraudes veiculares possivelmente contribuiria para a recuperação de veículos furtados e roubados, mas também para a redução de outros indicadores criminais relacionados.

### **6.3.3 A especialização da investigação policial**

A especialização de funções dentro das quadrilhas que se dedicam aos furtos e roubos de veículos é cada vez mais evidente. A distribuição de tarefas entre seus membros visa otimizar a eficiência e minimizar os riscos associados às atividades ilegais. O estudo de caso 2 nos fornece um ótimo retrato disso, pois cada membro era especializado em determinada tarefa, detendo também seus próprios contatos.

As polícias judiciárias entenderam que a especialização temática das investigações também era o melhor caminho a ser seguido, oferecendo uma resposta diferenciada de atuação, ao contrário do trabalho desenvolvido pelas unidades generalistas baseadas na lógica dos territórios. Para Mingardi (2013), diferentemente das delegacias especializadas, o trabalho das unidades generalistas é eminentemente reativo, voltado para esclarecer as ocorrências que são relatadas pela população. Por isso, não há uma rotina investigativa e uma divisão de tarefa bem definida entre os investigadores, que frequentemente acabam trabalhando em vários casos simultaneamente, o que compromete a qualidade das investigações.

Conforme mencionado no capítulo 2, ao optar por criar uma unidade especializada em investigações sobre furtos e roubos de veículos, a PC concentrou recursos capazes de oferecer uma abordagem mais eficaz à rede de ilegalismos relacionada aos automóveis. A concentração de conhecimentos técnicos e investigativos sobre esses crimes específicos permite aos policiais compreenderem não apenas os meandros da intrincada legislação que normatiza o campo, mas também as tecnologias automotivas de ponta, os métodos de identificação de fraudes e as estratégias adotadas pelos grupos criminais.

Isso ficou bem retratado nos trabalhos investigativos aos quais a pesquisa teve acesso. O foco da delegacia especializada são as organizações criminosas, através de ações que visam não apenas prender os indivíduos envolvidos na subtração dos veículos, mas também a rede de lideranças e facilitadores de cada etapa dos processos criminais, como receptadores, mecânicos, adulteradores e intermediários.

As delegacias especializadas também contribuem para o enfrentamento de outras dinâmicas criminais, trocando informações com órgãos públicos e entidades privadas com interesse na matéria. Como o interesse é recíproco, a rotina diária de contatos e colaborações acaba constituindo uma relação de confiança entre as partes. Policiais da DEPIFRVA mantêm contato direto com algumas seguradoras e instituições de segurança veicular, que lhes fornecem dados de interesse das investigações.

O trabalho desenvolvido nas delegacias especializadas parece ser mais eficaz do que o desempenhado pelas unidades generalistas, pelo menos quando se trata de crimes complexos ou organizações criminosas. Essa constatação foi percebida por Mingardi nas pesquisas etnográficas realizadas em delegacias de polícia:

“Principalmente por conta da habilidade de cada grupo e problemas estruturais das polícias. É importante mencionar que, ao examinar os inquéritos, fica evidente que os estados que dispõem de setores especializados desempenhem melhor a tarefa” (MINGARDI, 2013, p. 53).

Durante os trabalhos de campo, os policiais entrevistados relataram, no entanto, um problema que afeta diretamente o trabalho investigativo da

unidade especializada: a pouca institucionalidade ou sistematicidade das trocas de informações sobre crimes, suspeitos e outros dados relevantes ao trabalho policial entre diferentes órgãos da própria Polícia Civil, ou mesmo com entidades de outros níveis de Governo. Órgãos de segurança pública dos municípios, como as Guardas Municipais, por exemplo, não se comunicam com a Polícia Civil; esta, por sua vez, não mantém canais sistemáticos de comunicação com órgãos e polícias federais. Os investigadores admitem que mesmo dentro da própria unidade especializada, existe dificuldade para oferecer tratamento mais sistemático e coordenado às informações obtidas por inquéritos específicos. Tal aspecto também foi observado por Mingardi:

“Mesmo quando uma investigação é bem-sucedida, as informações coletadas são utilizadas apenas naquele inquérito. No modelo atual ninguém usa aqueles dados para mais nada, não ficam salvos em lugar algum. Não existe, na maioria dos estados, banco de dados que reúna as informações obtidas nas investigações. Os únicos bancos de dados existentes são aqueles que contêm informações a respeito de criminosos e os dos boletins de ocorrência. E nos raros casos em que esses arquivos existem e são utilizados, eles não são compartilhados, cada instituição mantém o seu (MINGARDI, 2013, p. 53).

Esse cenário também pode ser observado na DEPIFRVA. Os policiais civis revelam que é comum haver troca esporádica e interpessoal de informações entre delegacias da PC, ou mesmo com policiais militares. Esse intercâmbio de experiências, no entanto, é errático, vinculado a contatos muitas vezes pessoais e ocorre apenas quando se faz necessário, por ocasião de uma investigação específica. Não existe rotina de troca de informações, tampouco bancos de dados efetivamente integrados e plenamente acessíveis aos órgãos de investigação. Isso acaba acarretando retrabalho frequente para as escassas equipes de policiais: é muito comum, por exemplo, que agentes de uma determinada delegacia diligenciem para qualificar um suspeito que já era conhecido pelos servidores de outra unidade.

#### **6.3.4 A investigação policial sobre furtos e roubos de veículos**

O trabalho investigativo desempenhado pela PC guarda similaridades com aquele realizado por polícias de todo o mundo. Em regra, as investigações se iniciam a partir do estudo da vítima, do objeto ou do tipo de crime.

Dissemos, no decorrer do trabalho, que, em uma investigação de furto ou roubo de veículo, os policiais geralmente começam por coletar informações essenciais relacionadas ao veículo.

Apesar de existirem manuais sobre técnicas investigativas, está claro que inexistem um padrão de investigação a ser rigidamente seguido. A abordagem adotada pelos investigadores muitas vezes surge de forma espontânea ou até mesmo improvisada, diante de situações que ensejam tomadas de decisões e ações tempestivas. Os rumos de uma apuração ainda dependem muito de como o trabalho é pessoalmente conduzido pela autoridade policial e seus agentes, bem como das expertises profundamente desiguais reunidas por cada equipe.

Nesse sentido, o que as entrevistas demonstraram é que vários fatores podem contribuir para a ausência de um padrão uniforme de investigação: as diferenças culturais, os recursos disponíveis, o treinamento adequado e a disponibilidade dos policiais, entre outros, são apontados como entraves ou facilitadores para o bom andamento dos trabalhos. Aqui, o foco da nossa análise é o papel desempenhado pelos investigadores para a eficácia da investigação.

O perfil de um investigador passa, pelo menos inicialmente, por sua formação. O ingresso na carreira ocorre através de concurso público, sendo exigida a partir de 2013, graduação em nível superior, em qualquer área de atuação. O recém-empossado investigador precisa frequentar e ser aprovado no curso de formação policial, ministrado pela ACADEPOL, cujo conteúdo programático abrange inúmeras disciplinas, entre as quais podemos destacar as “técnicas de interrogatório” e as “técnicas especiais de investigação”.

As “técnicas especiais de investigação” são subdivididas em tópicos, com o intuito de aprofundar o trabalho investigativo de acordo com a matéria e o crime. Podemos citar a violência doméstica, os tóxicos e entorpecentes, os homicídios e o crime organizado. Porém, ainda não há, na grade de formação da PCMG, tópico que assegure tratamento especial à temática das adulterações veiculares.

O mesmo acontece nos cursos auxiliares de capacitação, oferecidos pela ACADEPOL para servidores policiais, nas modalidades presencial e educação à distância (EAD). No sítio eletrônico da entidade, podem ser

encontrados mais de 100 (cem) cursos ofertados a policiais<sup>41</sup>. Entre eles, há cursos específicos que versam sobre a quebra de sigilos telefônicos e telemáticos, sobre direito ambiental, violência policial, cadeia de custódia e outros temas. Entretanto, não há qualquer curso específico sobre fraudes veiculares.

Segundo a própria ACADEPOL, a grade dos cursos de formação policial oferece a disciplina de “Trânsito”, módulo que englobaria a temática da vistoria veicular. Entretanto, toda a extensa matéria sobre o tema é tratada em sala de aula, em um único encontro. A Academia informa ainda que, até 2020, chegou a ofertar um curso específico, na modalidade EAD, sobre vistoria veicular. Contudo, o material não foi mais atualizado e, desde então, deixou de ser disponibilizado. Cabe destacar que os professores que ministram os cursos geralmente são escolhidos entre os profissionais que mais se destacam em cada área temática. Por causa disso, questionamos diretamente os entrevistados da DEPIFRVA se algum deles integra os corpos docentes destinados a ministrar cursos sobre fraudes veiculares. A resposta foi negativa.

Na opinião dos entrevistados, a qualidade dos cursos ofertados pela instituição é satisfatória e as temáticas contribuem para o aprimoramento profissional. Contudo, inexistem obrigatoriedade institucional de o policial se matricular e participar dos cursos. A iniciativa de se inscrever nas capacitações disponíveis parte do próprio servidor. Inclusive, um dos entrevistados, apesar de tecer elogios aos programas de capacitação, revelou que há alguns anos não se inscreve em cursos.

Retomando a análise dos métodos empregados pela DEPIFRVA nas investigações sobre furtos e roubos de veículos, percebe-se que o uso de tecnologias, como câmeras de vigilância e sistemas de rastreamento veicular, pode fornecer pistas valiosas para direcionar as apurações. Nas entrevistas com os policiais, procuramos deixar os agentes à vontade para narrar as dinâmicas cotidianas de suas investigações, incitando-os apenas a descrever, com detalhes, como se dá uma apuração sobre furtos e roubos de veículos do início ao fim.

---

<sup>41</sup> [Http://ead.policiacivil.mg.gov.br/moodle](http://ead.policiacivil.mg.gov.br/moodle).

Ainda que as respostas tenham variado, parece que o início das apurações passa obrigatoriamente pela checagem de câmeras, nos locais onde se deram as subtrações dos veículos. Tal informação quase sempre direciona os trabalhos subsequentes:

“A primeira coisa a se fazer é ir até o local do furto ou roubo para procurar por câmeras que registraram o crime. Atualmente todas as ruas e estabelecimentos comerciais têm câmeras que filmam tanto a rua quanto a parte interna do imóvel. As imagens nos fornecem muitas pistas sobre os autores e a sobre a dinâmica do crime. Dependendo do ladrão, já temos a qualificação na Delegacia e fica mais fácil apurar o crime” (entrevistado nº 7).

A partir daí, as investigações podem tomar rumos diferentes. Como vimos nos estudos de caso, a simples recuperação do veículo ou prisão do indivíduo que levou o automóvel não é suficiente para desarticular uma organização criminosa. Para alcançar esse objetivo, os policiais precisam de meios que os aproximem do eixo central dos grupos.

As infiltrações policiais são bastante abordadas nos cinemas e popularmente vistas como bons meios de provas pelo ordenamento jurídico<sup>42</sup>. Tal procedimento consiste em uma técnica de investigação na qual o investigador é inserido no bojo de uma ORCRIM, com a finalidade de, mediante autorização judicial, participar de algumas dinâmicas do grupo e, com isso, obter elementos informativos para subsidiar a investigação policial. Fora da ficção, no entanto, é uma técnica pouquíssimo empregada, devido ao alto risco que representa para a vida e segurança dos policiais.

Nos inquéritos conduzidos pela DEPIFRVA, a “campana virtual” tem se mostrado bastante eficaz para as investigações. Ela permite aos policiais o monitoramento, em tempo real e remoto, da movimentação dos membros de uma ORCRIM. O acompanhamento dos criminosos é feito à distância para não levantar suspeitas e atrapalhar os trabalhos. Para os policiais, trata-se de uma técnica de investigação válida, uma vez que não há vedação no ordenamento jurídico, ou mesmo regramentos específicos, tais como ocorre com a interceptação das conversas telefônicas ou a busca domiciliar.

---

<sup>42</sup> Lei 9.034/95.

Nunca é demais reafirmar que, por vezes, a prática investigativa pode desviar-se do que está estabelecido nos manuais de investigação. Embora a doutrina policial forneça diretrizes éticas e procedimentais, a realidade prática muitas vezes apresenta desafios que conduzem os profissionais da investigação criminal a adotarem abordagens diferentes das recomendadas. Nos compêndios sobre investigação encontramos, por exemplo, o emprego de interrogatórios, entrevistas, campana ou vigilância, perícias forenses. Todas são técnicas empregadas pelos policiais civis da DEPIFRVA nas investigações, trazendo bons resultados. Os policiais afirmam, inclusive, que dificilmente há como fugir dos métodos tradicionais, até mesmo porque a própria Justiça costuma demandar que os inquéritos sejam formatados a partir de peças tipicamente cartoriais, tais como depoimentos escritos, laudos periciais, ofícios, relatórios, etc.. Quando as informações são produzidas em formatos menos convencionais (gravações de áudio, vídeos, relatórios simples de comunicação de serviço), pode ocorrer a determinação de retorno do inquérito policial à delegacia, no intuito de tais peças sejam reduzidas a termos escritos.

Por outro lado, o estudo dos casos revelou que diversas possibilidades investigativas já utilizadas pela polícia ainda não encontram previsão nos manuais institucionais. O monitoramento de investigados e suspeitos através da captação dos sinais de tornozelo eletrônica, por exemplo, é uma delas. Nos casos analisados, ficou evidente que se trata de prática investigativa adotada a partir da expertise policial adquirida com o tempo de serviço. No cotidiano das investigações, delegados e investigadores que atuam na linha de frente acabam desenvolvendo soluções que, apesar de ocasionalmente operarem em um “gap normativo”, se mostram importantes para elucidar os crimes.

Em determinado ponto, a investigação pode se aproximar da violação de direitos individuais assegurados pelo ordenamento jurídico. Vargas e Zilli (2013, p. 29) destacam que o principal desafio à modernização do Sistema de Justiça Criminal é “harmonizar a efetividade e celeridade do sistema com a preservação dos direitos e garantias fundamentais das partes envolvidas.” A regra deve ser a observância dos direitos individuais em toda e qualquer conjuntura. Mas é sobre esta linha tênue entre celeridade e violação que muitas das investigações têm caminhado.

O estudo de caso 2 apresenta diversos exemplos desta tensão cotidiana. Os policiais precisavam vasculhar a residência e o estabelecimento comercial dos suspeitos, pois eram grandes as chances de se localizar apetrechos utilizados nos furtos de veículos. Para isso, recorreram ao Poder Judiciário que emitiu, com razoável celeridade, autorização de busca e apreensão, bem como para interceptações telefônicas. Neste caso, os investigadores conseguiram garantir a supervisão independente das medidas cautelares que atingiam direitos individuais, sem que isso atrapalhasse o andamento das investigações. No caso 1, por outro lado, o próprio monitoramento da localização de um suspeito, via sinal de GPS de tornozeleira eletrônica, operou, pelo menos em um primeiro momento, à margem do procedimento institucionalmente determinado.

Além disso, os policiais entrevistados argumentam que nem sempre é possível empregar métodos e técnicas investigativas adequados a cada caso. Em muitas investigações, os recursos disponibilizados pela instituição podem ser limitados e não viabilizarem o acesso às informações necessárias. As limitações de infraestrutura e de recursos muitas vezes acabam determinando a profundidade e a qualidade do trabalho de apuração e essa é uma questão importante a ser considerada quando se pensa no resultado das investigações policiais.

### **6.3.5 Condições gerais de realização do trabalho investigativo**

A condição ideal para o funcionamento de qualquer organização envolve a combinação equilibrada de determinados elementos. A disponibilidade de recursos financeiros, tecnológicos e humanos desempenha um papel importante na definição das estratégias de uma organização, pública ou privada. Na Polícia Civil, a principal queixa dos policiais para o baixo desempenho das investigações costuma se concentrar nos efetivos reduzidos da instituição, situação já fartamente discutida pela literatura (VARGAS, ZILLI, 2013; AZEVEDO, VASCONCELOS, 2011; MISSE, 2009). Por se tratar de um problema aparentemente conjuntural no país e que atinge a maioria das instituições públicas, concentraremos a nossa análise nos recursos materiais

disponibilizados pela PC aos seus servidores, para o exercício da atividade investigativa.

Atualmente, as polícias civis brasileiras têm acesso a ferramentas tecnológicas modernas, operadas por agentes com disposição para inovar e construir padrões investigativos mais eficientes. Entretanto, nem sempre todas as unidades ou delegacias, mesmo as especializadas, têm acesso a tais recursos. De acordo com os policiais da DEPIFRVA entrevistados por esta pesquisa, diversas investigações atualmente conduzidas pela unidade poderiam se beneficiar de ferramentas informatizadas de visualização de dados estruturados e de análise de vínculos e redes criminais, alimentados por bases legadas da própria Polícia Civil. Entretanto, a unidade não dispõe de equipamentos com a configuração mínima exigida pelos softwares e, conseqüentemente, não oferece condições para que seus policiais façam os cursos de capacitação nessas ferramentas, atualmente ofertados pela ACADEPOL. Como os computadores da unidade não comportam os softwares adotados e a PC não fornece o pacote Microsoft Office, os policiais acabam recorrendo aos próprios dispositivos para interagir com os cursos.

E essa dificuldade também repercute nas investigações. Assim como fazem para participar dos cursos de capacitação, os policiais recorrem a equipamentos próprios ou emprestados para o desempenho da investigação criminal. E isso nem sempre dá certo. As licenças dos softwares são caras, algumas com o custo superior a R\$100.000,00. Ao que parece, não existe um planejamento orçamentário da instituição para prover os recursos necessários aos trabalhos. Na opinião dos policiais, “a investigação não se resume à compra de viaturas e armamentos” (entrevistado nº 5).

Outro exemplo de como restrições de infraestrutura e tecnologia afetam os trabalhos de apuração pode ser visto na dificuldade que os policiais têm de extrair e analisar dados contidos em equipamentos apreendidos durante as investigações. Entre os entrevistados, parece haver consenso de que, atualmente, todas as investigações precisariam concentrar esforços na apreensão dos aparelhos celulares dos suspeitos investigados. Isso porque os aparelhos são ferramentas multifuncionais, nas quais as pessoas armazenam informações pessoais, dados bancários, conexões, redes de contatos e

aplicativos que delineiam o perfil e os hábitos dos usuários. O celular pode revelar muitos dados determinantes para uma investigação.

Mas os esforços despendidos pelos investigadores para apreender os celulares de suspeitos nem sempre é recompensado, pois há grandes dificuldades para desbloquear os aparelhos. Os recursos da polícia para quebrar a criptografia que protege os telefones são limitados e dificilmente acompanham as novas tecnologias.

Outra aparente fragilidade das condições de trabalho refere-se à utilização de ferramentas ultrapassadas e à falta de planejamento estratégico e financeiro que preveja a renovação das licenças dos softwares utilizados na investigação. De acordo com os entrevistados, a polícia ocasionalmente adquire softwares cujas funcionalidades sabidamente não atendem às expectativas.

Pode acontecer também de a polícia realizar a compra das licenças de um software, mas não se atentar à necessidade de renová-las. É o caso retratado na fala de um dos entrevistados, transcrita a seguir:

“A polícia está bastante atrasada nas questões tecnológicas. Hoje existem sistemas de análise de dados e análise de aparelhos celulares muito mais avançados dos que a polícia dispõe. Se for apreendido um IPHONE 13 com o bandido, dificilmente conseguiremos acessar as informações do aparelho. Isso porque a licença do nosso Cellebrite é antiga e não foi renovada” (entrevistado nº 6).

Como os softwares estão em constante atualização, acompanhando os avanços tecnológicos, a não renovação das licenças, além de resultar no mal emprego do dinheiro público, impede que a polícia tenha acesso às suas funcionalidades mais atuais.

Diante de tudo o que foi apresentado, podemos avaliar que as ferramentas de trabalho fornecidas para o desempenho da investigação estão longe do ideal. Mesmo assim, diversas ações são empreendidas com êxito na DEPIFRVA para driblar a falta de estrutura. Segundo um entrevistado, “em que pese as adversidades, nada supera a boa e velha informação, e os policiais daqui têm muitas informações que permitem uma resposta satisfatória à sociedade (entrevistado nº 4).”

### 6.3.6 A perícia forense e a investigação policial

As provas subjetivas, altamente influenciadas por emoções, vieses e interpretações pessoais, são frequentemente apontadas pela literatura como predominantes para as investigações e processos criminais. Porém, essa tônica tem mudado ao longo dos últimos anos, com a difusão e a maior sofisticação do trabalho da perícia forense. Isso ficou ainda mais claro com regulamentação da cadeia de custódia em 2019, pela Lei 13.964.<sup>43</sup>

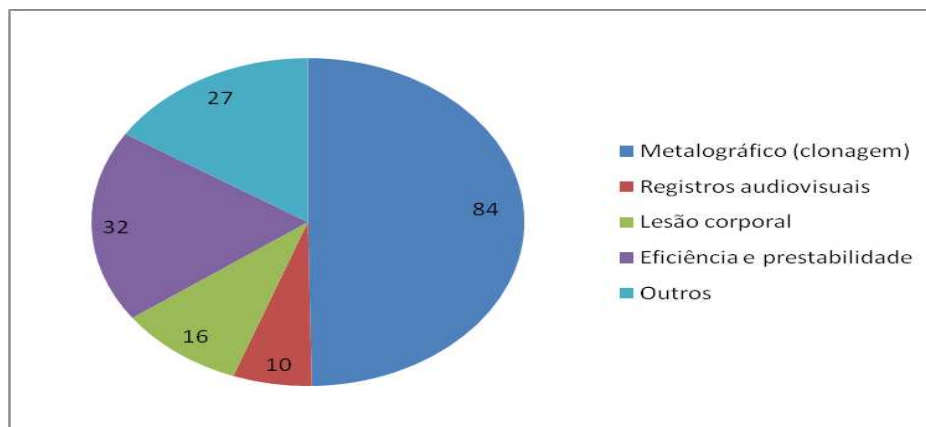
A perícia forense busca fornecer uma abordagem mais objetiva e científica para a análise das evidências encontradas em cenas de crime. A atuação da perícia criminal e médico-legal, além de influenciar significativamente o resultado de um julgamento, fornece aos julgadores uma base científica sólida para a tomada de decisões. É por isso que as provas objetivas produzidas pela perícia forense se tornam cada vez mais imprescindíveis na construção do quebra-cabeça investigativo.

Nos casos de furtos e roubos de veículos, o emprego da perícia forense possui algumas particularidades. Para melhor compreender o lugar da produção pericial nas investigações feitas pela DEPIFRVA, analisamos as perícias de todas as naturezas requisitadas por uma de suas delegacias no ano de 2023. O sistema PCnet indica que, neste ano, a referida unidade requisitou um total de 169 perícias, abrangendo diferentes tipos de exame: exame metalográfico (clonagem); lesão corporal; eficiência e prestabilidade em armas de fogo e em objetos; análise de conteúdo em registros audiovisuais; exames datiloscópicos (impressões digitais); avaliação de valores de objetos, etc.. Desse total, cerca de 50% se referem a exames metalográficos, realizado em veículos para fins de clonagem, conforme demonstra o gráfico 9 a seguir:

**Gráfico 9: perícias requisitadas em uma das Delegacias da DEPIFRVA em 2023**

---

<sup>43</sup> A lei 13.964/2019 ficou conhecida como Pacote Anticrime, que em seu primeiro artigo a define como uma lei que aperfeiçoa a legislação penal, processual penal e a Lei de Execuções Penais..



Fonte: PCnet / PCMG

Em junho de 2023, tramitavam na mesma unidade 642 inquéritos policiais. A partir desses dados, recorreremos à literatura para entender a relevância dos trabalhos periciais para as investigações. De acordo com Mingardi (2013, p. 49), um grande problema das investigações é que, na maioria dos casos, o recurso pericial é usado de forma limitada. Atribui-se a subutilização desse tipo de prova à ausência de elementos (vestígios) e, principalmente, à cultura policial vigente, que ainda privilegia a prova testemunhal.

Ao serem questionados sobre a participação da perícia no trabalho investigativo, os entrevistados afirmaram que a perícia forense se resume à realização dos exames metalográficos, para fins de identificar a adulteração de sinais identificadores dos veículos. Nesse ponto, não há dúvidas de que a atuação dos peritos é de suma importância. Inclusive, ela vem sendo utilizada de forma recorrente pelos investigadores para materializar a fraude e, ao mesmo tempo, apurar os furtos ou roubos dos veículos, conforme se infere na seguinte passagem:

“O trabalho pericial é de suma importância. Um exame metalográfico apurado é capaz de construir a materialidade do crime de adulteração dos sinais de identificação e apurar, de tabela, o furto ou roubo do veículo” (entrevistado nº 2).

Cabe frisar que os investigadores da Especializada possuem grande expertise na identificação de fraudes e, conseqüentemente, acabam mobilizando os recursos periciais com mais eficiência. São eles que examinam o veículo preliminarmente e elaboraram um laudo de vistoria, que tem valor de

prova em juízo. Inclusive, peritos menos experientes recorrem ao auxílio dos investigadores nos trabalhos periciais que envolvem veículos.

No cotidiano da DEPIFRVA, a perícia metalográfica é requisitada somente quando os investigadores conseguem detectar fraudes, mas sem, contudo, serem capazes de identificar as numerações originais por baixo da numeração fraudada. Esse protocolo se justifica pelo fato de que apenas os peritos criminais são autorizados a manusear os produtos químicos usados no exame metalográfico, já que estes provocam danos à numeração do chassi. Importante ressaltar que nem sempre o exame metalográfico se mostra capaz de identificar a numeração original do chassi ou do motor. Entretanto, a simples constatação de que houve alteração já é suficiente para imputar crime.

Quanto às demais perícias descritas no gráfico 9, faz-se necessário tecer alguns comentários. O exame em registros audiovisuais é realizado, em regra, nas imagens dos crimes e dos suspeitos, captadas por câmeras de segurança. Portanto, é um tipo de perícia extremamente relevante para a investigação dos furtos e roubos de veículos. Já os exames de eficiência e prestabilidade em armas de fogo ou objetos são requisitados nas situações em que a polícia apreende armas de fogo ou armas brancas utilizadas na prática de crimes. Por se tratar de elementos ligados aos crimes, a legislação exige que sejam submetidos a exames periciais que determinarão se são eficientes para matar ou ferir. É um tipo de perícia mais comum nos crimes de roubo e pouco auxilia na investigação policial propriamente dita.

Segundo os policiais entrevistados, os demais exames periciais também contribuem pouco ou quase nada para a elucidação dos crimes. Nos furtos e roubos de veículos, as perícias para detectar lesões corporais, por exemplo, têm a única finalidade de assegurar que os suspeitos ou os presos não foram torturados pelos policiais. Não se trata de uma exigência da lei, mas sim de prática costumeiramente adotada pelas polícias para se resguardarem das teses de defesa dos criminosos, que frequentemente alegam que as confissões feitas aos investigadores se deram mediante tortura.

Outra perícia que é pouco utilizada no dia-a-dia das delegacias nas investigações sobre furtos e roubos de veículos é a datiloscópica, que tem por escopo confrontar vestígios de impressões digitais deixados nas cenas de crime com os padrões papiloscópicos de suspeitos. Mingardi (2013, p. 49)

explica que essa subutilização ocorre, em parte, “pela ausência de um banco de dados estruturado que permita confrontar as impressões coletadas no local do crime com as de criminosos conhecidos”.

Outro entrave citado pelos policiais entrevistados e pela literatura é a demora na confecção dos laudos periciais (MINGARDI, 2013). Os policiais citam que, em Belo Horizonte, há apenas um perito especializado em exame metalográfico, que realiza uma média de 10 perícias por dia. Apesar de seu empenho, o volume de trabalho impede a confecção célere dos laudos. Quando se trata de perícias em registros audiovisuais, essa demora é muito maior e pode levar meses.

### **6.3.7 A investigação policial dentro do modelo de inquérito policial**

Há tempos a investigação criminal tem despertado o interesse público, pois é uma das formas que os Estados modernos têm de prover segurança para suas sociedades e assegurar que os indivíduos sejam responsabilizados pelas faltas cometidas. Esse trabalho policial, no entanto, é cingido de mitos, entre eles, o da necessidade de ser produzido dentro do inquérito policial.

Conforme vimos no Capítulo 2, investigação e inquérito policial não se confundem. A investigação policial é um termo mais amplo que engloba um conjunto de práticas e técnicas para esclarecimento de dinâmicas criminais, identificação de suspeitos e produção de provas jurídicas. O inquérito policial, por sua vez, é o instrumento a partir do qual a investigação policial precisa ser formatada, antes de seguir ao juízo. No decorrer dos trabalhos de campo, verificamos situações que confirmam o caráter burocrático e essencialmente cartorário do inquérito policial. Entre os policiais entrevistados, as principais queixas partem dos escrivães de polícia, seguidos por delegados, como veremos a seguir.

Na avaliação dos entrevistados, o inquérito policial é um instrumento formalmente necessário para o desenvolvimento das atividades investigativas, pois confere legitimidade às diligências realizadas e auxilia na sistematização das provas. Inobstante suas deficiências já conhecidas, os policiais não enxergam outro meio de materializar suas apurações, senão dentro do caderno investigativo do inquérito policial. Eles, no entanto, acreditam que o modelo de

inquérito deveria passar por uma reestruturação, de forma a torná-lo mais simples e menos burocrático.

De modo geral, os agentes argumentam que uma primeira medida de simplificação do inquérito policial poderia se dar pela alteração do Código de Processo Penal para que o IP fosse remetido à Justiça apenas após sua conclusão ou, na pior das hipóteses, que o prazo de conclusão fosse ampliado. Na avaliação dos policiais, não haveria motivos plausíveis para que os procedimentos sejam obrigatoriamente enviados à Justiça a cada 30 dias para a simples análise de um pedido de dilação de prazo. É improvável que o Ministério Público dê prosseguimento à investigação sem a manifestação da polícia judiciária.

Na prática, o fluxo da solicitação de dilação de prazo costuma funcionar da seguinte forma: o IP segue para a Justiça, que o remete ao MP para elaboração de parecer; em seguida, o caderno retorna ao juiz, que determina o envio dos autos à Delegacia com o deferimento do pedido. Esse trâmite cartorário, no entanto, pode levar meses. Os policiais afirmam que a ausência dos autos na Delegacia não apenas quebra o ritmo das apurações, como acaba fazendo com que o caso seja preterido frente a novos crimes que chegam todos os dias à unidade. Quando os autos retornam à Delegacia, os policiais estão empenhados em outros casos. Quanto mais tempo se passar, menores são as chances de o crime ser apurado. Segundo os escrivães entrevistados, praticamente nenhum inquérito é concluído dentro do prazo:

“O prazo de 30 dias para concluir o inquérito policial com réu solto é exíguo. Torna-se difícil terminar o inquérito nesse prazo devido à alta demanda e ao baixo efetivo de policiais. E necessidade de ter que solicitar a dilação do prazo atrapalha bastante, pois no momento em que o IP é remetido à Justiça e volta, já se perderam muitos dias de investigação. O foco acaba se voltando para outro crime” (entrevistado nº 10, escrivão).

De acordo com os policiais, outro fator que depõe contra o inquérito policial é a dificuldade de transpor, em forma escrita, todas as diligências produzidas em campo. A perda de informações essenciais ao julgamento é inevitável, uma vez que o papel não transmite ao leitor as reações dos interrogados, tampouco dá conta de representar toda a complexidade das investigações. Segundo os agentes entrevistados, esse atrito poderia ser

amenizado se houvesse possibilidade de utilização de outras mídias de registro além da escrita, com comunicabilidade entre os sistemas da Polícia Civil, do Ministério Público e do Poder Judiciário. Sem a necessidade de redigir todas as oitivas a termo, as investigações poderiam, inclusive, ganhar celeridade.

Por fim, a natureza essencialmente cartorial do IP pode induzir à dificuldade ou mesmo ausência de comunicação entre o presidente do inquérito (delegado) e os demais agentes da investigação. Essa percepção, manifestada pelos policiais da DEPIFRVA, vai ao encontro dos achados de pesquisa obtidos por Vargas e Zilli (2013). Para exemplificar esta avaliação, os entrevistados citam o exemplo de um escrivão da própria unidade que, em dado momento, devido à dificuldade de relacionamento, passou a só se comunicar com o delegado e com os investigadores através de despachos, ordens de serviço e certidões.

### **6.3.8 Sistema de Justiça Criminal Frouxamente Ajustado**

A ideia de que organizações que compõem um mesmo campo de intervenção ou políticas públicas podem ser frouxamente articuladas foi proposta pela abordagem institucionalista de Meyer & Rowan (1977). Para os autores, os elementos estruturais das organizações formais delimitam a forma e a finalidade de suas atividades, que deveriam funcionar como elementos de coordenação e controle. Contudo, por refletirem uma série de mitos do ambiente, acabam por operar de forma frouxamente conectada, com ações desarticuladas e que comprometem a eficiência do campo e das próprias organizações como um todo.

A atuação descoordenada entre diferentes órgãos do Sistema de Justiça Criminal parece ser um dos principais entraves na eficiência das investigações policiais, na responsabilização dos criminosos e, por conseguinte, na manutenção da ordem pública. Polícia Civil, Polícia Militar, Ministério Público e Poder Judiciário deveriam atuar de modo coordenado, buscando sempre os mesmos objetivos. Porém, mitos incorporados à estrutura das organizações parecem afetar negativamente o desempenho individual das instituições e do Sistema de Justiça Criminal como um todo.

Nas pesquisas realizadas por este trabalho, foi possível verificar essa falta de coordenação no cotidiano de uma unidade policial. É o caso, por exemplo, da inexistência de fluxos institucionais para troca de informações entre as unidades da própria PC, inclusive entre as unidades abarcadas pela Divisão Especializada. Os policiais entrevistados relataram que as trocas de informações geralmente ocorrem apenas pontualmente, quando é preciso obter uma informação específica de outra unidade ou policial. Entretanto, tais fluxos não são padronizados pela instituição. A Superintendência de Informação e Inteligência Policial (SIIP) é órgão dentro da PC que deveria reunir e disseminar informações às unidades operacionais, mas parece que isso nunca foi feito. Essa mesma dificuldade foi descrita por Mingardi (2007, p. 57) em pesquisa empírica realizada em São Paulo:

No Estado de São Paulo existem vários [organismos de Inteligência Criminal], principalmente na Polícia Civil. A começar pelo Departamento de Inteligência (Dipol), que deveria centralizar todas as informações criminais. Mas praticamente todos os Departamentos operacionais têm sua divisão, delegacia ou setor. Na realidade, como já escrevi em outro local, existem muitos órgãos e pouca Inteligência. Ainda que houvesse somente um na Polícia Civil, cada uma das outras grandes instituições encarregadas da questão criminal que atuam no Estado – Polícia Militar, Sistema Prisional, Ministério Público, Polícia Federal etc. – tem o seu próprio.

O autor foi certo ao afirmar que o problema se alastra para os demais órgãos do SJC. Ao invés de funcionarem de forma coordenada, cada um se preocupa somente com as suas próprias atividades. Tanto que os órgãos frequentemente invadem as atribuições legais uns dos outros, e isso é ainda mais comum quando se trata de investigações criminais. A Polícia Militar, por exemplo, possui um setor de policiamento velado chamado de “P2”, designado para a função de investigar crimes e criminosos. O Ministério Público, por sua vez, instaura investigações de forma seletiva, através dos Procedimentos de Investigação Criminal (PIC), cujas informações não são compartilhadas com a Polícia Civil.

Segundo o autor, a desarticulação entre as organizações provoca dois problemas: a duplicação de esforços e a rivalidade. O primeiro gera um enorme gasto adicional, enquanto o segundo é o responsável por todas as instituições produzirem conhecimentos parciais e fragmentados. Ao serem questionados

sobre esse aspecto, os policiais entrevistados dão como exemplo as medidas de soltura de suspeitos adotadas pelo Poder Judiciário, sem que se leve em consideração as informações já produzidas pelas investigações policiais. Dados já presentes nos inquéritos como, por exemplo, periculosidade e comportamento social dos suspeitos, não são consultados pelo Ministério Público e pelo Judiciário, que acabam decidindo pela soltura dos investigados baseados exclusivamente na análise do texto legal.

Igualmente, a presente pesquisa captou grande descontentamento dos policiais da DEPIFRVA com a falta de compreensão do Ministério Público e do Judiciário sobre medidas urgentes necessárias às investigações. Uma medida cautelar de interceptação telefônica, por exemplo, pode demorar meses para ser analisada. E não há nenhuma garantia de que será deferida:

“Há um distanciamento na relação entre a polícia, o Ministério Público e o Poder Judiciário. Para se ter êxito na representação de medida cautelar, seja uma busca e apreensão, prisão preventiva ou interceptação telefônica, a gente precisar ir pessoalmente conversar com o promotor de justiça ou com o juiz. Nunca tive a experiência de um juiz ou promotor de justiça nos procurar para saber de uma investigação particular. É sempre o contrário, a gente precisa ir até lá para justificar a necessidade da medida cautelar, mostrar eventual grandeza da investigação e o impacto relevante do deferimento das medidas para a sociedade” (entrevistado nº 2).

O descontentamento dos policiais com o Ministério Público também passa pela aparente falta de empatia do órgão ministerial com a precária estrutura da PC. Na opinião dos policiais ouvidos por esta pesquisa, os promotores de justiça chamam para si a função de controle da atividade policial sem nunca se fazerem presentes nas Delegacias para verificar suas estruturas e condições de trabalho. A relação entre PC e MP acaba se resumindo ao exame dos autos de IP:

“Há alguns problemas na tramitação dos inquéritos. Parece que o Ministério Público não entende o funcionamento de uma Delegacia. Se fosse até uma Delegacia, constataria que é impossível que um escrivão fique responsável por 1.000 inquéritos. Além disso, pedem o retorno do IP à Delegacia com cotas ministeriais que são meramente protelatórias. Tem caso em que o promotor solicita a avaliação de um bem, o que poderia ser feito com o simples acesso ao Google. Ou pedem para reduzir um depoimento a termo, sendo que a versão da testemunha já foi narrada na Comunicação de Serviço e a prova terá que ser reproduzida em juízo. Isso faz com que o IP nunca termine e fique naquele pingue-pongue” (entrevistado nº 10).

Esse mesmo sentimento foi narrado na pesquisa realizada por Vargas e Rodrigues (2011, p. 82). As autoras relatam que delegados e investigadores reivindicam maior envolvimento do MP nas investigações, uma vez que, salvo raras exceções, “o MP não desempenha com efetividade sua função de acompanhamento, orientação e controle das investigações, limitando-se a, simplesmente, ratificar todo o trabalho feito pela PC”.

A partir das entrevistas, constatou-se que os policiais civis entendem que o MP enxerga as investigações feitas pela PC com ressalvas, pois sempre há dúvidas acerca da qualidade do trabalho policial. Consequentemente, as contribuições do MP para o sucesso das investigações acabam sendo pequenas, ou quase inexistentes. Essa também foi a conclusão de Misse (2010, p. 35), ao demonstrar que o principal gargalo do fluxo de informações do SJC está entre a polícia e o MP e não necessariamente no Judiciário.

Apesar das queixas quanto à atuação do Ministério Público e do Poder Judiciário, parece-nos que há outros elementos graves que também afetam a qualidade das investigações, como mencionado no decorrer da pesquisa. A própria legislação é apontada pelos policiais entrevistados como um entrave que burocratiza o trabalho investigativo. E a lentidão na adoção de medidas que assegurem a interoperabilidade entre os órgãos do SJC acarreta visíveis prejuízos em todas as etapas das investigações.

### **6.3.9 Regulação de mercados e políticas de segurança pública**

A governança regulatória há tempos está presente na realidade política do país, como ferramenta estatal para influenciar na operação e no funcionamento de determinadas atividades econômicas e sociais. Por óbvio, ela envolve uma rede de atores, sejam públicos ou privados, com interesses distintos e, não raramente, conflitantes.

A definição de um problema público pode desencadear a adoção de uma política regulatória, aumentando a participação estatal e causando impacto em segmentos específicos da sociedade. No caso dos furtos e roubos de veículos, a regulação tem destaque ao analisarmos a Lei 12.977, denominada Lei do Desmonte. O instrumento entrou em vigor em 20 de maio

de 2014, com a finalidade de regulamentar e disciplinar a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres sem condições de circulação.

Atacar a atuação de desmanches ilegais através da elaboração de instrumentos regulatórios mostrou-se uma alternativa bastante interessante para reprimir furtos e roubos de veículos. Pelo menos é o que está explícito na exposição de motivos<sup>44</sup> que ensejou a lei:

O furto e o roubo de veículos tem sido uma das maiores preocupações da sociedade atual. São inúmeras as ocorrências que acabam por trazer não só perdas materiais como também, em alguns casos, violência física e moral ou até mesmo a perda de vidas humanas.

(...)

Pode-se constatar que por trás das atividades ilícitas estão os desmanches ilegais, cuja atuação depende da atividade criminosa para que sejam colocadas em circulação peças automotivas oriundas do furto e roubo de veículos (...).

O propósito deste projeto de lei é criar regras rígidas e objetivas de autorização para o funcionamento dos estabelecimentos que desenvolvam a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres e a comercialização de peças de reposição e sucatas, de acordo com determinados critérios (exposição de motivos da Lei 12.977/2014)..

A lei trouxe parâmetros legais para a formalização do ramo de desmontagem como política de combate aos furtos e roubos de veículos. Com o pano de fundo de reduzir a demanda de peças e veículos ilegais, a nova lei desencoraja a receptação (recebimento de algo produto de crime), fazendo com que autores de furtos e roubos supostamente encontrem maiores dificuldades em vender os veículos subtraídos.

Conforme mencionado anteriormente, um dos objetivos do presente trabalho foi analisar se a implementação dessa política regulatória efetivamente modificou as práticas investigativas cotidianamente adotadas pela DEPIFRVA. Por isso, as consequências decorrentes da regulamentação sobre os mercados automotivos afetados pela Lei do Desmanche não serão tratadas nesse trabalho.

A Lei do Desmonte foi implementada no Estado de Minas Gerais 2016 pelo DETRAN, que editou atos normativos estaduais e passou a credenciar empresas que seriam autorizadas a operar com a desmontagem e a revenda

---

<sup>44</sup> Disponível em <http://almg.mg.gov.br>

de autopeças usadas, desde que atendidos os requisitos exigidos. Coube à DEPIFRVA realizar as fiscalizações nos empreendimentos.

De acordo com os entrevistados, antes da Lei do Desmonte, os policiais se atinham à conferência das numerações de chassi e motor, com o objetivo de apurar se eram provenientes de veículos roubados. Depois da lei, a fiscalização passou a abarcar diversas outras checagens. Os policiais passaram a solicitar notas fiscais de entrada dos carros desmanchados e as etiquetas que comprovavam a procedência das peças. E as fiscalizações também passaram a ocorrer sob a forma de operações da Polícia Civil, visando provocar o efeito surpresa e atingir o maior número de empresas.

Aos poucos, os comerciantes foram entendendo que a atividade passou a ser regulamentada e isso trouxe muito mais credibilidade a um mercado que era estigmatizado por fomentar redes de ilegalismos ligadas aos furtos e roubos de veículos. As empresas passaram a se profissionalizar e encontraram nichos para explorar, como por exemplo, a reciclagem ambientalmente adequada dos componentes automotivos.

Ocorre que, na prática, as fiscalizações realizadas pela DEPIFRVA passaram a ser cada vez mais espaçadas, até que praticamente deixaram de ser feitas em 2022, ano em que tiveram início os movimentos legislativos para a retirada do DETRAN da estrutura da PC (mudança essa que se concretizou no ano seguinte).

Apesar do vasto campo a ser explorado a partir da entrada em vigor da Lei 12.977/14, verificamos que, no cotidiano da DEPIFRVA, a implementação da normativa trouxe poucos efeitos sobre a atividade investigativa. Na visão dos policiais, a Lei do Desmonte pode até ter desestimulado os furtos e roubos para fins de desmanche, contudo não acarretou modificações concretas nas atividades investigativas e na rotina da unidade policial:

Em relação à atuação da Delegacia, a Lei do Desmonte não modificou a forma de investigar os crimes. Não alterou nada. A investigação é feita da mesma forma, utilizando-se as mesmas técnicas. O que mudou com a lei foi o maior controle das empresas de autopeças e desmanches, que é atividade administrativa de responsabilidade do DETRAN (entrevistado nº 1).

Esse dado pôde ser inferido no estudo de caso 1. A Lei do Desmonte não é referenciada em nenhuma parte nas mais de 100 páginas do IP, em que pese se tratar de investigação diretamente relacionada ao furto de veículos para fins de desmontagem e revenda das peças.

Ainda que afirmem que a Lei do Desmonte não contribuiu efetivamente para o trabalho da PC, os policiais entendem que a regulamentação do segmento automotivo, se mais bem desenhada, poderia surtir efeitos reais para desestimular a prática dos furtos e roubos de veículos:

“Penso que a questão legal poderia contribuir muito com o trabalho da polícia e a redução dos furtos e roubos de veículos. Sabemos que o chassi, o motor, os vidros e a caixa de marcha têm números de identificação. O ideal é que outras peças comercializáveis também tivessem número de identificação. Hoje na Furtos há uma pilha de peças em que é impossível identificar o veículo de origem” (entrevistado nº 10).

No estudo de caso 2, por exemplo, a contribuição dos profissionais chaveiros para a prática dos crimes ficou evidenciada através da investigação, ao mesmo tempo em que gerou dúvidas nos policiais sobre a tipificação da conduta criminal. Ao alegarem que inexistia proibição para a prestação dos serviços de codificação de centrais eletrônicas veiculares, os chaveiros já sabiam que a ausência de regulamentação da atividade poderia lhes favorecer. Portanto, não precisavam adotar cautelas para evitar que esse tipo de trabalho fosse utilizado na prática de crimes.

Ao que parece, o baixo impacto da medida regulatória sobre as atividades cotidianas da PC é fruto do descompasso entre o trabalho realizado por órgãos das três esferas de governo (municipal, estadual e federal). Apesar das inovações trazidas pela Lei 12.977/14, mais uma vez ficou evidenciado que uma política regulatória deve vir acompanhada de medidas que assegurem ações coordenadas entre todos os atores envolvidos, sejam eles públicos ou privados. É uma forma de minimizar os efeitos dos sistemas frouxamente ajustados ou articulados, como notadamente é o caso das organizações que compõem o campo da segurança pública no Brasil.

## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pesquisas recentes evidenciam a existência de complexas tramas delitivas relacionadas aos furtos e roubos de veículos, tanto no Brasil quanto no exterior. Por trás das movimentações de veículos e peças subtraídas, existem intrincadas redes de práticas ilícitas que englobam desde os perpetradores dos crimes, uma série de intermediários que facilitam a redistribuição e a comercialização dos veículos subtraídos, até alcançar os receptadores finais. Além disso, o mercado automotivo é dos que mais sofre com a presença de mercados informais que facilitam as práticas ilícitas.

No Brasil, os órgãos responsáveis pela repressão e investigação criminal enfrentam desafios significativos para tentar monitorar e controlar essa cadeia criminosa, especialmente diante da rápida disposição dos veículos roubados, seja por meio de desmontagem, clonagem, adulteração ou exportação. Nesse contexto, a investigação policial se mostra resposta fundamental do Estado ao problema, juntamente com a regulamentação desses mercados.

A realização de dois estudos de caso de investigações conduzidas pela DEPIFRVA nos possibilitou uma série de inferências sobre o trabalho investigativo da unidade. Alguns dos dados obtidos já constavam em pesquisas acadêmicas, outros inovam e incrementam a literatura sobre o trabalho policial.

Uma primeira constatação possível é a de que não existe um padrão único de investigação policial. Embora doutrinas técnicas tentem oferecer balizas para a prática investigativa, o cotidiano do trabalho policial acaba demandando flexibilidade para que as investigações sigam seus cursos, fazendo com que cada uma delas seja quase única e singular. Na realidade, a investigação policial, assim como as atividades policiais em geral, envolve frequentemente situações desconhecidas, que exigem dos investigadores a capacidade de improvisar ações e soluções diante de casos específicos.

Nota-se também que as práticas policiais adotadas pelas investigações acabam sendo determinadas por diversos fatores. A depender do caso, dos atores envolvidos, dos recursos e técnicas empregadas e da expertise dos investigadores, os trajetos percorridos para apurar autorias e materialidades delitivas podem ser completamente distintos e conduzir a resultados improváveis.

A formação dos policiais também se mostra extremamente relevante para o desempenho das investigações sobre furtos e roubos de veículos. Verificamos que a ACADEPOL disponibiliza cursos que contribuem para o aprimoramento profissional em diversas áreas, porém o órgão não possui capacitações específicas para treinar os policiais a identificar fraudes veiculares. Essa deficiência não é exclusiva da Polícia Civil, mas de todos os órgãos do SJC. Além disso, são poucos cursos na modalidade presencial, o que prejudica a obtenção de conhecimentos mais aplicados. A decisão de buscar capacitação recai, em grande parte, sobre os próprios policiais civis, uma vez que não existe um regramento institucional que os obrigue a frequentar os cursos.

No que diz respeito às condições gerais para o trabalho investigativo, notou-se que, cada vez mais, as equipes de investigação têm tentado incorporar novas ferramentas tecnológicas que possibilitem análises avançadas de dados e cruzamento de informações. Entretanto, a DEPIFRVA e a PC têm se mostrado alheias a esse movimento. A presença de equipamentos obsoletos e licenças desatualizadas de softwares levam os policiais a buscar meios alternativos para alcançar os resultados almejados.

Essa dificuldade acaba se refletindo na baixa participação e eficácia da perícia forense dentro das investigações criminais. A utilização da perícia continua limitada, em boa parte devido à ausência de bancos de dados estruturados. Na apuração dos furtos ou roubos de veículos, prevalece quase que exclusivamente a perícia metalográfica, que tem como objetivo constatar as adulterações dos chassis e dos motores, bem como descobrir suas numerações originais. Perícias importantes como a papiloscópica, que permitiriam apontar com maior precisão a presença de suspeitos nas cenas de crime, acabam sendo subutilizadas.

O inquérito policial, por sua vez, também revelou-se como um meio inflexível, excessivamente burocrático, demasiadamente centrado em procedimentos cartoriais e com pouca adaptação à contemporaneidade e à intricada natureza das novas abordagens, dinâmicas e técnicas de investigação empregadas pela polícia judiciária. Apesar de apresentado como uma ferramenta que sistematiza as diligências e provas coletadas no processo

investigativo, na realidade, parece que a atenção às formalidades de um IP muitas vezes ultrapassa a priorização efetiva da própria investigação.

Outro aspecto que impacta de maneira direta o andamento do processo investigativo diz respeito à falta de articulação e sincronia entre os órgãos que integram o Sistema de Justiça Criminal. Formalmente, as atribuições da Polícia Civil, do Ministério Público e do Poder Judiciário são interdependentes e exigiriam cooperação mútua. Os seus integrantes deveriam estar sensíveis ao fato de que o trabalho de um órgão necessariamente reflete no sucesso do outro. Mas isso nem sempre ocorre. A desarmonia entre essas instituições frequentemente resulta em ineficiências nos processos que conduzem à responsabilização criminal.

Por fim, verificamos que, para além do fortalecimento das práticas investigativas, a regulamentação de mercados pode ser uma importante ferramenta para tentar frear determinadas práticas ilegais. Em estados como São Paulo, estudos já começam a demonstrar como a implementação de normas no setor automotivo de desmontagem de veículos já provocaram impactos sobre os fenômenos dos furtos e roubos de veículos para fins de desmanche e comercialização de peças.

Embora não disponhamos de dados que nos permitam afirmar que, em Minas Gerais, a introdução da Lei do Desmonte seja a causa direta da diminuição dos furtos e roubos de veículos na capital observada a partir de 2016, os resultados da pesquisa apontam que o novo cenário acelerou a mudança de uma tendência que vinha se manifestando nos últimos anos, relacionada à preferência dos criminosos por veículos destinados à clonagem e à revenda.

Lado outro, os poucos efeitos que a Lei do Desmonte provocou na atividade investigativa da Polícia Civil demonstram que a eficácia de políticas regulatórias vai além da simples promulgação de normas. É essencial que tais intervenções sejam complementadas por mecanismos que garantam a coordenação e a adaptação das instituições ao novo cenário, assegurando os resultados almejados.

## 8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACADEPOL. Academia de Polícia Civil de Minas Gerais. **Apostila de Investigação Policial**. Curso de formação policial. Belo Horizonte: ACADEPOL, 2017.
- ACADEPOL. Academia de Polícia Civil de Minas Gerais. **Apostila de Teoria e Prática de Inquéritos**. Curso de formação policial. Belo Horizonte: ACADEPOL, 2018.
- ALVES, Vinícius Ribeiro. **O roubo de veículo na região sul de Goiânia/GO sob a ótica da racionalidade econômica**. Monografia apresentada no curso de especialização em segurança pública. Universidade Federal de Goiás: Goiânia, 2017
- AZEVEDO, Rodrigo G. de; VASCONCELLOS, Fernanda B. de. **O inquérito policial em questão – situação atual e a percepção dos Delegados de Polícia sobre as fragilidades do modelo de investigação brasileiro**. Revista Sociedade e Estado, v. 26, nº 1, janeiro-abril, 2011.
- BARRETO JÚNIOR, J. T. *et al.* **“A modernização da Polícia Civil brasileira”** in J. L. Ratton, & M. Barros (ed.), *Polícia, democracia e sociedade*. Lumen Juris. Rio de Janeiro, 2007.
- BARROSO, Edson W. de S. (org). **Conscientização sobre o local de crime e as evidências materiais em especial para pessoal não-forense**. UNODC: Nova Iorque, 2010.
- BATITUCCI, Eduardo Cerqueira. **A evolução institucional da Polícia no século XIX: Inglaterra, Estados Unidos e Brasil em perspectiva comparada**. Revista Brasileira de Segurança Pública, v. N° 7, p. 30-47, 2010.
- BATITUCCI, Eduardo Cerqueira. (2011) **A polícia em transição: O modelo profissional burocrático de policiamento e hipóteses sobre os limites da profissionalização das polícias brasileiras**. DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social - Vol.4 - nº 1 - JAN/FEV/MAR 2011 - pp. 65-96. Rio de Janeiro, 2011.
- BATITUCCI, Eduardo C.; ZILLI, L. Felipe; FIGUEIREDO, Amanda M. de. **Demandas e restrições cotidianas tensionando normatividades e lógicas em uso na atividade investigativa: Estudo de caso da Polícia Civil de Minas Gerais**. DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social - Vol. 14 - nº 1 - JAN/FEV/MAR 2021 - pp. 53-77. Rio de Janeiro, 2021.
- BAYLEY, David. **Criando uma Teoria de Policiamento**. In: BAYLEY, David. *Padrões de Policiamento*. São Paulo: Edusp, 2001.
- BECKERT, Jens; DEWEY, Matías. ***The architecture of illegal markets: Towards an Economic Sociology of Illegality in the Economy***. Oxford Universit Press, 2017.

- BRASIL, Decreto nº 1.305, de 1994. **Regulamenta a Lei nº 8.772, de 1993, que torna obrigatória a baixa de veículos vendidos como sucata.** Brasília, 1994.
- BRASIL, Lei nº 12.977, de 2014. **Regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres.** Disponível em [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/lei/l12977.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12977.htm). Acesso em 08 jun 2023.
- BRASIL. Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. **Código de Processo Penal.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del3689.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3689.htm). Acesso em: 05 mai. 2023.
- BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível em [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 16 jun 2023.
- CASTRO, Daniel E. **Reciclagem & sustentabilidade na indústria automobilística.** Belo Horizonte: [ s.n.], 2012.
- COPEL, Heigh. **Streetlife and the rewards of auto theft.** *Deviant Behavior: An Interdisciplinary Journal*, 24:309–332. Birmigham, 2003.
- COSTA, Arthur T. M. OLIVEIRA JÚNIOR, Almir de. **Novos padrões de investigação policial no Brasil.** Brasília: Revista Sociedade e Estado, 2016.
- CUNHA, B. Q. **Antagonismo, modernismo e inércia: a política regulatória brasileira em três atos.** *Cadernos EBAPE.BR*, 14(spe), 473–485. Rio de Janeiro, 2016.
- DARRYL, Amanda V. McCormick; PLECAS, Darryl; COHEN, Irwin M. **Motor Vehicle Theft: An Analysis of Recovered Vehicles in the Fraser Valley.** Abbotsford, BC: University College of the Fraser Valley. Novembro, 2007.
- DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MINAS GERAIS. **Portaria nº 397, de 2017.** Belo Horizonte, 2017.
- DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MINAS GERAIS. **Portaria nº 772, de 2017.** Belo Horizonte, 2017.
- DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MINAS GERAIS. **Portaria nº 936, de 2018.** Belo Horizonte, 2018.
- ECK, John E.; ROSSMO, D. Kim. **The new detective: Rethinking criminal investigations.** *Criminology & public policy*, v. 18, n. 3, p. 601-622, 2019.
- FELTRAN, Gabriel de Santis. (ed.), **Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict.** John Wiley & Sons. Nova Jersey, 2022.

- FELTRAN, Gabriel. *et al.* **Lei do desmanche, PCC e mercados.** Tempo social, v. 35, nº 1. São Paulo, 2023.
- FELTRAN, Gabriel; FROMM, Deborah. **Ladrões e caçadores: sobre um carro roubado em São Paulo.** Revista Antropolítica, 50: 139-161. Niterói, 2020.
- FOUCAULT, Michel. **A sociedade punitiva:** curso no Collège de France (1972-1973). São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2015.
- FREIRE-MEDEIROS, B., MOTTA, Luana; FROMM, Deborah. **Carros globais, desigualdades transnacionais: sobre a economia (in)formal de veículos.** Tempo Social, 35(1), 5-15. São Paulo, 2023.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **História da Polícia Civil de Minas Gerais: a instituição ontem e hoje.** Belo Horizonte: FJP, 2008.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Manual de Normalização de Trabalhos Acadêmicos.** 2ª Edição. Belo Horizonte, 2023.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Projeto “matriz teórica da investigação policial”.** Belo Horizonte: FJP, 2014.
- GANT, F.; GRABOSKY, P. (2001). *The stolen vehicle parts market. Trends and Issues in Crime and Criminal Justice*, 215: 1-6.
- GIOVANELLI, Alexandre; GARRIDO, R. Grazinoli. **A perícia criminal no Brasil como instância legitimadora de práticas inquisitoriais.** Revista do Laboratório de Estudos da Violência da UNESP, ano 11, 7ª Ed., jun/2011. Marília, 2011.
- HEKIN, H.; GUL, S. K.; AKCAM, B. K. **Police use of information technologies in criminal investigations.** European Scientific Journal, vol.9, No.4. February, 2013.
- HOLLOWAY, Thomas H. **Polícia no Rio de Janeiro: repressão e resistência numa cidade do século XIX.** Tradução de Francisco de Castro Azevedo. Rio de Janeiro: FGV, 1997.
- KANT DE LIMA, R. **A polícia da cidade do Rio de Janeiro: seus dilemas e paradoxos.** Rio de Janeiro: Forense, 1995.
- KRIMMEL, John; MELE, Marie. (1998). *Investigating stolen vehicle dump sites: An interrupted time series quasi-experiment.* Policing An International Journal of Police Strategies and Management.
- MAIA, G. L.; OLIVEIRA, D. B. **A gestão de ilegalismos de Foucault como categoria de análise de questões jurídicas no Brasil.** Sequência, 42(89). Florianópolis, 2021.

- MEYER, John W.; ROWAN, Brian (1977). **“Institutionalized Organizations: formal structure as myth and ceremony”**. American Journal of Sociology, vol. 83, n. 2, september: 440-63.
- MINAS GERAIS, Projeto de Lei Complementar nº 23, de 2012. **Contém a Lei Orgânica da Polícia Civil do Estado de Minas Gerais – PCMG**. Belo Horizonte, 2012. Disponível em <almg.gov.br/atividade-parlamentar/projetos-de-lei/documento/?tipo=PLC&num=23&ano=2012&expr=(PLC201200023045[codi])[txmt]>. Acesso em 7 jul 2023.
- MINAS GERAIS, Lei Complementar nº 129, de 2013. **Lei Orgânica da Polícia Civil do Estado de Minas Gerais – PCMG**. Belo Horizonte, 2013.
- MINGARDI, Guarancy. **O trabalho da inteligência no controle do Crime Organizado**. Brasília: Estudos Avançados 21 (61), 2007.
- MINGARDI, Guarancy. **Metodologia padronizada de investigação criminal no nacional**. Brasília: Ministério da Justiça, 2010.
- MINGARDI, Guarancy (org). **Políticas de segurança: os desafios de uma reforma**. MINGARDI, Guarancy. Polícia Investigativa. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2013.
- MIRABETE, Júlio Fabbrini. **Manual de Direito Penal**. Editora Atlas. São Paulo, 1994.
- MIRANDA, Ana Paula M. de; OLIVEIRA, Marcella B. de; PAES, Vivian Ferreira. **A reinvenção da “cartorialização”: análise do trabalho policial em registros de ocorrência e inquéritos policiais em “Delegacias Legais” referentes a homicídios dolosos na cidade do Rio de Janeiro**. Segurança, Justiça e Cidadania: Pesquisas aplicadas em segurança pública. v. 4, p. 119-152. Rio de Janeiro, 2010.
- MISSE, M. **Mercados ilegais, redes de proteção e organização local do crime no Rio de Janeiro**. Revista Estudos Avançados, 21(61), 139-157. Rio de Janeiro, 2007.
- MISSE, Michel. **Reflexões sobre a Investigação Brasileira através do Inquérito Policial**. Reflexões sobre a investigação brasileira através do inquérito policial. Brasília: Ministério da Justiça (MJ), 2009.
- MISSE, Michel. **O inquérito policial no Brasil: Resultados gerais de uma pesquisa**. DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social - Vol.3 - nº 7 - JAN/FEV/MAR 2010 - pp. 25-50. Rio de Janeiro, 2010.
- MISSE, Michel. **O papel do inquérito policial no processo de incriminação no Brasil: algumas reflexões a partir de uma pesquisa**. Revista Sociedade e Estado, volume 26, nº 1, jan/abr 2011. Rio de Janeiro, 2011.
- MORRIS. B. **History of criminal investigation**. In: NEWBURN, Tim (Ed.). Handbook of Policing. Cullompton: WillanPublishing, 2007

- NASCIMENTO, Andrea Ana do. **A especialização sem especialistas. Um estudo sobre as práticas (in) formais de investigação e de transmissão de conhecimento nas Delegacias Especializadas.** Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Sociologia e Antropologia. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2008.
- NASCIMENTO, Andrea Ana do. **A polícia civil do Rio de Janeiro: breves considerações sobre a formação policial especializada.** Revista Segurança Urbana e Juventude, v. 3, n. 2. Rio de Janeiro, 2010.
- PEREIRA, Eliomar da Silva. **Teoria da investigação criminal.** São Paulo: Almedina, 2010.
- PETERSON, Joseph; SOMMERS, Ira; JOHNSON, Donald; BASKIN, Deborah. (2010). **Role and Impact of Forensic Evidence in the Criminal Justice Process.** Washington, DC: U.S. Department of Justice, National Institute of Justice.
- PIMENTEL; André de Pieri. **A Os leilões de veículos na grande São Paulo: Uma análise sobre a coprodução de mediações econômicas e gestão de ilegalismos na contemporaneidade.** Texto apresentado no 44º Encontro Anual da ANPOCS, submetido ao SPG 18: Economias populares, processos de regulação e desigualdades. São Paulo, 2020.
- PIMENTEL, André de Pieri; PEREIRA, L. G. S. **Auctions and mechanisms.** Em G. Feltran (Ed), *Stolen cars: a journey through São Paulo's urban conflict* (pp. 104-126). Ed. Wiley. Londres, 2022.
- PIMENTEL; André de Pieri; PINHO, Isabela Vianna (2022). **A gestão dos ilegalismos enquanto mercado. Sobre o roubo e o furto de veículos em São Paulo, Brasil.** Runa, vol. 43, no. 2, 2022, pp.305-324. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=180872213016>> Acesso em 13 abr de 2023.
- POLÍCIA CIVIL DE MINAS GERAIS. **Resolução nº 8.004** de 14 de março de 2018. Belo Horizonte, 2018.
- ROCHA, Alexandre P. da (2021). **A Polícia Civil no Brasil: definição, identidade e expectativas das polícias investigativas.** VII Encontro Nacional de Antropologia do Direito, ENADIR, GT02 - Conflitos, segurança pública e práticas judiciais. 23 a 27 de agosto de 2021.
- RODRIGUES, Cláudio V.; SILVA, Márcia T. da; TRUZZI, Oswaldo M. S. **Perícia criminal: uma abordagem de serviços.** Gest. Prod., São Carlos, v. 17, n. 4, p. 843-857, 2010.
- SALA, Davi. **A perícia criminal: evidências, profissional perito e nulidade pericial – uma revisão literária.** Revista Brasileira de Criminalística, 7(3\_28-31. Brasília, 2018.

SECRETARIA NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Matriz curricular nacional para ações formativas dos profissionais da área de segurança pública.** Brasília: SENASP, 2014.

SOARES, Gustavo Torres. **Investigação criminal e inovações tecnológicas: perspectivas e limites.** Tese de Doutorado. Curso de Direito Processual Penal. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

STELFOX, Peter. ***Profissionalizing criminal investigation.*** In: NEWBURN, Tim (Ed.). *Handbook of Policing.* Cullompton: Willan Publishing, 2007

STELFOX, Peter. ***Criminal investigation: an introduction to principles and practices.*** Nova Iorque: Routledge, 2013.

VARGAS, Joana Domingues; RODRIGUES, Juliana Neves Lopes. **Controle e cerimônia: o inquérito policial em um sistema de justiça criminal frouxamente ajustado.** Soc. estado. [online]. vol.26, n.1 [cited 2019-07-01], pp.77-96. São Paulo, 2011.

WEBER, Max. **Ensaio de sociologia.** 5ed. Zahar. Rio de Janeiro, 1982.

ZILLI, Luís Felipe; VARGAS, Joana D. **“Uma Abordagem Empírica do Inquérito Policial: O caso de Belo Horizonte”.** In: MISSE, Michel (org). *O inquérito policial no Brasil: Uma pesquisa empírica.* Rio de Janeiro: BookLink, 2010.

ZILLI, Luís Felipe; VARGAS, Joana D. **O trabalho da Polícia Investigativa face aos homicídios de jovens em Belo Horizonte.** *Ciência & Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, vol. 18, n. 3, pp. 621-632, 2013.