

Instituto de Segurança Pública

dossiê **Roubos de Carga** 2019



Elaboração
Luciano de Lima Gonçalves
Adriana Pereira Mendes
Vanessa Campagnac

dossiê

**Roubos
de Carga**

2019

Elaboração

Luciano de Lima Gonçalves
Adriana Pereira Mendes
Vanessa Campagnac

Rio de Janeiro
2019

RioSegurança

D724 Dossiê roubos de carga: 2019 [recurso eletrônico] /
elaboração Adriana Pereira Mendes, Luciano de Lima
Gonçalves e Vanessa Campagnac. — Rio de Janeiro :
RioSegurança, 2019.
Dados eletrônicos (pdf).

ISBN 978-85-60502-57-8

1. Roubo de carga - Rio de Janeiro - Estatísticas.
2. Transporte rodoviário de carga. I. Mendes, Adriana Pereira. II. Gonçalves, Luciano de Lima. III. Campagnac, Vanessa. IV. Título.

CDD 388.0440684



Vice-Governadoria



Dossiê Roubos de Carga 2019
(Ano-base 2018)

Wilson Witzel
Governador

Cláudio Castro
Vice-Governador

Adriana Pereira Mendes
Diretora-Presidente do Instituto de Segurança Pública

©2019 by Instituto de Segurança Pública
Distribuição gratuita
Versão digital disponível em
www.isp.rj.gov.br

Direitos de publicação reservados ao Instituto de Segurança Pública.
É permitida a reprodução, total ou parcial, e por qualquer meio, desde que citada a fonte.

Elaboração

Luciano de Lima Gonçalves
Adriana Pereira Mendes
Vanessa Campagnac

Colaboração

João Roberto Werneck Rocha
Priscila Marques Carvalho

Projeto Gráfico e Diagramação

Bruno Simonin

Revisão Técnica e Edição

Vanessa Campagnac

Assessoria de Comunicação

Karina Nascimento
Natany Santana

Equipe do ISP

Aloísio Geraldo Sabino Lopes
André Luis Ribeiro de Souza
Bárbara Caballero de Andrade
Caio Marcelo M. de Almeida
Carlos Augusto Caneli Maciel
Cristiana Duda de Menezes
Débora Carla Santos Souza
Diego Soares Gimenes da Silva
Edson Claudio Montenegro Habib
Elisângela Oliveira dos Santos
Emmanuel Antônio R. M. Caldas
Erick Baptista Amaral de Lara
Fábio Vitor Generoso Vieira
Fernanda Messina
Gustavo Castanheira Matheus
Janaina Paiva
Joice Cristina de Campos
Jonas Silva Pacheco
Jorge Luiz Monteiro dos Santos
José Augusto da Conceição Pereira
José Renato Biral Belarmino

Karina de Miranda Kelly
Leonardo D'Andrea Vale
Livia Benevides Floret
Louise Celeste Rolim da Silva
Luiz Henrique Lavinias
Mario Sergio Renor da Silva
Marcelo Haddad
Marcio Duarte
Marcio Santos Pinto
Nadine Melloni Neumann
Nathalia da Costa Santos
Ricardo do Bonfim Pantoja
Rosângela Feliciano
Rosângela Sodré
Rudá Brandão Azambuja Neto
Thiago Falheiros
Valéria Estevam da Graça
Vanessa Cortes
Vanessa Ferreira
Victor Chagas Matos
Wagner José Duarte
Wilmar Peixoto

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	07
INTRODUÇÃO	09
1. OS ROUBOS DE CARGA	11
1.1. Contextualização	11
1.2. Aspectos jurídicos e criminais.....	15
1.3. O fenômeno dos roubos de carga.....	22
2. PANORAMA DOS ROUBOS DE CARGA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	27
2.1. Características dos roubos de carga (2003 a 2018)	27
2.2. Características dos roubos de carga em 2018	30
2.3. Análise espacial	40
3. ANÁLISE DAS ÁREAS COM AS MAIORES CONCENTRAÇÕES DE ROUBOS DE CARGA	50
3.1. Dados gerais das áreas estudadas	50
3.2. Características das abordagens	65
3.3. Características dos transbordos	80
CONSIDERAÇÕES FINAIS	91
SAIBA MAIS	94
OUTROS OLHARES	98
APÊNDICES	102

APRESENTAÇÃO

Ao completar 20 anos de existência, o Instituto de Segurança Pública (ISP) lança pela primeira vez um dossiê destinado a tratar o tema dos roubos de carga, que apresentaram altas incidências nos últimos anos no estado do Rio de Janeiro. O trabalho busca, por meio de inferências qualitativas e quantitativas, auxiliar na explicação do fenômeno e apoiar as tomadas de decisão por parte dos operadores da segurança pública do estado.

Aqui serão abordados três aspectos considerados fundamentais no trato do problema ora exposto, que correspondem a três objetivos interdependentes. O primeiro deles consiste em tratar, analisar e divulgar estatísticas oficiais acerca dos roubos de carga. O segundo está relacionado a buscar elementos de explicação do problema, auxiliando a gestão e as tomadas de decisão. Já o terceiro consiste em oferecer apoio informacional aos órgãos que lidam diretamente com o problema, cumprindo a função precípua do ISP de apoiar os órgãos policiais com informações qualificadas.

Assim, o Dossiê Roubos de Carga tem como foco principal um estudo analítico dos casos ocorridos em território fluminense no ano de 2018, o que inclui as estatísticas oficiais e as análises comparativas dos dados regularmente divulgados pelo ISP ao público em geral. Além dos aspectos quantitativos e qualitativos obrigatórios nos relatórios e anuários de divulgação de informações de ocorrências criminais, a abordagem aqui proposta ressalta a importância do espaço e do território na análise criminal, expondo padrões criminais e fornecendo explicações sobre a dinâmica desses crimes.

A seção Saiba Mais traz um apanhado do trabalho de apoio que o ISP realiza junto à Secretaria de Estado de Polícia Civil (SEPOL), mais especificamente à Delegacia de Roubos e Furtos de Cargas (DRFC). Tal parceria diz respeito ao desenvolvimento de técnicas e métodos concernentes ao trato de dados criminais e geográficos, auxiliares no trabalho realizado pela DRFC no que tange à investigação e à repressão a esse tipo de evento. Ainda, na seção Outros Olhares, assinada pelo Delegado Titular da DRFC, Edson Henrique Damasceno, é apresentada a atuação e a perspectiva dos agentes policiais em seu trabalho de combate a essa prática criminosa, tanto no que se refere à produção de dados e informações como à análise diária dos casos.

Neste Dossiê o ISP inova mais uma vez trazendo um trabalho analítico e não simplesmente descritivo, no qual foi possível, conforme já pontuado, aferir os padrões referentes à prática criminosa de roubo de carga. A partir de uma metodologia em que as informações avocadas nos registros de ocorrências foram conformadas em estrutura de dados, verifica-se o ineditismo deste trabalho, representando um legado para futuros estudos.

O Dossiê Roubos de Carga 2019 reforça, portanto, a ideia da análise criminal associada à informação geográfica como um recurso valioso no trato do problema

criminal e, ao mesmo tempo, apresenta os esforços de cooperação entre diferentes agentes de governo no âmbito da segurança pública.

Adriana Pereira Mendes

Diretora-Presidente do Instituto de Segurança Pública

INTRODUÇÃO

O delito de roubo de carga vem crescendo de forma significativa nos últimos dez anos no estado do Rio de Janeiro, tendo atingido em 2017 o ponto mais alto da série histórica iniciada em 1991. Trata-se de um tipo de crime que, além da violência empregada nas ações criminosas, possui alto impacto econômico devido aos prejuízos que causam. Os roubos de carga são uma ameaça que dificulta o gerenciamento das operações diárias das transportadoras e, por isso, são necessárias medidas preventivas para garantir a segurança em diversas circunstâncias. Seus efeitos afetam tanto o setor público como o privado, com a elevação dos gastos com a aquisição de seguros e sistemas de segurança.

Em face dessa grande preocupação, o ISP apresenta este Dossiê no sentido de qualificar e analisar os dados e informações acerca das ações e eventos criminosos concernentes ao delito de roubo de carga no estado do Rio de Janeiro. O trabalho em tela tem por objetivo geral produzir informações pertinentes à compreensão do fenômeno do roubo de carga no estado do Rio de Janeiro, a fim de subsidiar ações por parte das autoridades competentes, bem como fomentar políticas de segurança que possam coibir de modo eficiente essa prática criminosa.

A primeira seção deste Dossiê faz um apanhado acerca do crime de roubo de carga no cenário global e contextualiza esse tipo de delito no âmbito das leis brasileiras, o que inclui o Código Penal Brasileiro. Em seguida, o trabalho aborda os principais aspectos metodológicos concernentes à caracterização dos eventos de roubos de carga a partir da lógica do transporte de carga e da dinâmica criminal avocada nos registros de ocorrência lavrados pela Secretaria de Estado de Polícia Civil do Rio de Janeiro.

A segunda seção apresenta o panorama dos roubos de carga no estado do Rio de Janeiro, conforme registrados pela Secretaria de Estado de Polícia Civil desde 2003 até 2018. Com o objetivo de aprofundar a compreensão do fenômeno, aqui foram incluídos os quatro delitos relacionados ao tema: roubo de carga, roubo de veículo com carga, roubo parcial de carga e roubo de carga – combustível. Ainda, foram incorporados dados específicos sobre os roubos de carga ocorridos em território fluminense durante o ano de 2018, apresentando as estatísticas desse crime por mês, por dia da semana, por hora do dia e por diferentes recortes espaciais do estado, já ensejando a análise espacial desse delito, metodologia prioritária deste estudo.

A terceira seção traz uma abordagem específica sobre o conjunto de casos ocorridos dentro das seis áreas com as maiores concentrações de roubos de carga no estado do Rio de Janeiro durante o ano de 2018. Objetivando a qualificação da informação concernente à prática criminosa, o estudo analisa os principais aspectos das ações deflagradas durante as ocorrências criminais, por meio da leitura e categorização das informações encontradas para cada um dos casos, mediante o Sistema de Controle Operacional (SCO) da Secretaria de Estado de Polícia Civil. É neste ponto que a análise espacial se torna, de fato, protagonista: é por meio dela que padrões e correlações

podem ser identificados, aumentando o grau de explicação das questões que emergem das estatísticas descritivas.

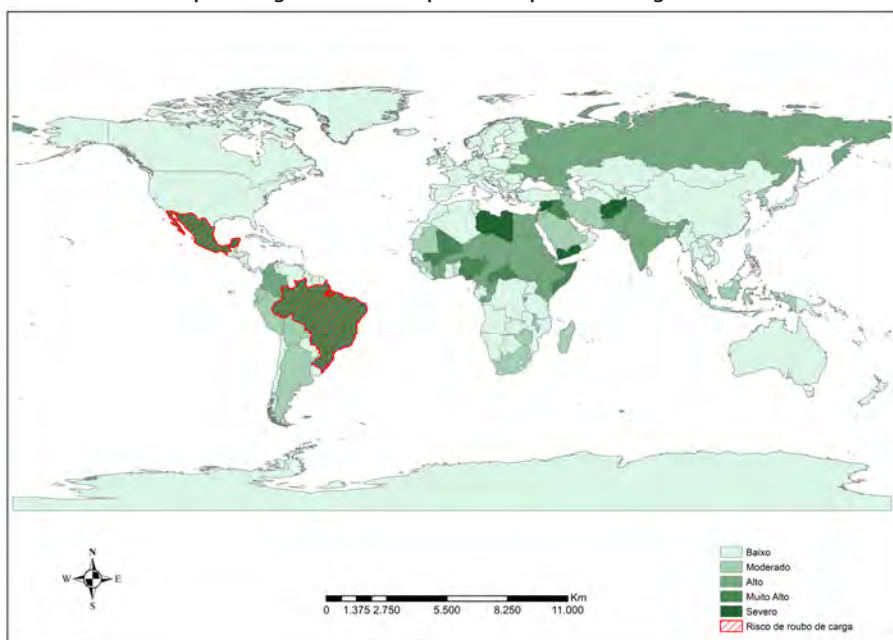
Assim, espera-se que este trabalho contribua para um melhor entendimento do fenômeno dos roubos de carga, suas características e desdobramentos, incorporando a dimensão da análise de informações – estatísticas e espaciais – como fator primordial para que haja redução deste tipo crime em território fluminense.

1. OS ROUBOS DE CARGA

1.1. Contextualização

O risco associado ao transporte de carga é um problema mundial. As causas mais frequentes e impactantes são o terrorismo, as guerras deflagradas – marítimas, aéreas e terrestres, e a iminência de conflitos internacionais. Segundo estudos publicados no JCC Annual Cargo Forum 2017, os roubos de carga aparecem como um dos fatores de agravamento desse contexto¹, com estimativas de que eles causem prejuízos globais de cerca de US\$ 30 bilhões anuais ao setor de transportes (EKWALL; LANTZ, 2016)²,

Figura 1
Perspectiva global de risco para transporte de carga – 2018



Fonte: Adaptado pelo ISP com base em FIRJAN³.

1 - No entanto, os fatores de risco apontados como os que mais afetam a logística transacional foram as guerras marítimas e terrestres. JCC ANNUAL CARGO FORUM. **Global Cargo Risk Outlook 2017**. Lloyd's Old Library: 22 February, 2017. Disponível em: <<http://www.revistacobertura.com.br/site-2017/wp-content/uploads/2017/02/Global-Cargo-Risk-Outlook.pdf>>. Último acesso em outubro de 2019.

2 - EKWALL, D., LANTZ, B. Supply Chain Risk Analysis and Assessment: Cargo Theft. **Transportation Journal** 55(4):400. October, 2016.

3 - FIRJAN. **Quanto custa o roubo e o furto de cargas no Brasil**. Março, 2017. Disponível em: <<https://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8A5A91C255015AD730A23955B8>>. Último acesso em novembro de 2019.

ocorrendo em todos os continentes. No entanto, uma parcela menor de países tem no roubo de carga uma grande fonte de preocupação. Os principais exemplos são Brasil e México. A Figura 1 representa a distribuição do risco global do roubo de carga, marcando Brasil e México como países com risco muito alto deste tipo de delito.

Segundo o mesmo estudo, no México, por exemplo, onde a atuação de grupos criminosos se concentra nas principais rodovias do país, devido ao foco de suas ações serem as redes logísticas, os roubos de carga, não por acaso, têm grande incidência nos eixos de conexão internacional, notadamente naqueles que ligam o território mexicano aos Estados Unidos. Trata-se de vias que comportam rotas utilizadas para atividades ilegais, como tráfico de drogas e contrabando. Na prática, os roubos de carga acabam sendo uma atividade complementar ou de financiamento para outras atividades criminosas consideradas principais. Em 2016, foram registrados 1.590 incidentes em território mexicano, significando um aumento de 61,2% em relação ao ano anterior (JCC ANNUAL CARGO FORUM, 2017)⁴.

Apesar do panorama apresentado para o México ser preocupante, como visto, no Brasil o número de casos é ainda maior. Ainda, o valor estimado do total de mercadorias roubadas é também elevado. Um levantamento da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística mostra que, em 2018, o prejuízo para o setor produtivo devido ao roubo de carga, com perda de cargas e de veículos de carga, chegou a mais de R\$ 1,47 bilhão (NTC & LOGÍSTICA, 2018)⁵. Apesar de uma redução de aproximadamente 15% no número de casos em relação ao ano anterior, em 2018 houve um total de 22.220 ocorrências deste tipo no país.

Na realidade, o caso brasileiro assume maior complexidade por alguns motivos. Por exemplo, no Brasil, o problema é especialmente mais concentrado: a maioria dos casos ocorre nos estados da região Sudeste (84,8%), onde apenas Rio de Janeiro (41,4%) e São Paulo (39,4%) concentram mais de 80% deles. Os casos também apresentam características regionalmente diferenciadas. Em São Paulo, por exemplo, os casos são mais frequentes nas rodovias (MOREIRA; CARVALHO, 2011)⁶, enquanto no Rio de Janeiro há uma relação com a ação de grupos territorialmente alocados. Os valores estimados dos prejuízos aferidos entre 2015 e 2018 para as diferentes regiões do país estão expostos na Tabela 1 a seguir.

4 - As rodovias mais afetadas pelos roubos de carga são Hermosilla/Nogales (fronteira com os EUA); Chihuahua/Ojinaga (fronteira com os EUA); Culiacán/Mazatlan; Mexico/Nueble Laredo - Cedral (fronteira com os EUA); Mexico/Pajuca; Mexico/Acapulco; Mexico/Toluca; Puebla/Veracruz; Veracruz/Monterrey - Tampico; Matamoros/Nueble Laredo. Disponível em: <<https://tapiquen-sig.jimdo.com/english-version/free-downloads/mexico/>>. Último acesso em novembro de 2019.

5 - Disponível em: <<https://www.portalntc.org.br/images/jce/Apresentacao-Roubo-de-Cargas-2018.pdf>>. Último acesso em outubro de 2019.

6 - MOREIRA, J. C. de S.; CARVALHO, J. L. F. Investigando o roubo de carga nas rodovias brasileiras a partir da percepção dos atores envolvidos com o problema. *Gestão & Regionalidade*, v. 27, n.79, jan-abr. 2011.

Tabela 1
Casos de roubo de carga e valor estimado em prejuízos – regiões do Brasil – 2015 a 2018

Região	2015		2016		2017		2018	
	Número de casos	Valor (em milhões de reais)	Número de casos	Valor (em milhões de reais)	Número de casos	Valor (em milhões de reais)	Número de casos	Valor (em milhões de reais)
Norte	178	14,68	237	23,19	164	34,51	165	36,25
Nordeste	1.129	88	1.371	144	1.514	203	1.427	238,96
Centro-Oeste	578	44,09	795	49,08	640	66,1	520	108,03
Sudeste	16.508	775	20.800	943	22.212	1.118	18.809	937,76
Sul	855	198,6	1.360	205	1.440	153	1.262	152,13
Total	19.248	1.120	24.563	1.364	25.970	1.574	22.183	1.473,13 (1,47 bi)

Fonte: Adaptado pelo ISP com base em NTC & LOGÍSTICA, 2018.

Em que pese os números apresentados acima, no geral há poucos trabalhos acadêmicos relacionados aos roubos de carga no Brasil. Quando tal literatura é encontrada, ela geralmente trata mais detidamente de questões relacionadas à logística, aos custos de seguro das cargas e aos custos das transportadoras, sempre com o viés de que esse crime gera prejuízos econômicos e impacta negativamente o setor. Estudos considerando a faceta criminal dos roubos de carga são bem menos frequentes⁷, e, quando encontrados, também privilegiam as análises espaciais⁸, como será o caso deste Dossiê, sempre na busca de padrões e concentrações que expliquem esse fenômeno.

Apesar do número reduzido de estudos, a maior parte deles foi encontrado a partir dos anos 1990, quando a preocupação com este tipo de crime aumentou, principalmente por conta do incremento no número de ocorrências e do impacto no setor, que, atualmente, como mencionado acima, representa prejuízos da ordem de mais de um bilhão de reais anualmente. Tais estudos geralmente se concentram nos roubos de cargas em rodovias (MOREIRA; CARVALHO, 2011), principalmente avaliando a ocorrência deste crime nas rodovias de São Paulo, já que este é o estado que concentra a maior parte dos transportes de carga do Brasil. Entretanto, tais estudos, no geral, não focam na faceta urbana deste crime – característica fundamental dos roubos de carga ocorridos no estado do Rio de Janeiro, como será apresentado ao longo deste trabalho.

Entendendo que a segurança pública é um fator preponderante quando da decisão de uma empresa quanto ao local onde pretende realizar seu investimento,

7 - MISSE, M. Crime organizado e crime comum no Rio de Janeiro: diferenças e afinidades. *Revista de Sociologia e Política*, Curitiba, v. 19, n. 40, p. 13-25, out. 2011.

8 - QUEIROZ, M. P.; SILVA, F. G. F. da; ARAÚJO, C. E. F. Análise espacial exploratória de roubos de cargas em rodovias federais no estado de Minas Gerais. *Revista Brasileira de Risco e Seguro*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 129-144, out. 2008/mar. 2009.

o acompanhamento dos indicadores relativos aos roubos de cargas se mostra de fundamental importância. Segundo pesquisa de 2017 da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), 74% das indústrias fluminenses declararam que suas decisões de investimentos são afetadas pela insegurança⁹.

A despeito da escassez de pesquisas sobre o tema, no Brasil o modal predominante de transporte é o rodoviário, concentrando, já em 2011, mais de 60% da matriz de transportes de cargas no Brasil, com cerca de 1,4 milhão de caminhões e ônibus (MOREIRA; CARVALHO, 2011). Assim, é de se esperar que a maior parte dos registros de roubo de carga do país esteja relacionada ao transporte rodoviário.

Apesar de haver indícios na literatura internacional de que o perfil do crime de roubos de carga não indica uma preferência específica por um tipo de carga nem por um modal de transporte¹⁰, no Brasil há evidências de que tais delitos recaiam preponderantemente sobre o modal rodoviário e sobre as mercadorias que têm maior valor agregado, que são de fácil distribuição no mercado e que possuem fontes de origem de difícil reconhecimento. Gêneros alimentícios, têxteis, eletroeletrônicos, calçados, itens de higiene e limpeza, cosméticos, bebidas, plásticos e borrachas, combustíveis, além de pneus e autopeças estão entre os mais visados. Neste quesito, cargas de alimentos, cigarros e medicamentos têm destaque: sempre estão no topo da lista dos produtos mais roubados¹¹. O detalhamento sobre quais tipos de cargas são mais roubadas no estado do Rio de Janeiro será apresentado na terceira seção deste Dossiê.

Ainda sobre os impactos econômicos do setor, há preocupação crescente com, por exemplo, os custos de seguro de carga, que é obrigatório por lei, de forma que qualquer carga carregada tem que averbar este seguro¹². Esta obrigação impacta principalmente os custos operacionais de empresas de pequeno porte. Para minimizar tais efeitos perversos, a literatura estudada aponta para um aumento do uso de tecnologia de rastreamento de veículos para redução de roubos e acidentes e para benefícios logísticos¹³. De fato, investimentos em seguros e demais tecnologias se apresentam como um diferencial competitivo dentre as empresas do ramo, numa tentativa de mitigação dos riscos de roubo de carga¹⁴.

9 - FIRJAN. **Panorama do roubo de carga no estado do Rio de Janeiro – 2018**. Nota Técnica, jan./2019.

10 - Idem.

11 - CAIXETA FILHO, J. V.; GAMEIRO, A. H. Administração de seguros no transporte de cargas. **Revista de Administração de Empresas da Fundação Getúlio Vargas**, v. 1, n. 1, p. 1-12, São Paulo, jan./jun., 2002.

12 - COELHO, J. L. S.; LEISMANN, E. L. Efetividade das políticas públicas na mitigação dos riscos de roubo de carga no oeste do Paraná. **Revista Direitos Sociais e Políticas Públicas**, vol. 5, n. 2, 2017.

13 - Entretanto, tal característica não foi encontrada nos casos de roubo de carga ocorridos no Rio de Janeiro que compõem este Dossiê.

14 - MOURA, L. C. B.; HAMACHER, S. **Avaliação do impacto dos sistemas integrados de rastreamento de veículos**. Anais XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino de Transportes. Florianópolis, 2004.

No Brasil, as tecnologias disponíveis para combater os roubos de carga têm mostrado evolução ao longo dos últimos anos. Hoje, é possível acompanhar, em tempo real, por GPS, a posição dos veículos que transportam cargas, além da existência de dispositivos como sensores, os quais podem dar indícios de roubos e furtos de cargas ainda em andamento¹⁵ – sensores de parada e de abertura de porta, botões de pânico, entre outros. Além disso, o monitoramento de vias públicas por meio de sensores dotados de dispositivos de reconhecimento de caracteres (OCR) representa uma grande potencialidade no que diz respeito à prevenção e ao combate aos roubos de carga e de veículo¹⁶.

Para mudar este cenário, a literatura aponta a necessidade de evolução da análise dos roubos de carga, sendo imperativa uma maior disponibilidade de dados sobre esse tipo de crime, além da existência de ferramentas de processamento e análise de informações, principalmente fundamentadas na faceta espacial, com estatística computadorizada e uso intensivo de Tecnologia da Informação. A capacitação de policiais para as funções de inteligência e análise criminal também são apontadas como necessárias para o entendimento das dinâmicas referentes a essa modalidade delituosa¹⁷.

Aliada à necessidade de haver mais informações sobre os roubos de carga, autores apontam que as políticas públicas têm papel fundamental na mitigação desse delito: o Estado é, ao mesmo tempo, responsável tanto pela criação de leis que regem as penalidades dessas ações delituosas assim como pelas ações de prevenção e fiscalização das mesmas. Por este motivo, na seção a seguir apresentaremos a caracterização jurídica e criminal dos roubos de carga.

1.2. Aspectos jurídicos e criminais dos roubos de carga

Esta seção busca caracterizar e contextualizar o fenômeno dos roubos de carga como prática criminosa específica, o que abrange as pertinências no âmbito jurídico, como o enquadramento do delito no Código Penal Brasileiro, bem como as adequações e modificações na legislação, de modo que fomenta ações mais eficazes para sua investigação e repressão. O presente item aborda ainda conceitos e noções relacionados a essa prática criminosa, como o crime de receptação e o descaminho.

Nesse sentido, vale dizer que o roubo de carga é um delito que se define tanto por seu enquadramento legal como pelas características do evento e das circunstâncias nas quais o crime ocorre. Por conseguinte, a abordagem aqui proposta abrange ao menos dois diferentes âmbitos do problema, cujas análises se combinam de modo

15 - COELHO & LEISMANN (2017).

16 - GONÇALVES, L. de L.; FERREIRA, M. *Circuits, Routes and Networks: Proposal of Spatial Analysis for Theft and Robbery of Vehicle in the State of Rio de Janeiro*. ICC, 2015. Disponível em: <<https://studylib.net/doc/6730069/full-text>>. Último acesso em novembro de 2019.

17 - QUEIROZ & SILVA, 2009.

a conformar um modo de inferência. O primeiro âmbito diz respeito aos aspectos jurídicos e criminais do problema, os quais foram considerados balizadores das análises aqui propostas. O segundo âmbito (melhor descrito no item a seguir) diz respeito aos eventos de roubos de carga como objeto da análise criminal. Os eventos (ou ocorrências) são produtos das ações humanas que corroboram para a subtração criminosa de bens e mercadorias transportados em uma transação comercial. É importante lembrar que muitos dos elementos e fatores mais relevantes na prática do roubo de carga são avocados nos registros de ocorrências criminais, de modo que se torna possível representar o crime de maneira consistente.

O crime de roubo constitui um delito complexo, tendo em vista que este tipo penal é formado por dois ou mais tipos. Disposto no artigo 157 do Código Penal Brasileiro, seu *caput* aponta para "*subtrair coisa móvel alheia, para si ou para outrem, mediante grave ameaça ou violência à pessoa, ou depois de havê-la, por qualquer meio, reduzido à impossibilidade de resistência*". No caso em tela, a subtração de coisa alheia móvel, que isoladamente caracterizaria o crime de furto, soma-se ao emprego de violência ou grave ameaça à pessoa. Em que pese o comportamento do autor atingir a tranquilidade da pessoa, por meio de constrangimento ilegal, já que impõe um comportamento que esta não é obrigada a realizar, bem como eventualmente a integridade física ou a vida da vítima, o crime de roubo tem como objetividade jurídica o patrimônio.

O emprego da violência ou grave ameaça pode ocorrer no momento inicial da conduta delituosa, a fim de possibilitar a subtração, ou logo depois de subtraída a coisa, a fim de assegurar sua detenção ou a impunidade do crime. Na segunda hipótese temos o chamado roubo impróprio, enquanto no primeiro caso temos o roubo próprio. Portanto, a diferença reside no momento em que a ameaça ou violência é empregada. Quanto aos dados analisados neste Dossiê, quando tratamos de roubos de carga, a violência ou a ameaça são de imediato empregadas, ou seja, logo no momento da abordagem (como será mencionado no item 3.2).

Observe-se que para a caracterização da ameaça, esta deve ser idônea, ou seja, deve ser suficiente para impor, por meio do medo de lhe ser causado um mal injusto e grave, um comportamento a que não estaria obrigado legalmente. Esta deve se demonstrar eficaz a fim de paralisar qualquer reação por parte da vítima. De acordo com Manzini (1981)¹⁸, a eficácia virtual da ameaça deve ser aferida tendo-se em conta a psicologia média dos indivíduos da mesma condição do sujeito passivo (aquele sobre o qual recai a conduta do sujeito).

Grande parte das abordagens nos roubos de carga se dá por meio do emprego de grave ameaça, com utilização de arma de fogo. A utilização de arma de fogo constitui, inclusive, de acordo com o Código Penal Brasileiro, causa de aumento de pena. Assim, é importante observar a entrada em vigor da lei nº 13.654 em abril de 2018, que, entre outras alterações, modificou o artigo 157 do Código Penal Brasileiro,

18 - MANZINI, V. *Tratado di diritto penale italiano*. 5ª Ed. Torino: Torinese, 1981. V. 8

mais precisamente quando o roubo for praticado com emprego de arma de fogo. Entretanto, antes da citada lei o emprego de arma já constituía causa de aumento de pena. A antiga redação assim previa:

*§ 2º - A pena aumenta-se de um terço até metade:
I - se a violência ou ameaça é exercida com emprego de arma.*

Com a vigência da lei nº 13.654/2018, o inciso acima descrito foi revogado expressamente, tendo sido introduzido o parágrafo 2º-A, com a seguinte redação:

*§ 2º-A - A pena aumenta-se de 2/3 (dois terços):
I - se a violência ou ameaça é exercida com emprego de arma de fogo.*

O legislador buscou trazer maior gravidade punitiva quando da utilização de arma de fogo por parte do autor do roubo, tendo em vista que a causa de aumento de pena, que antes era de um terço até metade, passou a ser de dois terços. Contudo, de acordo com a redação anterior, incidiria uma causa de aumento de pena com emprego de arma, e não somente arma de fogo. A majorante estaria caracterizada pela utilização de qualquer arma, seja ela própria ou imprópria. Estaria compreendido, portanto, qualquer instrumento idôneo para ataque ou defesa, independentemente de ter sido concebido com esta finalidade ou não.

O cenário foi modificado diante da entrada em vigor da lei em exame. Desta forma, somente o emprego de arma de fogo autoriza a incidência da causa de aumento de pena. Ocorre, na hipótese, a chamada *novatio legis in melius*, ou seja, surgimento no mundo jurídico de uma lei mais benéfica para o réu. Sendo assim, se o autor eventualmente empregou alguma arma diversa de arma de fogo como forma de intimidação, diante do disposto no artigo 5º, inciso XL, da Constituição Federal, esta nova lei deverá retroagir para alcançar fatos ocorridos anteriormente à sua vigência, beneficiando o acusado e afastando o aumento de um terço da pena.

Observe-se que o tipo penal utiliza o termo "emprego de arma de fogo". Sendo assim, deveria haver o uso efetivo desta, ou seja, o manejo da arma, como, por exemplo, apontar o revólver para a vítima. Alguns autores, no entanto, consideram que o porte ostensivo (quando o criminoso intimida a vítima valendo-se de uma pistola visível em sua cintura, por exemplo) também caracterizaria o emprego de arma de fogo. Este entendimento não é pacífico, visto que parte da doutrina entende que apenas o uso efetivo da arma autorizaria a majorante. Ressalta-se, de qualquer forma, a necessidade da demonstração da potencialidade lesiva, considerando o maior poder intimidatório, decorrente da possibilidade de dano à vítima.

Assim, no âmbito deste estudo, após a análise dos dados dos registros de ocorrência de roubos de carga elaborados no decorrer do ano de 2018 perante a Secretaria de Estado de Polícia Civil, verificou-se que 75,7% das vítimas afirmaram que foi utilizada arma de fogo no momento da abordagem, seja de forma efetiva ou ostensiva (item 3.2 deste Dossiê). Do total de vítimas, 3,8% afirmaram que eventual arma de fogo não estava aparente.

Outra circunstância que gera aumento de pena é o crime ser praticado em concurso de duas ou mais pessoas (artigo 157, § 2º, inciso II). Observe-se que a causa de aumento estará caracterizada ainda que um dos autores seja inimputável ou não identificado. Conforme observamos a partir da análise dos dados, em 88,6% dos casos houve a participação de mais de uma pessoa na abordagem aos veículos. Somente 7,2% dos casos foram abordados por uma só pessoa, enquanto para 4,2% este atributo não foi informado. Nos casos em que os veículos foram abordados por uma só pessoa, grande parte das cargas era de cigarros, portanto mercadorias de menor porte. E esta abordagem teve maior concentração na área 1, na Zona Oeste da capital, conforme será mostrado no item 3.2.

Ainda, o inciso IV do § 2º do artigo 157 do Código Penal Brasileiro prevê que a pena é aumentada de um terço até metade se a subtração for de veículo automotor que venha a ser transportado para outro estado ou para o exterior. Observe-se, no entanto, que esta causa de aumento de pena necessita que o veículo automotor seja o objeto material da subtração, bem como que o veículo seja transportado para outro estado ou para o exterior. Desta forma, como tratamos no presente Dossiê acerca dos roubos de carga, esta circunstância em regra não se configura.

Entretanto, observando-se o *modus operandi* dos roubos de carga no ano de 2018 no estado do Rio de Janeiro, o veículo é normalmente abordado e levado até o local onde a carga é descarregada, chamado local de transbordo, sendo posteriormente recuperado o veículo que transportou a carga. Portanto, o dolo do autor se dirige à subtração da carga e não do veículo automotor encarregado de transportá-la. Dessa forma, diante dos dados analisados, foi possível aferir que em apenas 5,5% dos casos houve subtração da carga juntamente com o veículo que a transportava no local da abordagem. Na maioria dos casos, 90,1%, apenas a carga foi subtraída.

Neste contexto, uma importante circunstância a ser analisada é a prevista no § 2º, inciso V, do artigo 157 do Código Penal Brasileiro, que estabelece como causa de aumento de pena se o agente mantiver a vítima em seu poder, restringindo sua liberdade.

A restrição de liberdade deve ocorrer por um tempo juridicamente relevante, o que ocorreu em grande parte dos roubos de carga analisados. Os números demonstram que a subtração da carga, na maioria dos casos, ocorreu em local diverso da abordagem. Em 78,7% dos casos os veículos foram levados para outro local com a presença da vítima (motorista do veículo abordado) e lá, no local de transbordo, a mercadoria foi retirada. O condutor do veículo automotor abordado pelos autores do delito se vê restringido de sua liberdade por um tempo superior à execução do roubo, permanecendo em grande parte das vezes até a carga ser totalmente descarregada, normalmente, como já dito, em local diverso da abordagem.

Existe no campo doutrinário uma divergência acerca do momento consumativo do crime de roubo. Diante do *modus operandi* da subtração criminosa de bens e mercadorias transportados em uma transação comercial, esta divergência se avoluma. Uma primeira corrente entende que o roubo se consuma quando a coisa alheia móvel subtraída sai da esfera de vigilância e disponibilidade da vítima. Um segundo entendimento, no entanto, defende que a consumação independe da retirada da coisa

da esfera de vigilância da vítima, sendo irrelevante se o autor tem a posse tranquila ou não da res furtiva. Os tribunais superiores já firmaram entendimento acolhendo a segunda corrente.

Segundo o Supremo Tribunal Federal:

*o crime de roubo consuma-se quando o agente, após subtrair coisa alheia móvel, mediante o emprego de violência, passa a ter a posse da res furtiva fora da esfera de vigilância da vítima, não se exigindo, todavia, a posse tranquila do bem*⁹.

Este também é o posicionamento do Superior Tribunal de Justiça, consolidado na Súmula 582:

o crime de roubo com a inversão da posse do bem mediante emprego de violência ou grave ameaça, ainda que por breve tempo e em seguida à perseguição imediata ao agente e recuperação da coisa roubada, sendo prescindível a posse mansa e pacífica ou desvigiada.

A dinâmica do roubo de carga, diante dos casos analisados, apresenta uma especificidade no sentido do deslocamento da *res* a ser subtraída juntamente com o veículo que a transportava, bem como com a vítima restrita de sua liberdade, no caso, o condutor do veículo. Ao contrário do cenário nacional, os roubos de carga no estado do Rio de Janeiro apresentam maior concentração na malha urbana, e o deslocamento dessas cargas apresentam pontos convergentes para determinadas localidades, conforme se observa no detalhamento da relação entre os locais do fato e os de transbordo a ser demonstrado no item 3.3.

Quando observamos os tipos de mercadorias objeto de subtração, percebemos uma concentração em gêneros alimentícios e cigarros. Nas seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências, 31,9% dos casos tiveram como objeto gêneros alimentícios. Os bens e produtos subtraídos normalmente são comercializados. A comercialização posterior destes produtos configura outro delito dentro desta cadeia criminal, o crime de receptação.

O artigo 180, *caput*, do Código Penal Brasileiro assim prevê:

adquirir, receber, transportar, conduzir ou ocultar, em proveito próprio ou alheio, coisa que sabe ser produto de crime, ou influir para que terceiro, de boa-fé, a adquira, receba ou oculte.

Pena – reclusão, de um a quatro anos, e multa.

O crime de receptação, portanto, constitui um delito acessório, tendo em vista que sua existência depende da prática de um crime anterior. A lei indica que o objeto

19 - RHC 119.611/MG, rel. Min. Luiz Fux, 1ª Turma.

material da receptação deve ser "produto de crime". Portanto, é imprescindível para a comprovação da materialidade delitiva identificar a origem criminoso do bem. Ainda, na hipótese daquele que pratica a receptação estar no exercício de atividade comercial ou industrial²⁰, a pena é aumentada de três para oito anos de prisão, conforme se observa no § 1º do artigo acima citado.

Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, coisa que deve saber ser produto de crime (...)

Importante ressaltar que se equipara à atividade comercial, para efeitos de aplicação da qualificadora, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino, inclusive o exercício em residência.

No caso do *caput* do artigo em exame, faz-se necessário para a configuração do delito o chamado *dolo* direto (vontade consciente de realizar os elementos constantes do tipo penal). Não basta o *dolo* eventual (em que o agente simplesmente assume os riscos na produção do resultado), pois o tipo penal quando descreve a conduta impõe a necessidade do autor "saber" que a coisa é produto de crime, ou seja, saber sobre sua origem criminoso.

No entanto, quando analisamos o disposto no § 1º do mesmo artigo, verificamos que o legislador utiliza a expressão "deve saber". Nesta hipótese, além de responder pelo *dolo* direto, também responde diante do *dolo* eventual. Esta é a posição do Supremo Tribunal Federal:

de início, aduziu-se que a conduta descrita no § 1º do artigo 180 do CP é mais gravosa do que aquela do caput, porquanto, voltada para a prática delituosa pelo comerciante ou industrial, que, em virtude da própria atividade profissional, possui maior facilidade para agir como receptor de mercadoria ilícita. Em seguida, asseverou-se que, apesar da falta de técnica na redação do aludido preceito, a modalidade qualificada do § 1º abrangeria tanto o dolo direto quanto o eventual, ou seja, abarcaria a conduta de quem "sabe" e de quem "deve saber" ser a coisa produto de crime. Assim, se o tipo pune a forma mais leve de dolo (eventual), a conclusão lógica seria de que, com maior razão, também o faria em relação à forma mais grave (dolo direto), mesmo que não o tenha dito expressamente, pois o menor se insere no maior²¹.

Ao lado da chamada receptação dolosa, prevista nos dispositivos anteriormente analisados, o legislador previu, no § 3º do artigo 180, a chamada receptação culposa. Observe-se, ainda, que aquele que de alguma forma recebe um produto de origem criminoso, mesmo desconhecendo a sua origem ilícita, pode incidir na prática do crime de receptação. Assim dispõe o artigo:

20 - RHC 119.611/MG, rel. Min. Luiz Fux, 1ª Turma.

21 - HC 97.344/SP, rel. Min. Ellen Gracie, 2ª Turma. Em igual sentido: ARE 799.649 AgR/RS, rel. Min. Gilmar Mendes, 2ª Turma; e RHC 117.143/RS, rel. Min. Rosa Weber, 1ª Turma.

*§ 3º - adquirir ou receber coisa que, por sua natureza ou pela desproporção entre o valor e o preço, ou pela condição de quem a oferece, deve presumir-se obtida por meio criminoso.
Pena - detenção, de um mês a um ano, ou multa, ou ambas as penas.*

Amplia-se, portanto, as hipóteses de configuração do crime, embora, neste caso, tenha-se reduzida a gravidade punitiva, considerando o menor desvalor da ação, típico dos tipos penais culposos. Possibilita-se, inclusive, a aplicação da lei nº 9.099/1995, que trata de crimes de pequeno potencial ofensivo, tendo em vista que a pena máxima abstrata não ultrapassa dois anos, o que traz como consequência a aplicação de medidas previstas na citada lei que possuem natureza despenalizadoras e descarcerizadoras, como a transação penal (artigo 76, lei nº 9.099/1995).

O próprio dispositivo aponta as circunstâncias que devem estar presentes para a caracterização do delito na modalidade culposa, sendo elas:

- i - desproporção entre o valor do produto e o preço da coisa adquirida ou recebida;*
- ii - condição de quem oferece o produto;*
- iii - presumir, diante das circunstâncias anteriores, que o produto foi obtido por meio criminoso.*

O preço muito reduzido do bem constitui um indicativo da sua origem ilegal. Para a configuração da circunstância acima, a desproporção entre o valor de mercado e o preço pago deve ser significativa, a fim de provocar desconfiança por parte de quem o está adquirindo. Considerar o contexto em que este bem é ofertado também pode ser um indicativo de sua origem criminoso. Se aquele que oferece o bem é voltado para a prática de delitos ou se não apresenta condições pessoais de possuir de forma legal o bem, a origem criminoso da coisa é previsível. Portanto, diante desta previsibilidade objetiva, temos a modalidade culposa do crime de receptação.

Ainda sobre os desdobramentos do crime de roubo de carga, cabe ressaltar a possível prática do crime que a doutrina denomina descaminho por assimilação. Trata-se de uma equiparação ao crime de descaminho, previsto no inciso IV, § 1º, do artigo 334 do Código Penal Brasileiro. O citado artigo tipifica a conduta de quem "*adquire, recebe ou oculta, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, mercadoria de procedência estrangeira, desacompanhada de documentação legal ou acompanhada de documentos que sabe serem falsos*".

Esta conduta se assemelha ao crime de receptação dolosa. No entanto, na hipótese de entrada ilícita no país de mercadoria estrangeira, sem documentação exigida em lei ou com documentação falsa, de conhecimento do agente, caracterizado está o crime de descaminho, incorrendo o agente na pena de reclusão de um a quatro anos de prisão. Considerando a especificidade da conduta, deve-se afastar a incidência do artigo 180. Observe-se, contudo, que a pena em abstrato nesta hipótese é a mesma do crime de receptação dolosa (artigo 180 do Código Penal Brasileiro).

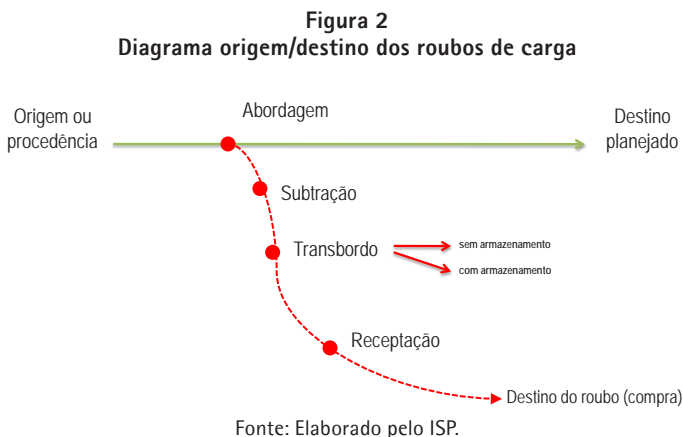
Por fim, caso, ainda, o agente aja culposamente quanto ao recebimento de mercadoria de procedência estrangeira, desacompanhada de documentação legal,

no exercício de atividade comercial ou industrial, incorre no disposto no artigo 180, § 1º, do Código Penal Brasileiro, observando-se quanto à equiparação de atividade comercial o que já foi mencionado anteriormente

Após a caracterização dos crimes de roubo de carga no âmbito legal, o próximo item traz a análise desse fenômeno segundo a lógica dos transportes de carga, na tentativa de definir o problema de forma ainda mais abrangente.

1.3. O fenômeno dos roubos de carga

Este item diz respeito à caracterização dos eventos de roubos de carga a partir da lógica do transporte de carga, isto é, das interações espaciais que conectam o local de origem ao local de destino, tanto no que diz respeito ao destino original demandado na transação comercial como à nova destinação imposta pela ação criminosa. A Figura 2 representa a deformação do destino planejado devido às práticas criminosas analisadas em nosso estudo.



Tais práticas, entretanto, podem assumir contornos e desdobramentos bastante diferenciados, devido aos contextos específicos nos quais ocorrem, por influência de fatores tanto estruturais como conjunturais (muitas vezes combinados), que atuam sobre o tipo e a frequência das ocorrências. Fatores estruturais dizem respeito à existência de equipamentos, insumos, normas e técnicas que ensejam ações e práticas no âmbito de uma determinada sociedade ou de um setor específico. Já os fatores conjunturais se referem ao período histórico no qual predominam determinados discursos, intenções e práticas que se refletem no dia a dia de uma sociedade.

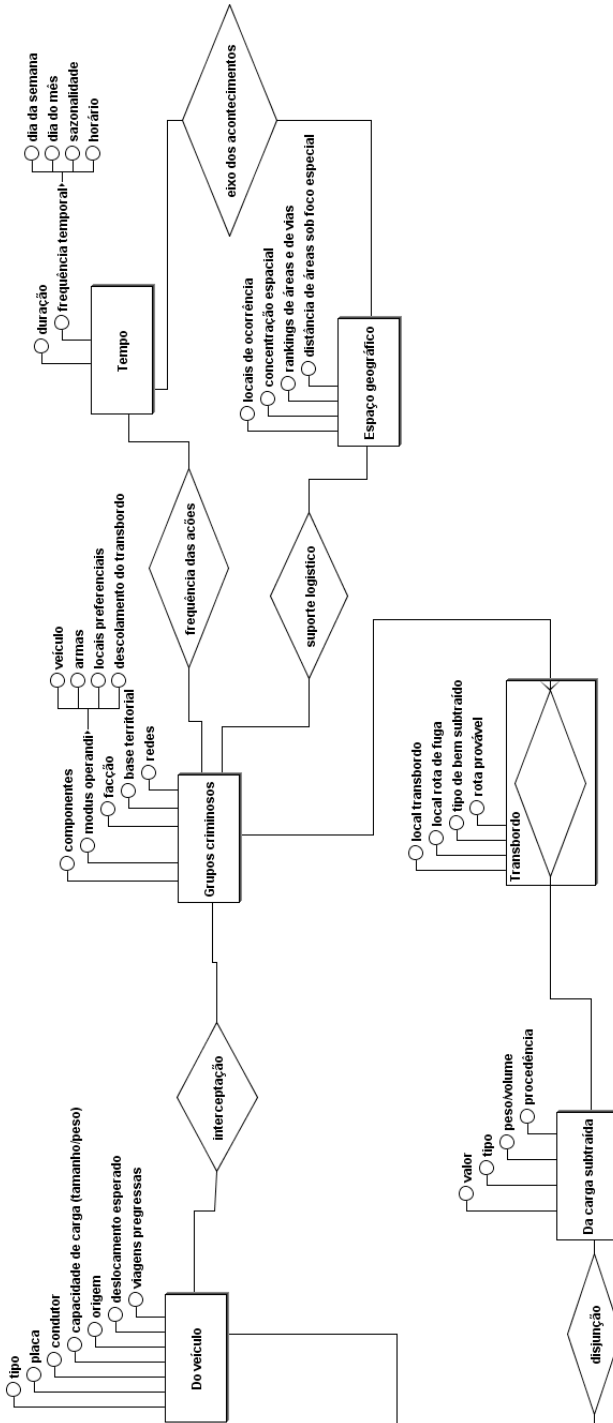
Os fatores estruturais estão intimamente relacionados à dinâmica das redes e seus fluxos, que se reproduzem em conformidade com o ritmo temporal das relações de comércio e consumo. Esses fatores provocam flutuações, por exemplo, nos padrões temporais das ocorrências, como será apresentado para o caso do Rio de Janeiro, onde há aumento do número de ocorrências nos últimos meses do ano, visto uma

maior circulação de cargas para abastecer os mercados consumidores normalmente aquecidos devido às festas de final de ano.

No que tange aos fatores conjunturais, vale apontar principalmente as crises econômicas e as guerras, ou até mesmo a valorização de determinada mercadoria em uma conjuntura histórica específica. Tudo isso demanda uma análise acurada da dinâmica criminal dos eventos de roubo de carga, a fim de identificar padrões pertinentes à compreensão do fenômeno em tela.

Deste modo, a caracterização dos eventos de roubo de carga possibilitou a conformação de uma metodologia de análise criminal que visa à identificação e à aferição de padrões por meio da análise de diferentes elementos e fatores conjugados, obtidos a partir da leitura das dinâmicas das ocorrências criminais e conformados em estruturas de dados. No presente trabalho, a ideia de evento está intimamente relacionada à ocorrência criminal, mais especificamente ao conjunto de ações humanas nela praticada. Assim, além dos aspectos jurídicos e criminais anteriormente referidos, que configuram e tipificam o roubo de carga como delito previsto pelo Código Penal Brasileiro, a *espacialidade*, a *temporalidade*, o *sistema transacional* e o *modus operandi* dos grupos criminosos envolvidos no evento configuram aspectos fundamentais para a compreensão e a abordagem do problema.

Figura 3
Elementos e fatores dos eventos de roubos de carga (metodologia)



Fonte: Elaborado pelo ISP.

A Figura 3 buscou representar de maneira esquemática o maior conjunto possível de elementos e fatores que pudessem ser encontrados em um registro de ocorrência criminal, e que fossem pertinentes à compreensão da dinâmica do evento criminal de roubo de carga. Tais elementos foram agrupados a partir dos aspectos, anteriormente referidos, considerados fundamentais em nossa análise. A disposição dos elementos na figura acima foi dada de modo que os relacionamentos entre eles (entidades) pudessem ser assinalados e testados em ambiente digital (banco de dados espaciais e não espaciais), a fim de subsidiar um modo de inferência com base em um modelo do tipo entidade/relação²².

O primeiro dos aspectos fundamentais anteriormente referidos diz respeito justamente à *espacialidade das ocorrências* e denota o caráter multiescalar de nosso estudo. Isso inclui a distribuição espacial em diferentes escalas: (a) da área de um município, passando pelas circunscrições de delegacias distritais, até a abrangência de um ou dois quarteirões; (b) das grandes manchas criminais aos pequenos recortes com focos de concentração espacial (ou *clusters*) em microescala; e (c) da ação territorial dos grupos criminosos, bem como das relações de proximidade e de conectividade entre os locais mais relevantes na dinâmica do evento criminal.

Desse ponto de vista, pois, o transbordo de cargas roubadas apresenta dois aspectos fundamentais para a compreensão da dinâmica criminal dos eventos de roubo de carga: a distância e a cardinalidade²³ entre os locais do fato e os locais do transbordo. Em primeiro lugar, ao medir a distribuição das frequências das distâncias entre o local do fato e o local do transbordo, é possível compreender o *atrito* ao qual uma determinada prática criminosa é submetida em uma área específica. Esse conceito se baseia na ideia de que a distância geralmente requer esforços e gastos de energia, de tempo e/ou de outros recursos, empregados na superação de uma distância imposta pelas circunstâncias²⁴. Devido a esse *atrito*, as interações espaciais, especialmente o transporte da ação criminosa, tenderão a ocorrer com maior frequência em distâncias mais curtas.

O segundo aspecto diz respeito à *temporalidade* ou à escala temporal das ocorrências, o que inclui (a) as séries históricas em geral; (b) as sazonalidades; e (c) outros tipos de frequência temporal (por dias da semana, por dias do mês, por faixa horária, etc.). É importante ressaltar que os roubos de carga particularmente tendem

22 - Trata-se de um tipo de modelagem de banco de dados (derivada do modelo relacional) na qual os dados atribuídos às entidades podem ser prontamente recuperados por meio de linguagem "natural". Por conseguinte, as análises baseadas nos relacionamentos entre os referidos elementos poderão ser procedidas em caráter experimental ou definitivo. Vale ressaltar que, no caso do presente trabalho, foram também incluídos os dados espaciais, o que adiciona maior potencialidade e complexidade às análises.

23 - No âmbito da análise espacial, cardinalidade consiste no número de interações espaciais de um lugar com outros, ou seja, ao número de relacionamentos de um local de transbordo com diferentes locais de abordagem. Assim como na regra matemática dos conjuntos, essas relações podem ser da ordem de um para um, de um para muitos ou de muitos para muitos.

24 - MATOUS, P.; TODO, Y.; MOJO, D. Boots are made for walking: interactions across physical and social space in infrastructure-poor regions. *Journal of Transport Geography*. 31: 226-235, 2013.

a apresentar padrões bem definidos em função dos aspectos logísticos peculiares das operações de transporte e dos sistemas transacionais em geral.

O terceiro aspecto a ser considerado diz respeito à logística do *sistema transacional*, pois a ele estão associados importantes elementos e fatores peculiares presentes na maioria dos registros de ocorrência criminal concernentes aos roubos de carga. Definido por cada empresa para o transporte de suas mercadorias, o sistema transacional tem grande impacto na incidência e nos tipos de delitos praticados. Trata-se do conjunto de ações e recursos planejados e empregados no transporte das mercadorias comercializadas. O sistema transacional é extremamente relevante para a compreensão dos roubos de carga, pois exerce forte influência sobre os fatores de risco, podendo arrefecer ou agravar muitos dos desdobramentos indesejados durante uma transação comercial em que há transporte de mercadorias mais valorizadas.

Os principais elementos relacionados à logística do sistema transacional são: (a) a rota ou destino planejado; (b) o tipo de veículo; (c) o tipo, o peso e o volume e o valor da mercadoria; (d) a propriedade e a procedência da mercadoria; (e) além da relação contratual à qual a mercadoria é confiada (o que inclui características do condutor do veículo, bem como os recursos empregados para o monitoramento do veículo durante o seu deslocamento, como a informação e a comunicação durante o deslocamento, como o uso de GPS e outros sensores, por exemplo).

O quarto aspecto relevante na análise da dinâmica dos roubos de carga é um dos mais importantes. Ele diz respeito ao *modus operandi*, ou ao modo de abordagem, bem como aos elementos materiais empregados pelos grupos criminosos na consecução do ato criminoso, sobretudo àquilo que denota o caráter ostensivo das ações praticadas. Isso inclui, primeiramente, (a) o uso (ou não) de arma de fogo – para o qual a legislação faz referência específica, conforme mencionado anteriormente; (b) bem como os tipos e os números de autores, armas e veículos utilizados na consecução do roubo de carga, tanto nos locais de abordagem como nos de transbordo.

Por fim, os efeitos nocivos da ação criminosa, por sua vez, também têm grande relevância na explicação do problema. Isso diz respeito tanto à violência empregada no ato criminoso como aos efeitos econômicos já mencionados (BEZERRA, 2006; BIAZI, 2007)²⁵, sobretudo por conta do valor dos produtos roubados, da elevação dos custos e do risco patrimonial subjacente a esse tipo de crime.

Após a caracterização dos roubos de carga, tanto no que se refere à sua questão criminal como à logística, na próxima seção serão expostos os dados referentes ao panorama desse delito no estado do Rio de Janeiro. Inicialmente, serão apresentadas as séries históricas dos roubos de cargas, contextualizando tal crime ao longo dos anos. Posteriormente, o ano de 2018 será o foco deste Dossiê.

25 - O transporte absorve até dois terços dos custos logísticos. BEZERRA, M. S. de S. **Uma contribuição à análise de elementos básicos do gerenciamento do risco de ocorrência do roubo de carga no transporte rodoviário**. 2006. 126p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Coppe/UFRJ; e BIAZI, *et al.* **Cenários prospectivos no transporte rodoviário de cargas: um estudo no Estado do Rio Grande do Sul**. In: XXXI Encontro da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Administração – Enanpad. Anais... Rio de Janeiro: Anpad, 2007.

2. PANORAMA DOS ROUBOS DE CARGA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

2.1. Características dos roubos de carga (2003 a 2018)

Esta seção traz um panorama acerca dos roubos de carga registrados no estado do Rio de Janeiro pela Secretaria de Estado de Polícia Civil, entre os anos de 2003 a 2018. Para fins deste estudo, foram analisados quatro delitos relacionados ao tema: roubo de carga, roubo de veículo com carga, roubo parcial de carga e roubo de carga – combustível, os mesmos utilizados pelo ISP para a divulgação de dados oficiais sob o nome "roubo de carga"²⁶. Da mesma forma, tais delitos foram aqui agregados para que se tenha um panorama mais completo do fenômeno.

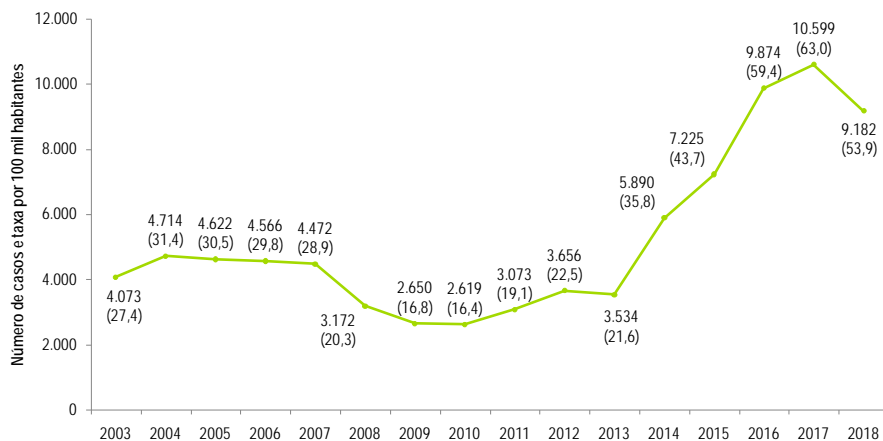
Na análise da série histórica dos casos de roubo de carga ocorridos no estado do Rio de Janeiro (Gráfico 1), compreendendo o período entre 2003 e 2018, é possível distinguir reduções sucessivas a partir de 2004, ano em que ocorreu o maior número da série até então (4.714 casos). Porém, foi de 2007 para 2008 que se verificou a mais significativa redução: 29,1%. A partir de então é possível observar altas sucessivas na série histórica, sendo a maior verificada entre os anos de 2013 e 2014, quando 2.356 casos a mais foram responsáveis por um aumento de 66,7%. A partir de dezembro de 2013, portanto, o número de casos ultrapassou aquele contabilizado nos anos anteriores, e a tendência de alta iniciada em 2011, que em 2012 e 2013 parecia que seria revertida, teve um forte impulso de elevação, como já apontara o relatório do ISP sobre roubo de cargas do ano de 2016²⁷, sendo alcançado em 2017 o maior número de todo o conjunto analisado (10.559 casos).

Apesar das altas acumuladas durante o período analisado e da grande preocupação com o crescimento desse delito ao longo dos mais recentes anos, em 2018 é possível ver indícios de uma inversão favorável de tendência, já que houve um total de 9.182 roubos, o que simbolizou uma redução de 13,4% em relação ao ano anterior, número bem próximo à redução média dos casos em todo país, que foi de aproximadamente 15%.

26 - A lista completa de todos os delitos relacionados a cargas se encontra no Apêndice 1 deste Dossiê.

27 - Instituto de Segurança Pública. **Relatório Roubo de Carga 2016**. RIOSSEGURANÇA, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <http://arquivos.proderj.rj.gov.br/isp_imagens/uploads/RelRouboCarga2016.pdf>. Último acesso em outubro de 2019.

Gráfico 1
Casos de roubo de carga – estado do Rio de Janeiro – 2003 a 2018 (números absolutos e taxas por 100 mil habitantes)

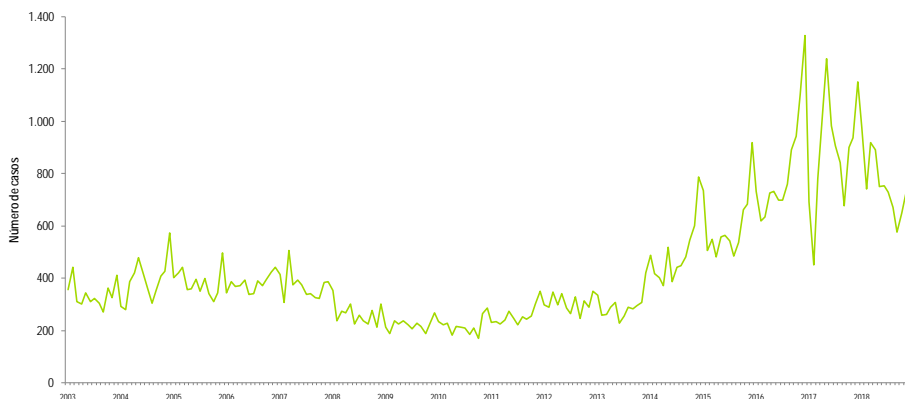


Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Ao analisar a série histórica dos casos de roubo de carga por mês, ao longo dos mesmos anos de 2013 a 2018, como no Gráfico 2, vemos uma grande variação nos últimos anos da série²⁸. Os picos encontrados nos meses de 2017 denotam os números mais altos da série, enquanto o número mais baixo daquele ano está relacionado à paralisação de certos serviços da Secretaria de Estado de Polícia Civil durante o primeiro trimestre, afetando particularmente os números do mês de fevereiro.

28 – Os dados completos dos roubos de carga de 1991 a 2018 estão no Apêndice 2 desta edição, incluindo as séries mensais por números absolutos.

Gráfico 2
Casos de roubo de carga por mês – estado do Rio de Janeiro – 2003 a 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Necessário citar que a temporalidade deste tipo de crime é influenciada, ao longo dos últimos anos, pela variação na frequência mensal dos casos, a qual demonstra um padrão de elevação à medida que o fim do ano se aproxima, causando altas nos meses de novembro e dezembro principalmente, com reflexos sentidos nos meses de janeiro dos anos subsequentes. Dessa forma, podemos afirmar a característica marcante de sazonalidade associada a esse delito²⁹.

Com relação às regiões do estado³⁰ onde mais ocorreram roubos de carga, vemos que a capital foi aquela onde houve mais registros desses delitos ao longo de toda a série histórica. Mesmo estando em patamar mais alto que as outras regiões, pode ser visto, mediante o Gráfico 3, que em 2008 houve uma queda do número de ocorrências de roubo de carga nessa região. Este quadro foi revertido a partir de 2014, quando os números da capital se descolaram daqueles das demais regiões, voltando a cair somente em 2018, com variação negativa de 25,2% em relação ao ano anterior.

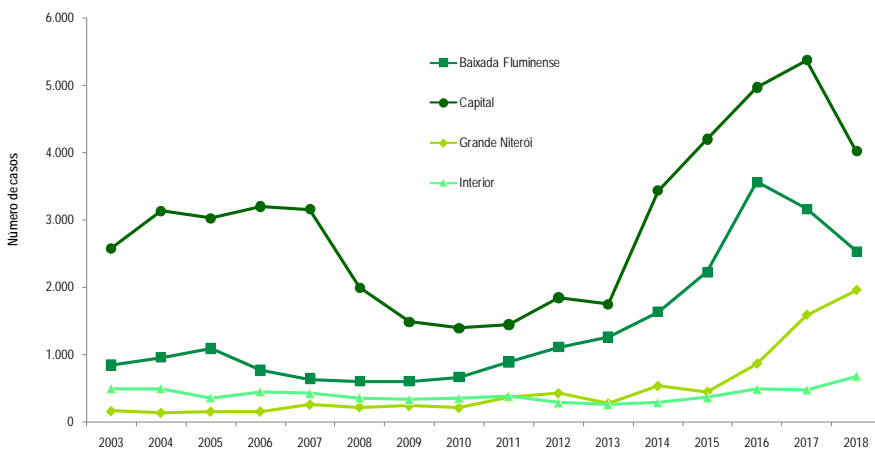
Importante notar também o comportamento da Baixada Fluminense no mesmo período: esta região manteve números mais próximos aos da Grande Niterói e aos do interior do estado desde o início da série, em 2003, até o ano de 2010. A partir de 2014, especialmente, da mesma forma que a capital, os casos ocorridos na Baixada Fluminense aumentaram consideravelmente, havendo melhora nos números somente a partir de 2017. O ano de 2018, por sua vez, apresentou variação negativa de 20,0%.

29 - No Apêndice 3 deste Dossiê pode ser encontrada uma tabela com o percentual de casos de cada mês em relação ao total de cada ano, onde se vê os meses de dezembro em cores mais escuras, devido ao aumento do número de casos.

30 - Capital (município do Rio de Janeiro), Baixada Fluminense (Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaguaí, Japeri, Magé, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, São João de Meriti e Seropédica), Grande Niterói (Maricá, Niterói e São Gonçalo) e interior (demais municípios do estado).

A região da Grande Niterói sofreu alta significativa dos casos de roubo de carga, principalmente alavancada por aqueles ocorridos no município de São Gonçalo, que apresentou agravamento no âmbito de vários tipos de crime no período. Os municípios do interior também apresentaram elevação no número de casos se comparados com as demais regiões do estado nos últimos dois anos da série, indicando uma tendência de interiorização da criminalidade que, no entanto, precisa ser mais especificamente estudada. Em 2018, enquanto na Grande Niterói houve aumento de 23,1% em relação ao ano anterior, o interior apresentou incremento de 42,7%, mesmo com menor número absoluto de casos.

Gráfico 3
Casos de roubo de carga – regiões do estado do Rio de Janeiro – 2003 a 2018

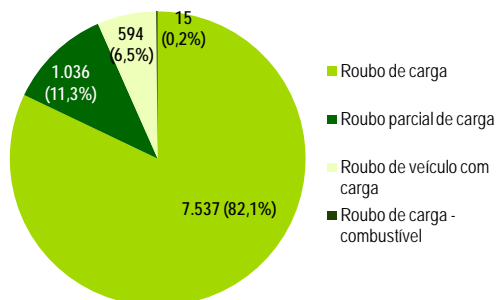


Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

2.2. Características dos roubos de carga em 2018

Quando analisamos as informações relativas aos roubos de carga no ano de 2018, é necessário explicitar que do total de informações coletadas para este estudo, 82,1% dos casos foram titulados como roubo de carga, enquanto 11,3% referiram-se a roubo parcial de carga (Gráfico 4). Com menores proporções, temos o roubo de veículo com carga (6,5% dos registros) e o roubo de carga – combustível (0,2% ou 15 casos).

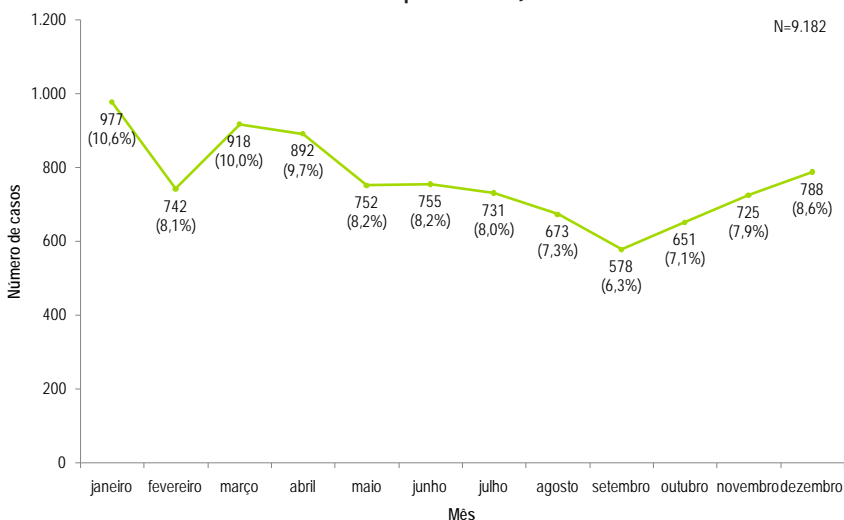
Gráfico 4
Tipologia dos roubos de carga – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

De acordo com a distribuição mensal dos roubos de carga em 2018 exposta no Gráfico 5, é possível perceber uma queda do número de ocorrências em fevereiro, que pode ser explicada pelo carnaval e pela menor quantidade de dias no mês, havendo posterior alta. Após o período entre junho e setembro, outro importante período de inflexão do ano, a tendência de queda é interrompida, dando lugar a altas mensais sucessivas, que seguem até o final do ano. Este padrão é consistente com o caráter sazonal dos roubos de carga, que sempre registram aumentos ao final do ano justamente por conta da maior circulação de cargas relacionadas às compras do período de fim de ano.

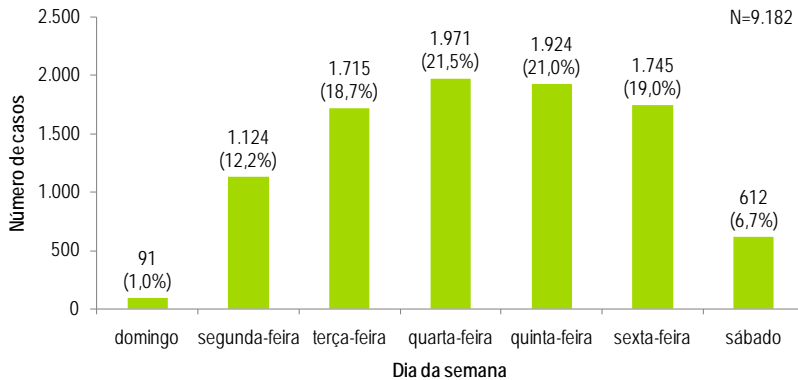
Gráfico 5
Casos de roubo de carga por mês – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Quanto à distribuição dos casos ao longo dos dias da semana, é possível notar uma concentração crescente cujo ápice é o meio da semana, conforme representado no Gráfico 6³¹.

Gráfico 6
Casos de roubo de carga por dia da semana – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

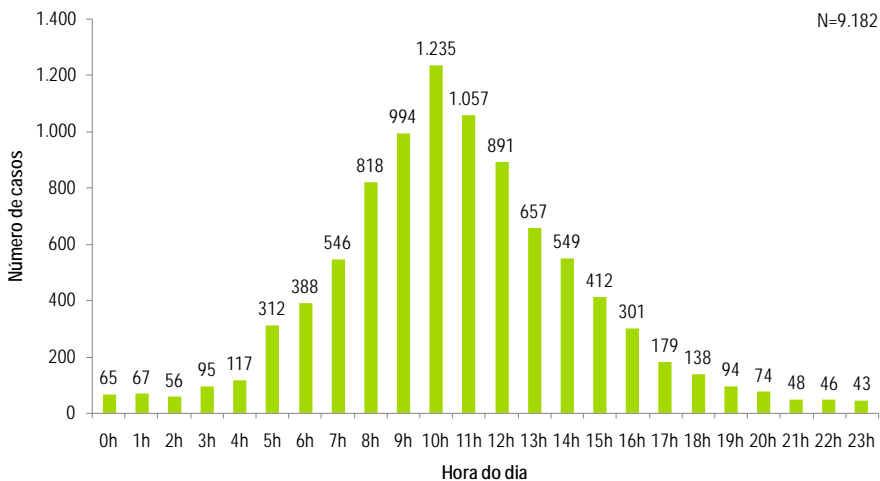


Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

De acordo com o Gráfico 7, com relação à distribuição de casos por hora do dia, vemos grande concentração durante o chamado horário comercial, marcadamente entre 8h e 13h, concentrando 54,4% das ocorrências, com pico entre 10h e 11h.

31 - De maneira complementar, ao observar o Apêndice 4 desta edição, podemos notar o caráter rarefeito das ocorrências aos sábados e principalmente aos domingos, que compreendem apenas 1,0% dos casos.

Gráfico 7
Casos de roubo de carga por hora do dia – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Uma forma de melhor visualizar os padrões de concentração cronológica dos roubos de carga é a análise que combina as distribuições por dias da semana e por hora. A Tabela 2 mostra em cores mais intensas os dias e horários combinados em que houve mais ocorrências. É possível notar mais ocorrências no meio da tabela, simbolizando ocorrências mais frequentemente registradas em dias úteis e nas faixas de horário da manhã e do início da tarde. Assim, podemos constatar que em 2018 houve uma prevalência desses crimes principalmente durante os dias úteis da semana, marcadamente durante quartas e quintas-feiras. Ao contrário, a quantidade de roubos nos finais de semana é relativamente bem mais baixa, simbolizando apenas 7,7% do total daquele ano.

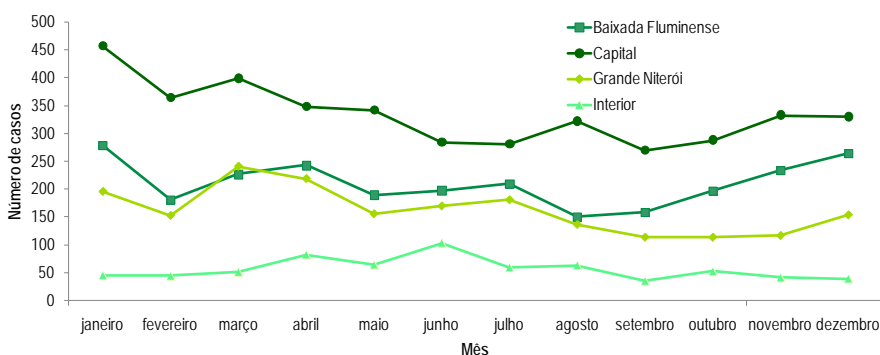
Tabela 2
Casos de roubo de carga por dia da semana e hora – estado do Rio de Janeiro – 2018
(números absolutos e valores percentuais)

Hora/dia da semana	segunda	terça	quarta	quinta	sexta	sábado	domingo	Total	%
0h	3	1	3	3	2		1	13	1,2
1h		1	2	2				5	0,5
2h		1	2	1	1	1		6	0,5
3h		2	3	2	3	1		11	1,0
4h	4	4	3	4	2	1		18	1,6
5h	6	10	17	11	4	1		49	4,5
6h	6	6	9	10	9	3		43	3,9
7h	6	13	11	8	8	3		49	4,5
8h	5	23	13	14	10	6		71	6,5
9h	12	14	25	22	18	9	1	101	9,2
10h	14	14	36	34	26	9		133	12,1
11h	12	11	26	30	26	7	1	113	10,3
12h	10	16	17	25	19	11	1	99	9,0
13h	10	16	12	25	19	10		92	8,4
14h	7	14	9	14	11	1		56	5,1
15h	9	15	4	19	8	6		61	5,6
16h	8	8	13	7	7	2	2	47	4,3
17h	4	5	8	5	9	3	1	35	3,2
18h	3	7	6	3	4	1	1	25	2,3
19h	1	5	6	3	6	1	2	24	2,2
20h	1	6	5	6			1	19	1,7
21h	1	2	1	2				6	0,5
22h	2	4	1	4	3			14	1,3
23h	2		5	1				8	0,7
Total	126	198	237	255	195	76	11	1.098	100,0
%	11,5	18,0	21,6	23,2	17,8	6,9	1,0	100,0	

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Já com relação à distribuição dos roubos de carga nas diferentes regiões do estado, com o auxílio do Gráfico 8 pode-se ver que a capital concentra a maior parte das ocorrências, como será discutido mais detidamente em seção a seguir, dedicada à análise espacial dos roubos de carga. Interessante notar que a Baixada Fluminense é a segunda região com maior número de casos no ano de 2018, com exceção do ocorrido no mês de março, quando a região da Grande Niterói ultrapassou em número de casos (devido à grande alta no município de São Gonçalo). Já o interior do estado registrou os números mais baixos de roubos de carga em comparação com as demais regiões.

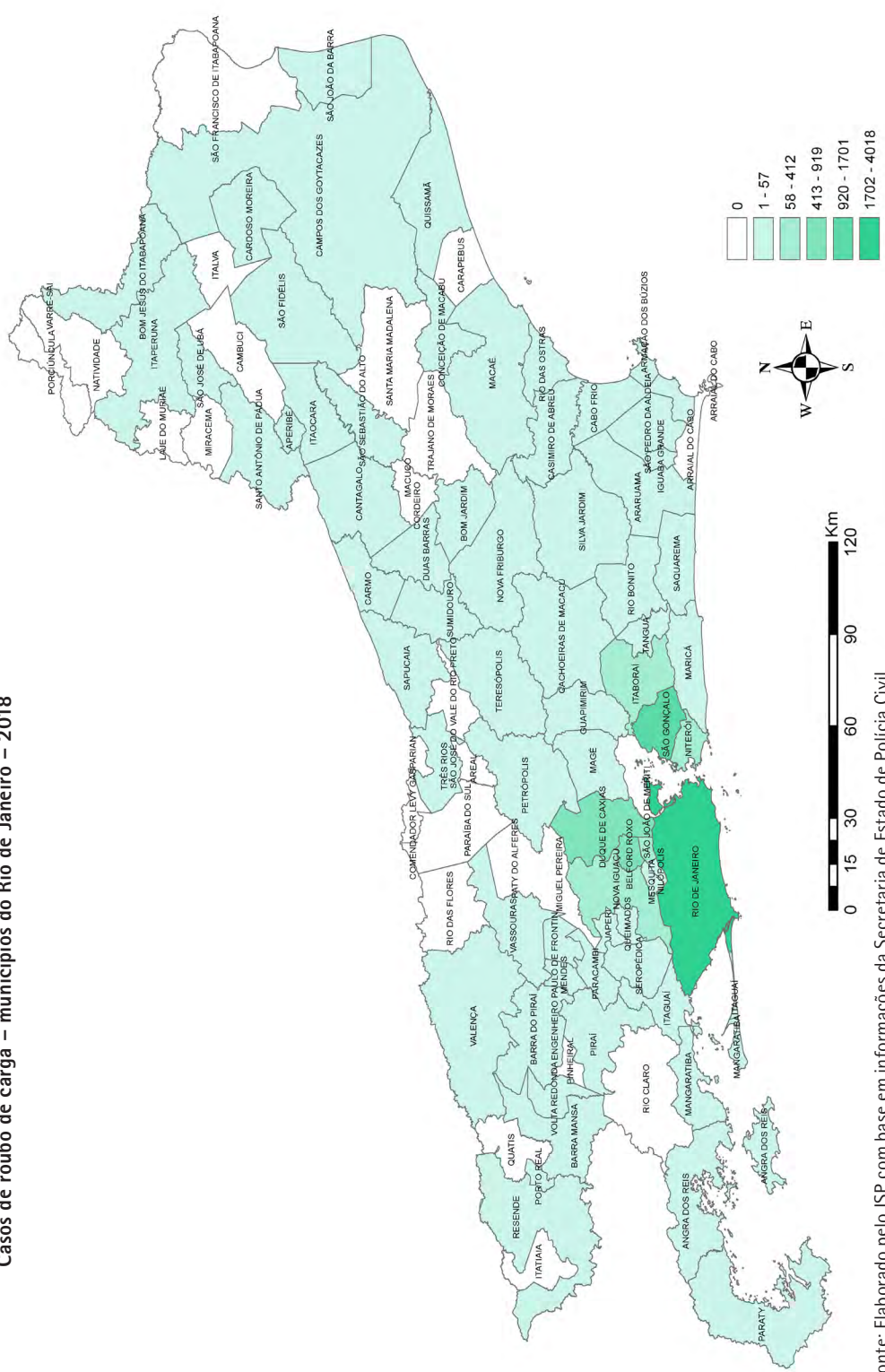
Gráfico 8
Casos de roubo de carga – regiões do estado do Rio de Janeiro – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

O Cartograma 1 representa a distribuição dos casos de roubo de carga por municípios do estado do Rio de Janeiro no ano de 2018. Os municípios com cores mais escuras estão localizados na Região Metropolitana, apontando um maior número de casos, com destaque para a capital e o município de São Gonçalo. Ainda, podem ser vistos municípios que não registraram casos deste tipo de crime no ano estudado.

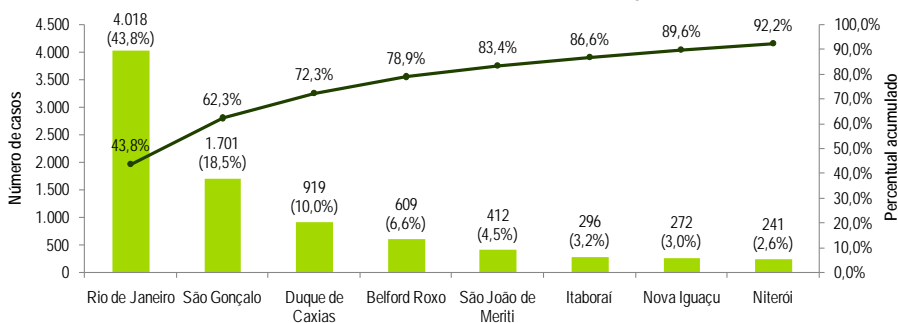
Cartograma 1 Casos de roubo de carga – municípios do Rio de Janeiro – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Para facilitar o entendimento e favorecer a visualização da informação sobre a alta concentração de casos na Região Metropolitana, no Gráfico 9 são apresentados os municípios com mais casos de roubos de carga em 2018³². Nota-se que somente os primeiros oito municípios são responsáveis, juntos, por 92,2% dos casos registrados, conforme a linha que mostra a frequência acumulada. Somente a capital concentrou quase a metade de todos os casos ocorridos no estado em 2018 (43,8%).

Gráfico 9
Casos de roubo de carga nos municípios com maior número de ocorrências – estado Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Apesar de a capital estar em primeiro lugar, como visto, as delegacias com maior número de casos estão localizadas na Baixada Fluminense e na Grande Niterói, como é o caso da 54ª DP (Belford Roxo), que concentrou 609 casos, ou a 56ª DP (Nova Iguaçu), onde foram registrados 571 roubos de carga no ano de 2018³³. Em terceiro e quarto lugares estão as 74ª DP (Monjolo) e a 72ª DP (São Gonçalo), ambas no município de São Gonçalo. Somente no quinto lugar foi encontrada uma delegacia da capital, a 38ª DP, que compreende as localidades de Brás de Pina (parte), Cordovil, Jardim América, Parada de Lucas, Penha Circular (parte) e Vigário Geral.

Ao observarmos o Gráfico 10, podemos notar a distribuição dos casos de roubo de carga pelas delegacias distritais do estado do Rio de Janeiro com maior número de casos em 2018. Apesar de haver uma Delegacia de Roubos e Furtos de Cargas (DRFC) no estado do Rio de Janeiro, a competência dos registros é compartilhada entre esta e as distritais. A DRFC, embora avalie diariamente todos os casos ocorridos no estado, teve em seus registros próprios apenas 398 casos, que corresponderam a 4,3% das

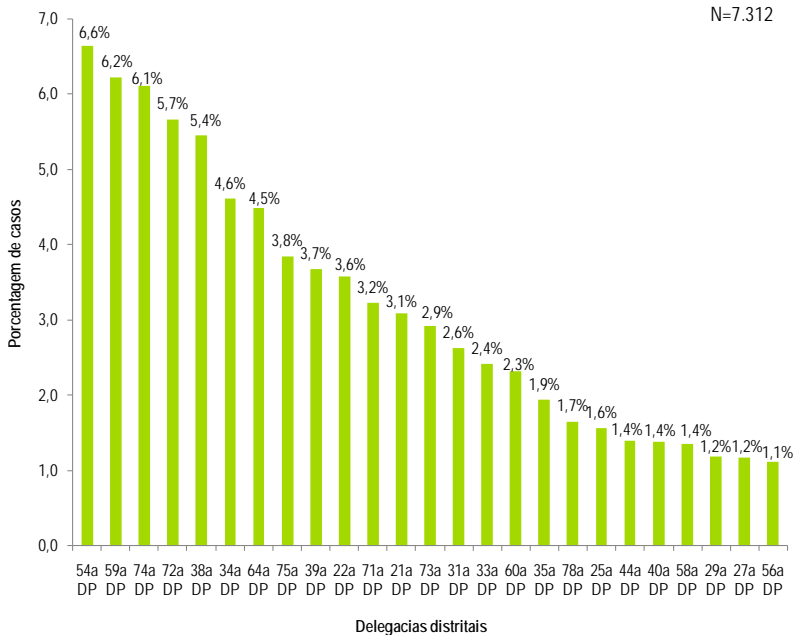
32 – A lista completa contendo os dados dos municípios fluminenses encontra-se no Apêndice 5 deste Dossiê.

33 – A lista completa contendo a distribuição das Regiões Integradas de Segurança Pública, das Áreas Integradas de Segurança Pública, dos Batalhões de Polícia Militar e das Delegacias de Polícia Civil pode ser encontrada no Apêndice 6 deste Dossiê.

ocorrências de 2018, notadamente àquelas de maior valor ou de interesse estratégico no que tange ao combate especializado a este tipo de crime.

Entretanto, entendendo que há diferença entre o local onde o fato ocorreu e onde ele foi registrado, para a confecção do gráfico abaixo foi levado em consideração onde tais casos ocorreram e não onde tais fatos foram registrados. Assim, para facilitar a visualização das informações, foram selecionadas as delegacias que concentraram até 80% dos casos (percentil 80; 7.312 casos), independentemente de onde foi realizado o registro, mas, sim, levando em consideração onde tais casos ocorreram. Assim, temos 25 áreas de delegacia, que, juntas, alcançaram 79,6% dos casos ocorridos, enquanto as 96 demais delegacias compõem os 20,4% restantes.

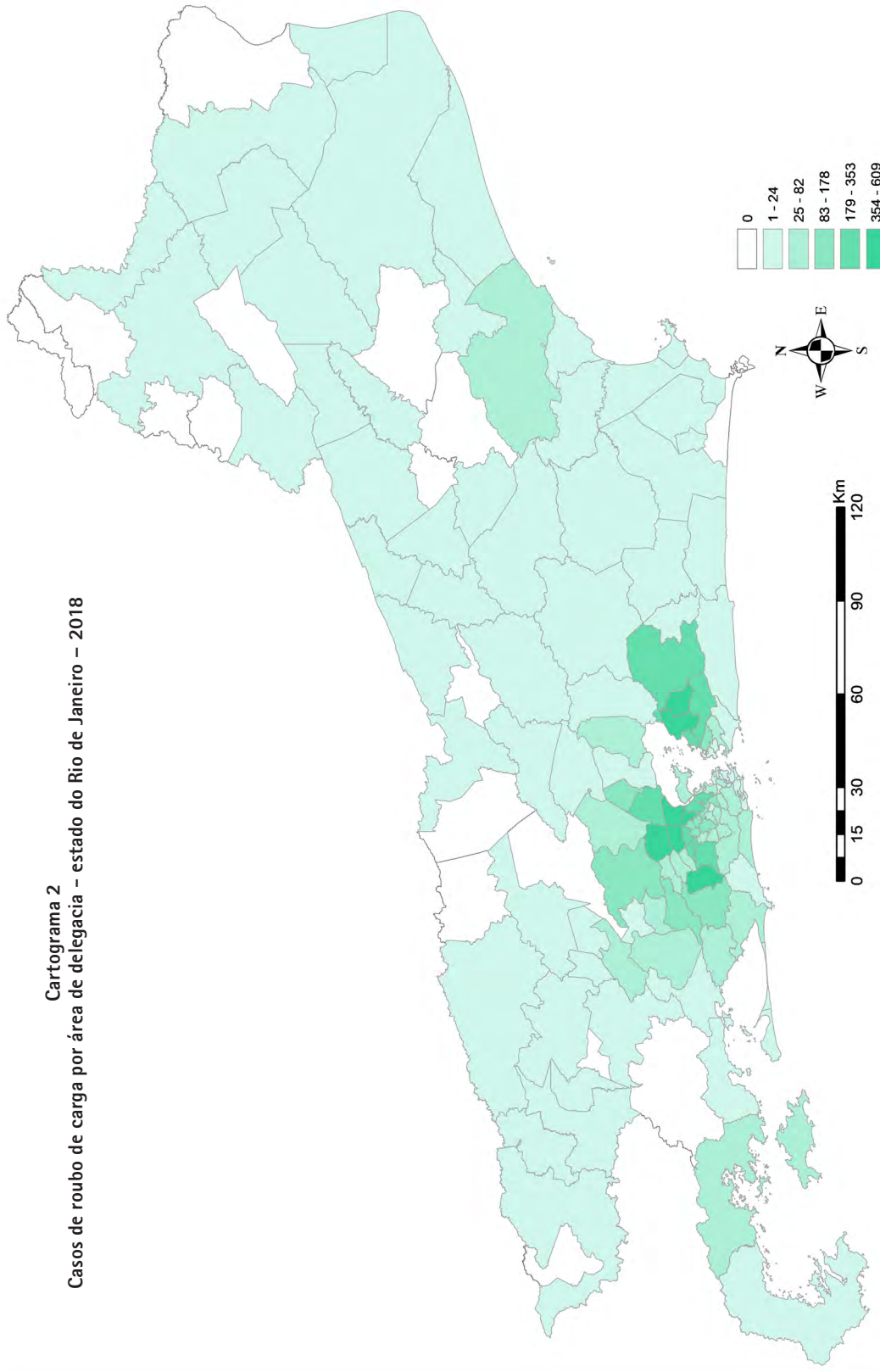
Gráfico 10
Casos de roubo de carga por área de delegacia – estado do Rio de Janeiro – 2018 (valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Da mesma forma, podemos ver, no Cartograma 2, a distribuição dos casos de acordo com a circunscrição referente aos locais do fato, indicando as delegacias nas quais houve mais casos de roubos de carga em relação ao total registrado no estado. O panorama encontrado diz respeito à concentração de casos nas delegacias na Região Metropolitana, com destaque para algumas áreas da capital, da Baixada Fluminense e da Grande Niterói. Utilizando este recorte menor, áreas fora desse eixo também puderam ser visualizadas, como é o caso das delegacias dos municípios de Macaé e de Angra dos Reis.

Cartograma 2
Casos de roubo de carga por área de delegacia – estado do Rio de Janeiro – 2018



2.3. Análise espacial

O presente item compreende a análise espacial dos delitos de roubo de carga registrados no ano de 2018 no estado do Rio de Janeiro. A análise espacial consiste em um modo de inferência sobre diferentes aspectos da distribuição espacial e abrange os casos de roubo de carga cujo local do fato pôde ser identificado por meio de métodos e técnicas de geoprocessamento. A identificação dos respectivos locais do fato foi obtida a partir das referências de endereço contidas em cada registro de ocorrência, mediante um processo denominado geocodificação³⁴.

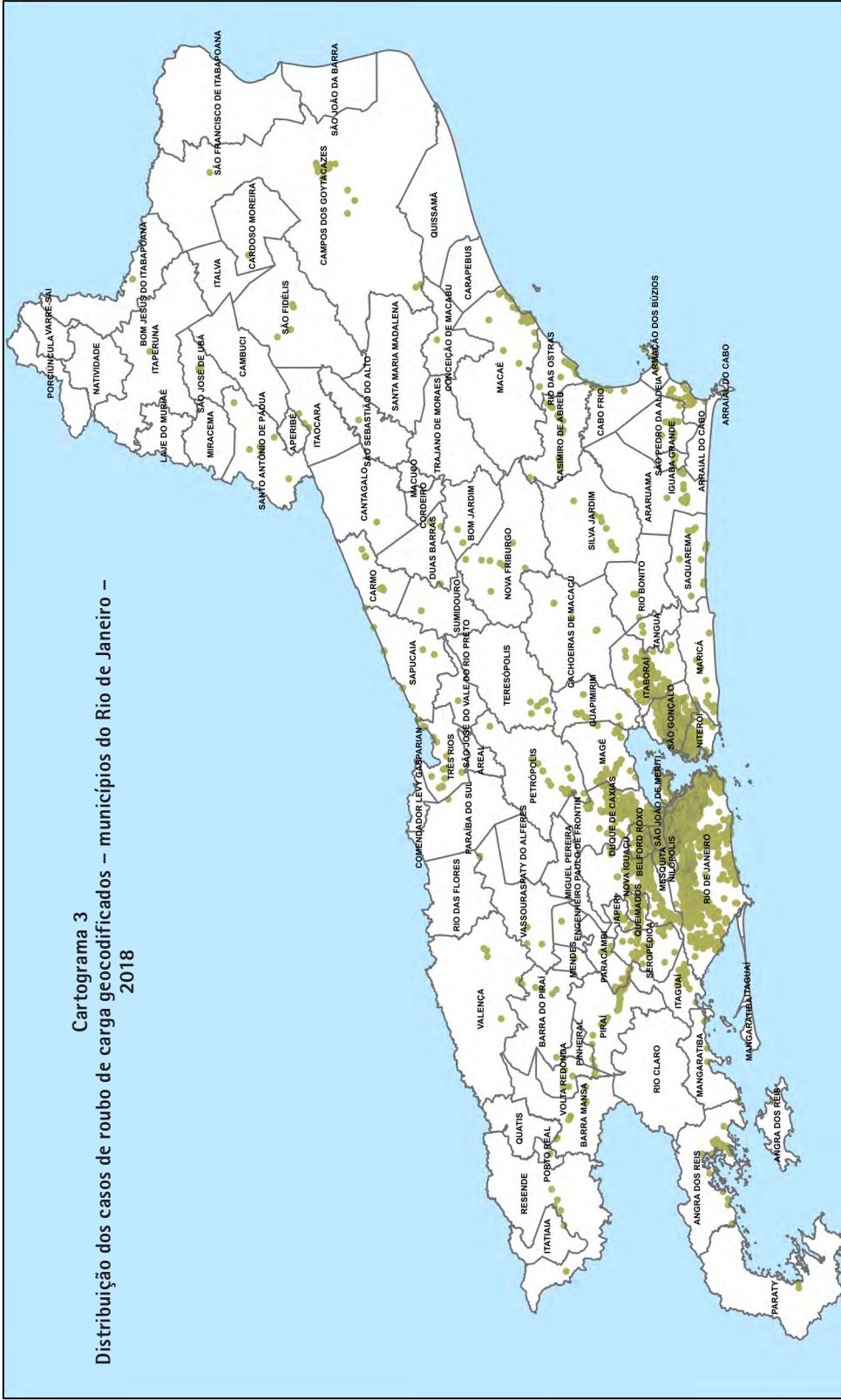
Inicialmente, todos os delitos de roubo de carga registrados em 2018 no estado foram submetidos ao processo de geocodificação, cuja finalidade é identificar o maior número de casos com a maior precisão possível dos locais do fato. De um total de 9.182 casos, foram identificados os locais do fato referentes a 8.890 deles, o que corresponde a 96,8% do total. Assim, foi analisada a distribuição espacial do conjunto de casos nos quais foi possível identificar os locais de ocorrência do fato. O Cartograma 3 representa a distribuição espacial dos casos de roubo de carga no estado do Rio de Janeiro, aferidos por meio do processo de geocodificação.

Em seguida, por meio da técnica de densidade estimada com base no algoritmo de kernel³⁵, foram analisadas as concentrações espaciais das ocorrências em todo estado. O Cartograma 4, que representa o resultado da referida análise de densidade estimada, indica claramente que os casos de roubo de carga em 2018 apresentaram um elevado grau de concentração espacial nos municípios do Rio de Janeiro e São Gonçalo, com reflexos sobre algumas áreas da Baixada Fluminense. Estes resultados, como também vistos nas estatísticas descritivas apresentadas anteriormente, indicam que a análise de concentração espacial servirá de insumo para o detalhamento das ocorrências dos roubos de carga proposto no capítulo subsequente deste Dossiê.

34 - Diferentemente da noção de georreferenciamento, que consiste na mensuração da posição (localização) absoluta, onde as coordenadas são definidas *in loco* (no campo), por meio de técnicas de levantamento, a geocodificação consiste no conjunto de procedimentos de gabinete, por meio do qual é possível indicar uma posição (localização) relativa de uma ocorrência. A geocodificação resulta da associação de uma referência a um lugar específico (como um endereço ou o nome de um lugar conhecido), presente em um ou mais registros pertencentes a uma base de dados qualquer, a um local dentro de uma base de dados georreferenciada. Trata-se do cruzamento automatizado da base de dados de ocorrências com as bases cartográficas de logradouros públicos e de outros locais conhecidos (favelas, praças, pontos turísticos, etc.), a fim de espacializar adequadamente as ocorrências. Por exemplo, o nome do lugar da ocorrência, apontado por uma pessoa envolvida no evento (por exemplo, uma vítima de um crime), pode ser associado a um local reconhecido em uma base de dados georreferenciados sobre localidades (GONÇALVES, L. de L. Letalidade violenta e controle ilegal do território no Rio de Janeiro. **Revista Cadernos de Segurança Pública**. Ano 9, Número 08, Julho de 2017. Disponível em: <<http://www.isprevista.rj.gov.br/download/Rev20170804.pdf>>. Último acesso em outubro de 2019).

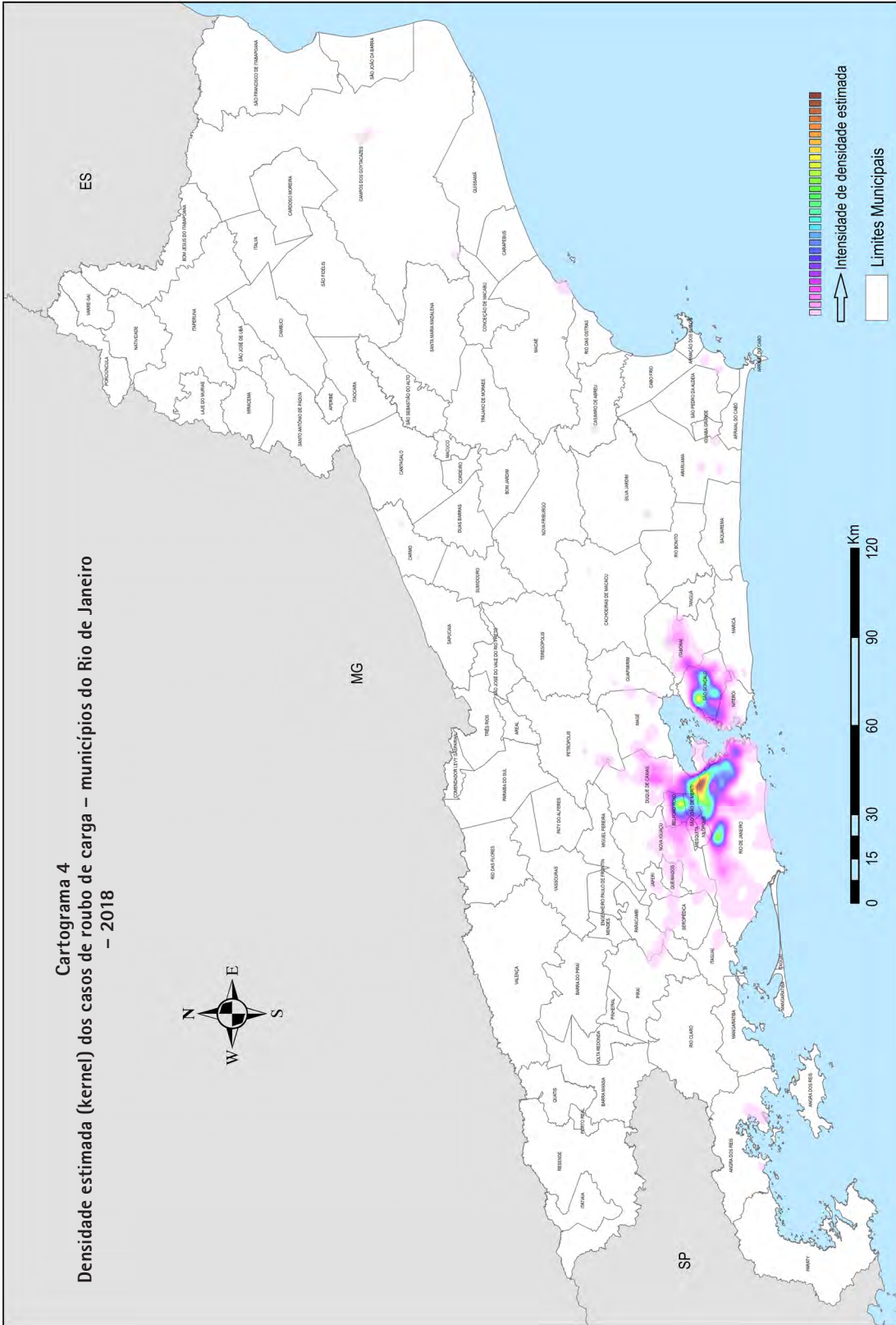
35 - A estimativa da densidade com base no algoritmo de kernel permite a suavização de dados onde inferências sobre a população são feitas com base em uma amostra de dados finita.

Cartograma 3
 Distribuição dos casos de roubo de carga geocodificados – municípios do Rio de Janeiro – 2018



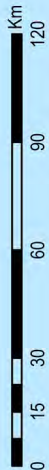
- ocorrências de roubo de carga 2018
- Limites dos municípios do estado do Rio de Janeiro

Cartograma 4 Densidade estimada (kernel) dos casos de roubo de carga – municípios do Rio de Janeiro – 2018



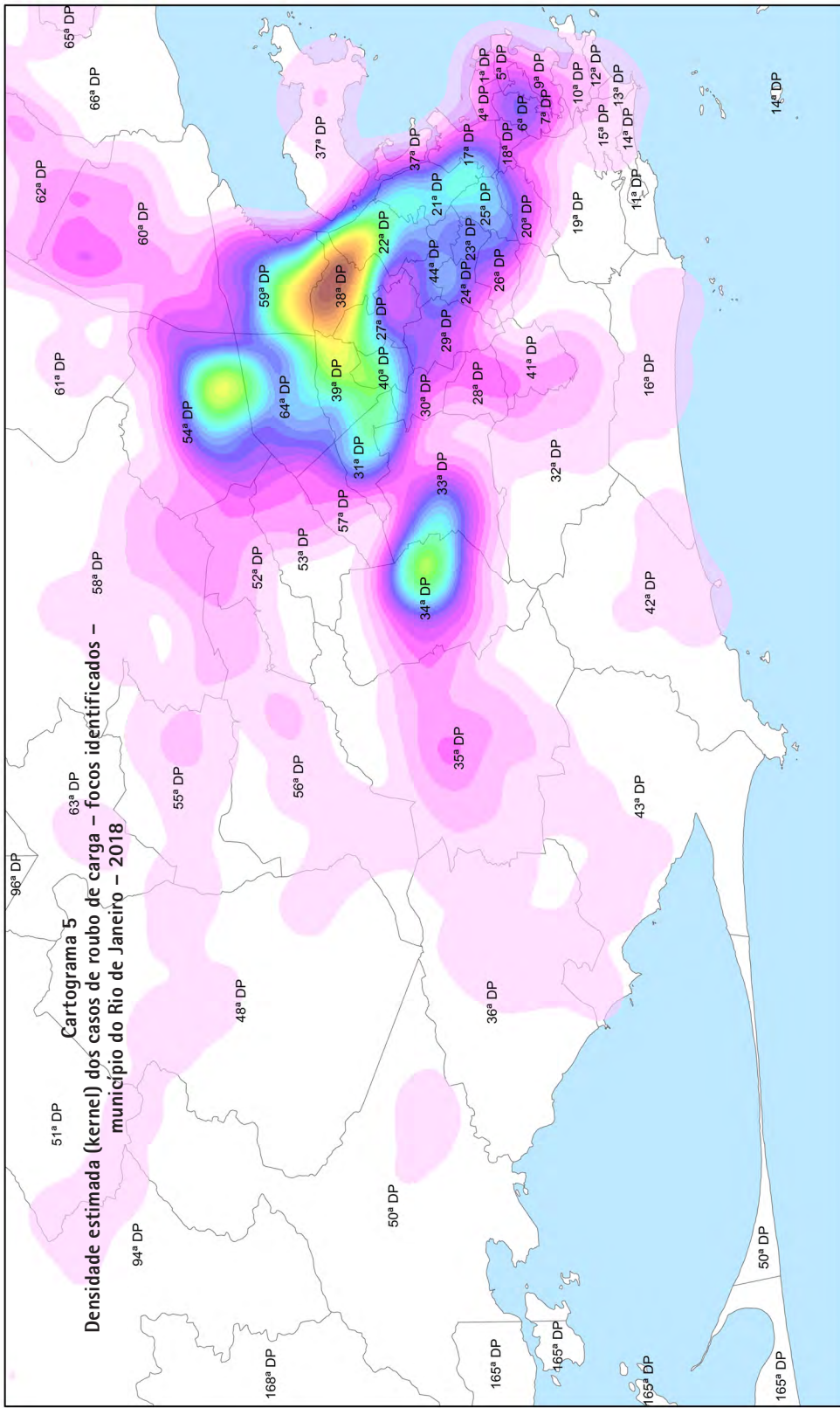
Intensidade de densidade estimada

Limites Municipais



O Cartograma 5 representa a densidade espacial estimada dos casos ocorridos na capital. Nele é possível notar a existência de dois grandes focos de concentração dos roubos de carga. O primeiro, a partir do qual será conformada a área 1 do estudo específico, tem o maior número de casos. O foco se concentra preponderantemente no bairro de Bangu, em áreas sobrejacentes à circunscrição da 34ª DP (Bangu, Gericinó, Padre Miguel e Senador Camará). O segundo foco, que irá se desdobrar nas áreas 2 e 3, tem alta concentração de roubos e é ainda mais denso que o primeiro, se concentrando na região da 38ª DP, situada na zona norte da cidade, mais precisamente nos bairros da Penha e Vigário Geral. A partir dessas localidades, a mancha criminal se expande para oeste em direção ao bairro de Costa Barros, enquanto para o sul a mancha se expande em direção ao bairro de Ramos. Juntos, estes dois grandes focos compreendem um elevado número de ocorrências, conforme será detalhado ao longo do próximo capítulo.

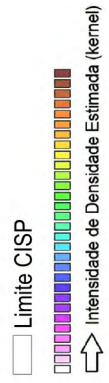
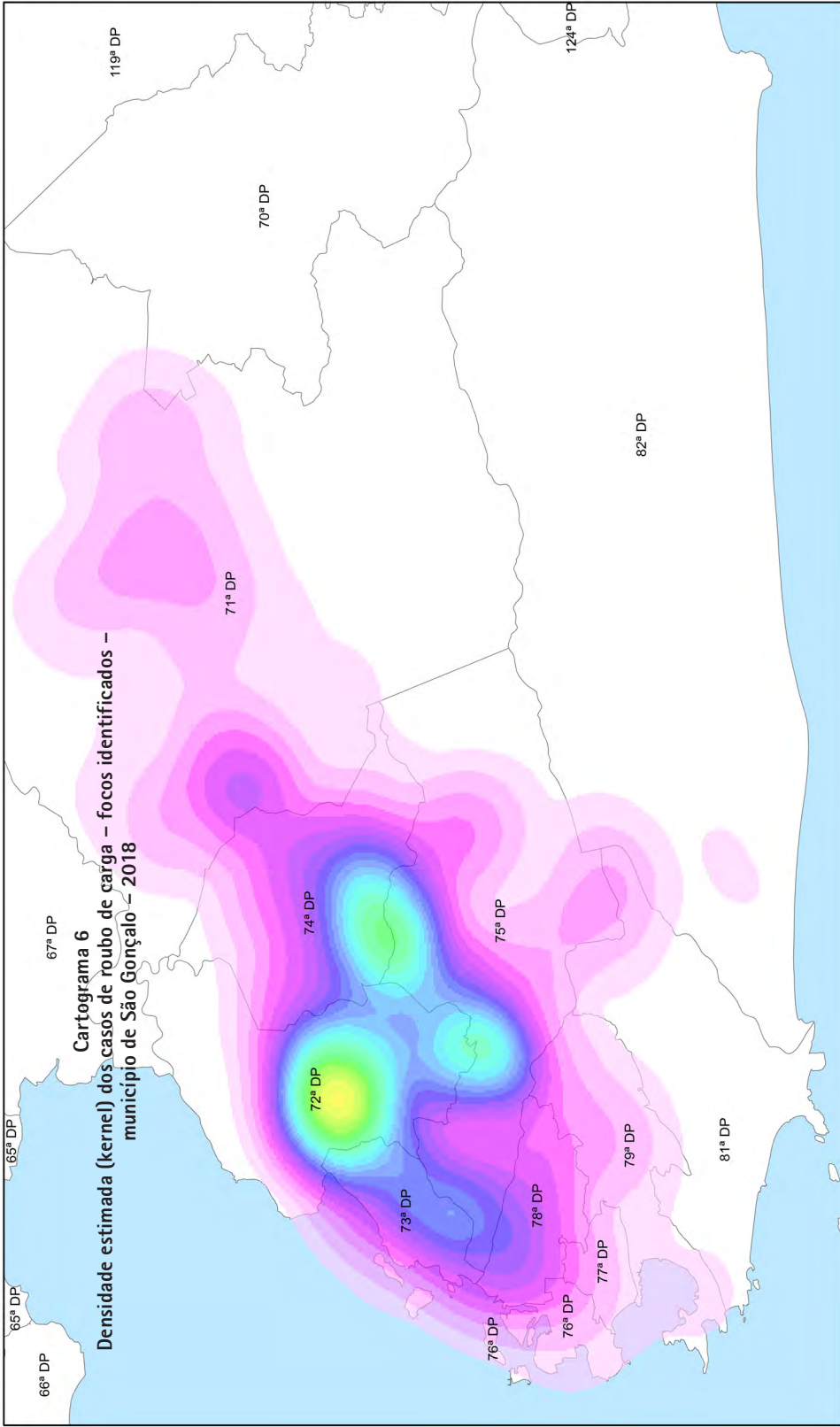
Já o Cartograma 6 representa, também por meio da densidade estimada, a concentração dos casos no município de São Gonçalo. Embora a chamada mancha criminal se espalhe de forma disseminada na maior parte da área do município, é possível notar ao menos três grandes focos de concentração criminal, que irão coincidir em grande parte com as áreas 4, 5 e 6 elencadas para o estudo que será apresentado no capítulo seguinte. O maior foco se concentra em áreas sobrejacentes às localidades do Complexo do Salgueiro, na circunscrição da 72ª DP, e se espalha ao sul em direção às localidades do Porto do Rosa, em áreas sobrepostas ao perímetro circunscricional da 73ª DP. Outro foco, mais ao sul, se concentra nas imediações das localidades da Lagoinha e Jardim Miriambi, junto aos limites das circunscrições da 72ª DP e a 75ª DP. Há ainda, no município de São Gonçalo, um terceiro foco adjacente aos limites da 74ª DP, 72ª DP e 75ª DP.



□ Limite CISP



↗ Intensidade de Densidade Estimada (kernel)



Os resultados obtidos da análise da densidade estimada dos locais do fato apontaram a existência de ao menos dois fatores relacionados à concentração espacial dos casos de roubo de carga nas áreas representadas nos cartogramas 4, 5 e 6: as rodovias e a ação territorial dos grupos criminosos (ou indivíduo criminoso).

O primeiro fator foi já bastante explorado na literatura de análise criminal. Trata-se, no presente estudo, das rodovias que apresentam, em alguns de seus trechos, sobreposição com as áreas de concentração de casos de roubos de carga, aferidas a partir da densidade estimada e dos grandes corredores viários (Cartograma 7). Esta coincidência, embora visível nos mapas de densidade espacial, pode ser medida em nosso estudo por meio dos endereços com maior frequência (Tabela 3), obtidos a partir do conjunto de ocorrências de roubo de carga no estado do Rio de Janeiro no ano de 2018.

A análise dos casos ocorridos nas rodovias, entretanto, merece uma atenção específica, pois, apesar da literatura estudada apontar que no Brasil e no mundo há uma preponderância dos casos de roubo de carga em grandes corredores viários, sobretudo em rodovias (federais, estaduais e municipais), de modo geral, os dados colhidos para o presente estudo apontam para a faceta urbana dos roubos de carga em território fluminense. Embora as rodovias que cruzam o estado do Rio de Janeiro tenham grande importância como *lôcus* de ocorrências de roubos de carga, no ano de 2018 somente 17,7% dos casos totais do estado ocorreram sabidamente em rodovias, sejam elas municipais, estaduais ou federais, número inferior à média nacional indicada em estudos recentes³⁶, de 22% para os casos de 2017.

36 - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Roubo de cargas no Brasil: Maioria das ocorrências ocorre em áreas urbanas**, 2017. Disponível em: < <https://cnt.org.br/agencia-cnt/roubo-cargas-brasil-ocorrencias-areas-urbanas>>. Último acesso em outubro de 2019.

Cartograma 7 Casos de roubo de carga – rodovias do estado do Rio de Janeiro – 2018

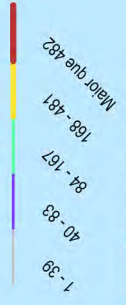


MG

SP

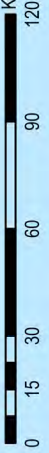
ES

Nº de ocorrências por via



Limites Municipais

Km



De forma a identificar especificamente onde tais casos ocorreram, a Tabela 3 apresenta o número de casos que aconteceram sabidamente em rodovias no estado do Rio de Janeiro em 2018. A Rodovia BR-101 aparece em primeiro lugar, figurando em 5,0% dos roubos de carga ocorridos em território fluminense.

Tabela 3
Rodovias com maior número de casos de roubo de carga – estado do Rio de Janeiro – 2018

Rodovia	Número de casos	%
BR-101	461	5,0
RJ-085	200	2,2
BR-116	195	2,1
BR-040; BR-116	152	1,7
Avenida Brasil	141	1,5
RJ-105	134	1,5
BR-040	57	0,6
RJ-106	51	0,6
BR-493	46	0,5
RJ-101	25	0,3
RJ-104	19	0,2
RJ-100	18	0,2
BR-465	16	0,2
RJ-111	14	0,2
BR-101; BR-459	9	0,1
RJ-071	7	0,1
BR-393	6	0,1
BR-493; BR-116	6	0,1
RJ-081	6	0,1
RJ-116	5	0,1
RJ-160	5	0,1
RJ-145	4	0,0
RJ-148	4	0,0
RJ-158	4	0,0
Outras	38	0,4
Total	1.623	17,7
Total do estado	9.182	100,0

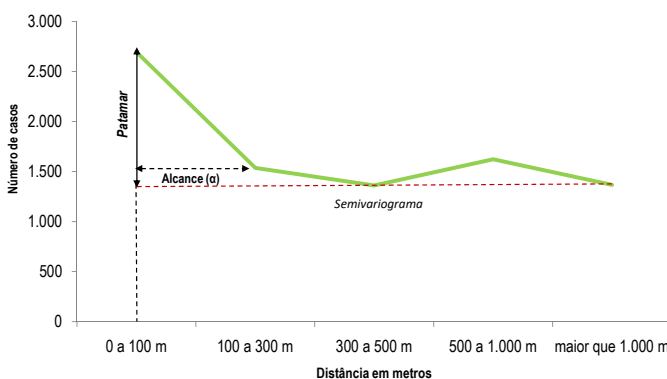
Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Seria de se esperar que, em função da natureza peculiar do delito, as grandes rodovias comportassem a maior parte dos casos, sobretudo as vias que conectam o estado do Rio de Janeiro com os principais centros de produção e comércio fora do estado, bem como aquelas com maior circulação de veículos. Entretanto, outro fator reflete a complexidade socioespacial da criminalidade violenta no estado do Rio

de Janeiro, notadamente no que se refere à territorialidade dos criminosos que aqui atuam. A análise espacial indicou uma concentração acentuada dos casos de roubo de carga em função da proximidade com as áreas sob foco especial³⁷, isto é, áreas sujeitas à forte atuação de grupos criminosos armados com propensão ao controle territorial. Tal problema ensejou um motivo de análise específico para o presente estudo. Vale ressaltar ainda que muitos dos casos registrados em rodovias ocorreram dentro de perímetros sujeitos à ação territorial de tais grupos criminosos.

O Gráfico 11 a seguir representa a relação de distância entre os locais do fato e as áreas sob foco especial. Foram definidos cinco intervalos de classe de acordo com a distribuição normal (distância em metros). Ao analisar o gráfico, é possível notar a elevação significativa do número de casos com a aproximação das áreas sob foco especial, onde a quantidade e a intensidade de interação decaem com a distância, atingindo um patamar e um alcance característicos. O gráfico ilustra, pois, um semivariograma³⁸ com características muito próximas do ideal, obtido da análise da distância em metros dos locais do fato em relação à área sob foco especial mais próxima do universo de casos plotados somados. O seu padrão representa o que, intuitivamente, se espera dos dados de campo, isto é, que as diferenças decresçam à medida que a distância que os separa decresce. É esperado que observações mais próximas geograficamente sejam mais numerosas do que aquelas separadas por maiores distâncias. Desta maneira, é esperado que o número de casos aumente com a proximidade com as áreas sob foco especial.

Gráfico 11
Distância entre locais dos roubos de carga e áreas sob foco especial – estado do Rio de Janeiro – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

37 - As áreas sob foco especial resultam da combinação dos aglomerados subnormais (IBGE) e das áreas de comunidade (IPP).

38 - Neste tipo de análise são considerados dois parâmetros básicos: o alcance, que é a distância dentro da qual as amostras se apresentam correlacionadas espacialmente, e o patamar, que é o valor do semivariograma correspondente a seu alcance.

3. ANÁLISE DAS ÁREAS COM AS MAIORES CONCENTRAÇÕES DE ROUBOS DE CARGA

Esta seção se dedicará a explorar com mais detalhes os aspectos caracterizadores das dinâmicas dos roubos de carga ocorridos nas seis áreas com maiores números de ocorrências deste delito no ano de 2018 no estado do Rio de Janeiro. Os dados foram obtidos a partir da leitura dos registros criminais, por meio da qual foram aferidos os atributos principais concernentes aos aspectos anteriormente referidos.

Assim, para facilitar o entendimento, esta seção está dividida em três partes. Inicialmente, serão apresentados os dados gerais dos casos abordados e das áreas estudadas. Posteriormente, dividimos os dois principais momentos dos roubos de carga, que dizem respeito à abordagem e ao transbordo das mesmas. A dimensão espacial, explorando os aspectos específicos das áreas estudadas, permeará a análise nas três seções.

No geral, as análises descritivas se concentrarão em verificar os detalhamentos dos roubos de carga a partir da combinação dos diferentes atributos. Não obstante, a variável referente aos tipos de cargas roubadas constitui um elemento de referência, já que foram encontradas diferenças significativas na comparação entre os diferentes tipos elencados.

3.1. Dados gerais das áreas estudadas

O critério de escolha das áreas a serem estudadas mais detidamente teve como base a distribuição espacial extremamente concentrada dos roubos de carga em algumas poucas porções do espaço fluminense. Assim, as áreas foram dispostas em um *ranking* contendo os maiores números de ocorrência do delito estudado, para daí ser possível elencar as seis primeiras para a realização de um estudo mais detalhado. Tais seis áreas, juntas, somaram 1.098 casos, ou 12,0% do total do ano de 2018 no estado do Rio de Janeiro.

Para cada um dos 1.098 casos encontrados nas seis áreas com as maiores concentrações de roubo de carga do estado foram lidas as dinâmicas e outras peças investigativas presentes no Sistema de Controle Operacional (SCO) da Secretaria de Estado de Polícia Civil. Por se tratar de um sistema restrito e com informações de caráter reservado, tais consultas foram realizadas por policiais civis pertencentes à equipe do ISP. Por ocasião da leitura de toda esta documentação, foram criadas categorias explicativas com o objetivo de dar maior precisão às informações encontradas, tanto sobre as abordagens (no local do roubo) como sobre o transbordo das cargas roubadas, tais como: valor da carga roubada; tipo de veículo da vítima; tipo de carga roubada; número de autores na abordagem; número de veículos usados no roubo; tipo de veículo utilizado pelo(s) autor(es); qual a abordagem utilizada; se houve e qual tipo de arma foi empregada; local do transbordo; número de autores no transbordo; e tipo

de veículo utilizado para o transbordo. Os principais detalhamentos relativos a essas categorias estão evidenciados no Quadro 1, que representa os principais atributos aferidos das ocorrências referentes a cada uma das seis áreas designadas para o presente estudo.

Quadro 1
Categorias de análise dos roubos de carga – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018

Tipo de veículo utilizado pelo autor/ Tipo de veículo abordado	Não utilizou veículo
	Motocicleta
	Automóvel
	Utilitário (van, furgão, picape, Kombi)
	Caminhão
	Outros
	Não informado
Tipo de abordagem	Ordem de seguir (sem entrar no veículo)
	Autor entra no veículo (assumindo a direção ou não)
	Subtração de carga no local da abordagem
Tipo de arma empregada	Subtração de carga e veículo no local da abordagem
	Arma de fogo curta
	Arma de fogo longa
	Arma de fogo não aparente
	Não utilizou arma de fogo
	Tipo de arma de fogo não informada
Tipo de carga	Vítima não descreveu se armas de fogo foram utilizadas
	Gêneros alimentícios
	Diversos (quando há a indicação de diferentes tipos de cargas)
	Cigarros
	Bebidas
	Cosméticos
	Eletrodomésticos
	Medicamentos
	Eletrônicos
	Vestuário
	Móveis
Outras cargas ³⁹	

Fonte: Elaborado pelo ISP.

39 - No geral a categoria "outras cargas" se refere àquelas que puderam ser identificadas, mas por conta de sua baixa casuística foram agregadas em uma só: materiais de construção; óleo de motor; brinquedos; computadores; ferramentas; livros; materiais de limpeza; motocicletas; óleo lubrificante; pneus; telefones celulares; ou ainda a combinações específicas de diferentes tipos de cargas, como vestuário e eletrônicos; e gêneros alimentícios e bebidas.

Dessa forma, as informações contidas nesta seção se referem à leitura, codificação e análise dos 1.098 casos encontrados nas seis áreas mencionadas. O objetivo foi ter um universo representativo dos casos ocorridos nas porções do espaço com maior incidência, a fim de caracterizar a dinâmica criminal nessas áreas por meio dos atributos obtidos a partir da leitura dos registros criminais.

Áreas estudadas

Primeiramente, no que concerne ao presente item deste Dossiê, é importante ter em mente que a base dos dados que dá suporte ao presente estudo consiste das ocorrências nas quais os locais do fato avocados nos registros da SEPOL, elencados e analisados individualmente, foram representados por meio de uma posição geográfica (localização). Assim, a partir das áreas elencadas por critérios exclusivamente geográficos, foram escolhidos os registros de ocorrência para a leitura de seus conteúdos. Deste modo, a análise espacial aqui proposta é dotada de primazia em relação aos demais aspectos que caracterizam a dinâmica criminal dos roubos de carga aqui abrangidos. Isto significa que a diferenciação espacial dos casos em seus vários aspectos característicos é uma condição imprescindível para a realização de todas as tarefas de análise aqui empreendidas.

Deste modo, as análises incidem simultaneamente sobre a forma e sobre o conteúdo das ocorrências. A forma consiste tanto no seu posicionamento individual como na distribuição espacial do conjunto de casos, cuja densidade (aglutinação de pontos) deu origem ao desenho das seis áreas estudadas. No que tange aos conteúdos das ocorrências, o estudo seguirá a lógica dos aspectos aqui considerados mais importantes dos eventos criminais analisados, cujos elementos caracterizadores foram avocados e aferidos a partir do campo específico sobre a dinâmica do fato: a temporalidade; as características das relações transacionais (produto, valor, veículo, etc.), o modo de agir e os elementos materiais utilizados nas ações criminosas, além da espacialidade intrínseca dos casos. Vale ressaltar que a combinação entre os diferentes atributos tendem a propiciar os padrões mais contundentes no que se refere à dinâmica criminal dos roubos de carga aqui observados.

O quadro a seguir elenca as seis áreas estudadas de acordo com as maiores concentrações de ocorrências de roubos de carga do ano de 2018 no estado do Rio de Janeiro.

Quadro 2
Casos de roubo de carga – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018

Posição	Área	Município	Total de casos por área	Total de casos
1º	Bangu (Vila Kennedy/Vila Aliança)	Rio de Janeiro (zona oeste)	231	1.098 casos
2º	Penha (Kelson/Cinco Bocas/Cidade Alta)	Rio de Janeiro (zona norte)	196	
3º	Vigário Geral (Furquim Mendes/Dique/Ficap)	Rio de Janeiro (zona norte)	183	
4º	Complexo do Salgueiro	São Gonçalo	168	
5º	Lagoinha/Jardim Miriambi	São Gonçalo	164	
6º	Porto do Rosa	São Gonçalo	156	

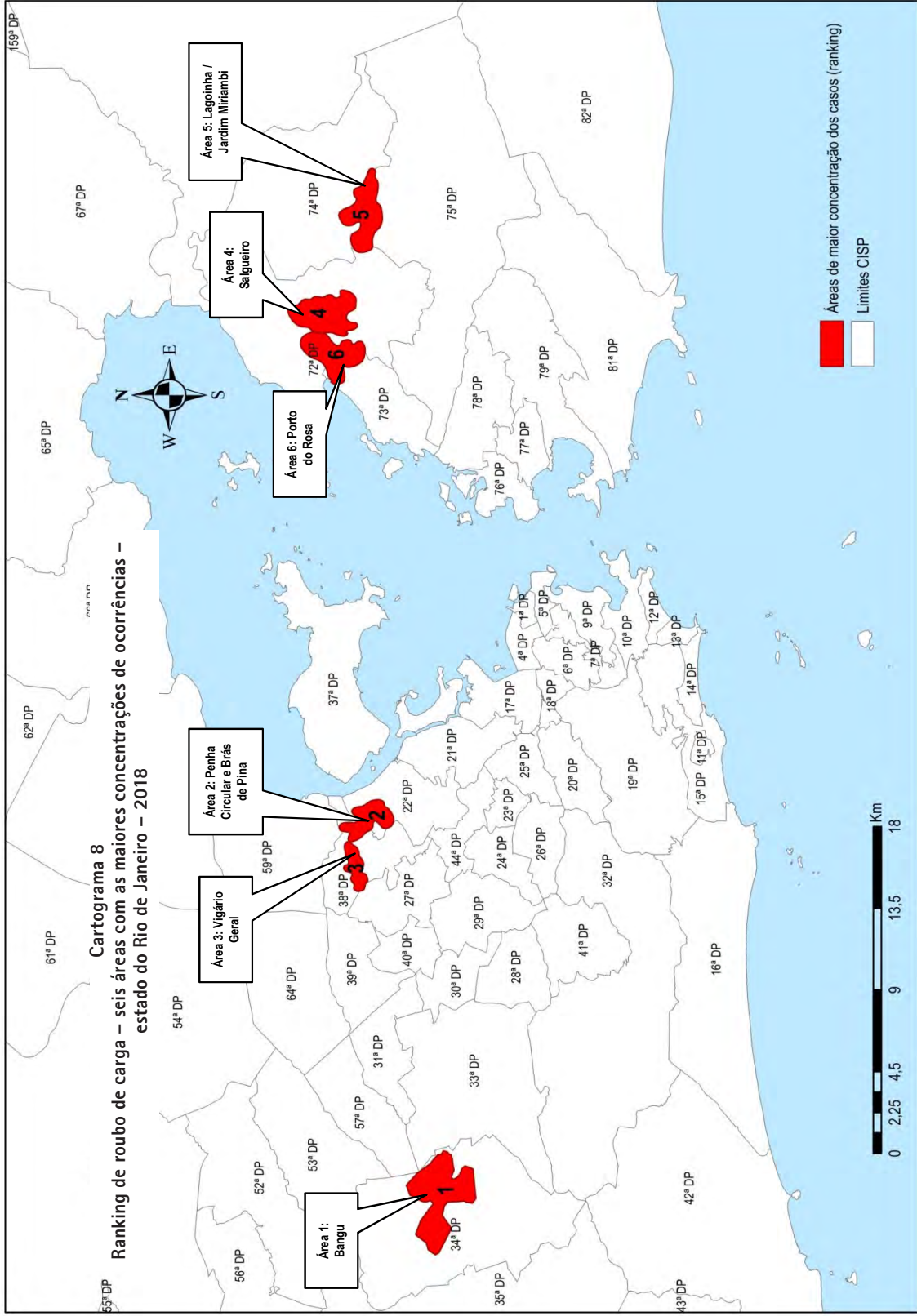
Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Da mesma forma, as seis áreas selecionadas podem ser representadas espacialmente, conforme o Cartograma 8, que representa o produto da aglutinação dos casos de roubo de carga aferida por meio de métodos e técnicas de geoprocessamento explicitadas na seção referente à análise espacial. Trata-se de seis recortes, numerados de acordo com sua posição, onde, segundo este estudo, ocorreram os eventos de roubo de carga mais adequados para representar a dinâmica criminal desse tipo de delito, no que se refere ao ano de 2018 no estado do Rio de Janeiro.

As seis áreas pintadas em cor vermelha no Cartograma 8 estão circunscritas em dois municípios, ambos na Região Metropolitana: no Rio de Janeiro foram detectadas três áreas (áreas 1, 2 e 3) e em São Gonçalo outras três (áreas 4, 5 e 6), conforme os cartogramas a seguir, que representam a distribuição dos locais do fato em cada uma das seis áreas analisadas em nosso estudo.

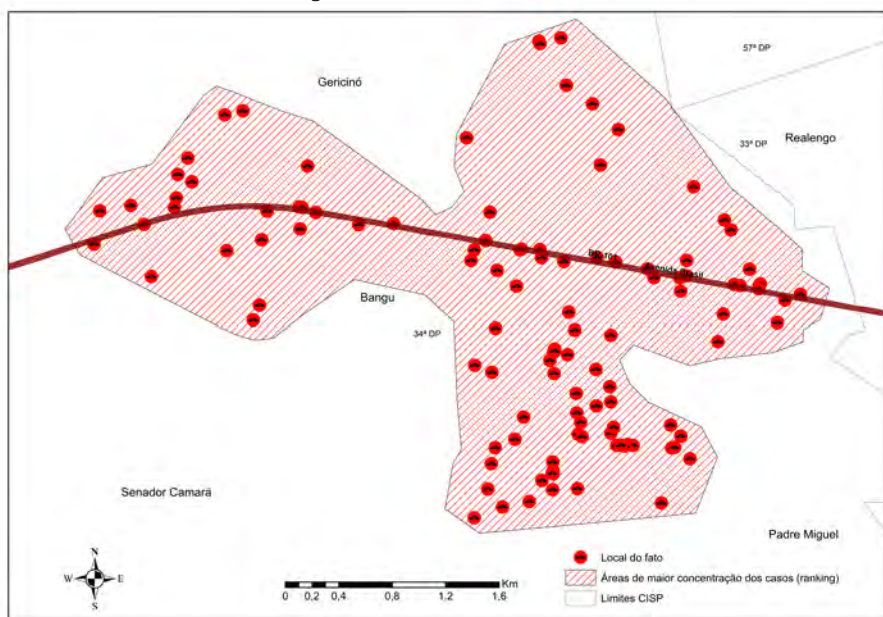
Cartograma 8

Ranking de roubo de carga – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018



A área 1 foi designada para representar um dos maiores focos de concentração de roubos de carga em todo estado do Rio de Janeiro no ano de 2018. Este recorte compreende 231 casos aglutinados em uma área quase que inteiramente contida no bairro de Bangu e da 34ª DP, e é entrecortado por um trecho de aproximadamente 7 km ao longo da Avenida Brasil, que, por sua vez, é um trecho da Rodovia BR-101. Vale ressaltar que esta área é sobrejacente a algumas das principais áreas sob foco especial, nas quais atuam grupos criminosos com características territoriais: Vila Kennedy, Vila Aliança e Catiri.

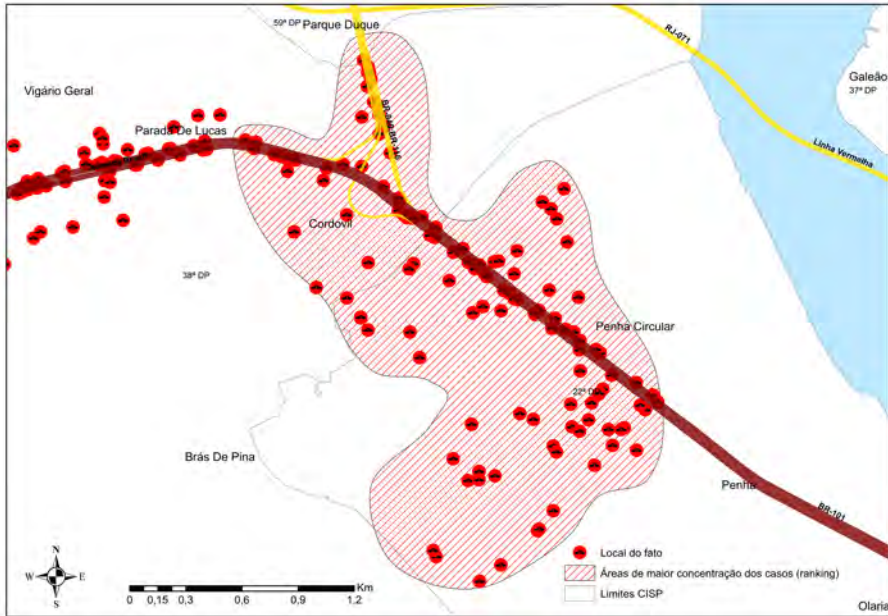
Cartograma 9
Casos de roubo de carga – área 1 – zona oeste do Rio de Janeiro – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

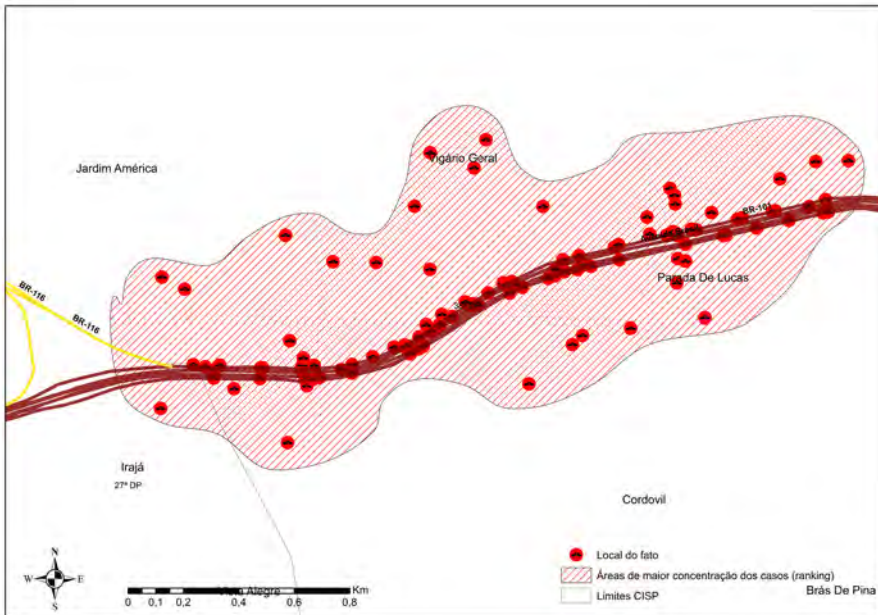
A área 2 se situa entre os bairros de Brás de Pina e Penha Circular, dentro das circunscrições da 38ª DP e da 22ª DP. Esta área, onde foram identificados 196 casos de roubo de carga, é entrecortada pela Avenida Brasil (BR-101) por um trecho de aproximadamente 3,5 km, além de comportar um importante entroncamento (ao norte) com a Rodovia BR-116, sendo, ainda, próxima à entrada da Linha Vermelha. A área compreende as imediações das comunidades Kelson, Cinco Bocas e Pica-Pau, classificadas como áreas sob foco especial.

Cartograma 10
Casos de roubo de carga – área 2 – zona norte do Rio de Janeiro – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

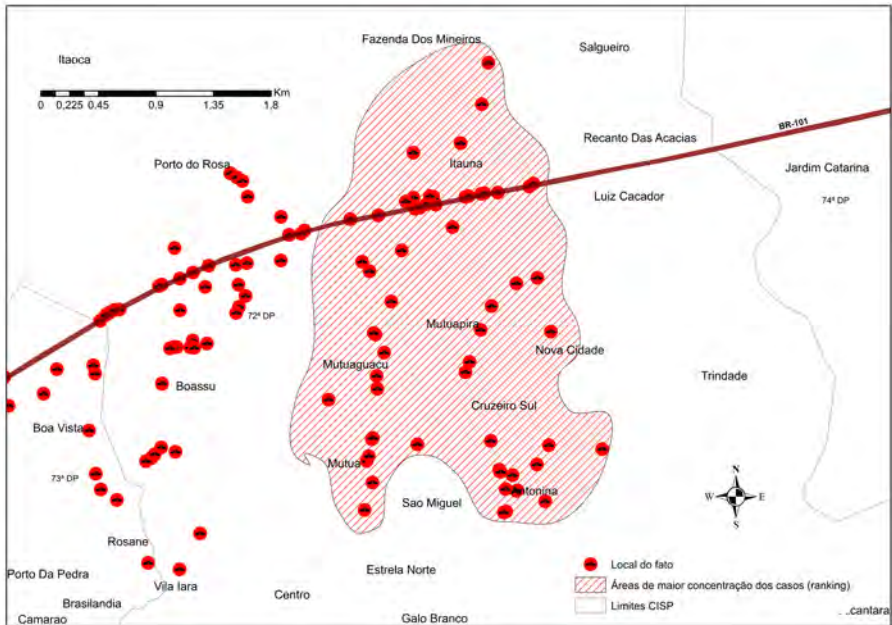
Cartograma 11
Casos de roubo de carga – área 3 – zona norte do Rio de Janeiro – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Também na capital fluminense, a área 3 está localizada entre os bairros de Cordovil, Vigário Geral, Parada de Lucas, Irajá e Jardim América, situando-se dentro do perímetro circunscricional da 38ª DP, com uma parte muito pequena na circunscrição da 27ª DP. Neste recorte foram computados 183 casos de roubo de carga: a maior parte deles ao longo do trecho de 3,5 km da Avenida Brasil (BR-101), que entrecorta a referida área de estudo. Apesar de existir muitas áreas sob foco especial próximas à área 3, apenas o aglomerado urbano da Cidade Alta se situa dentro de seu perímetro.

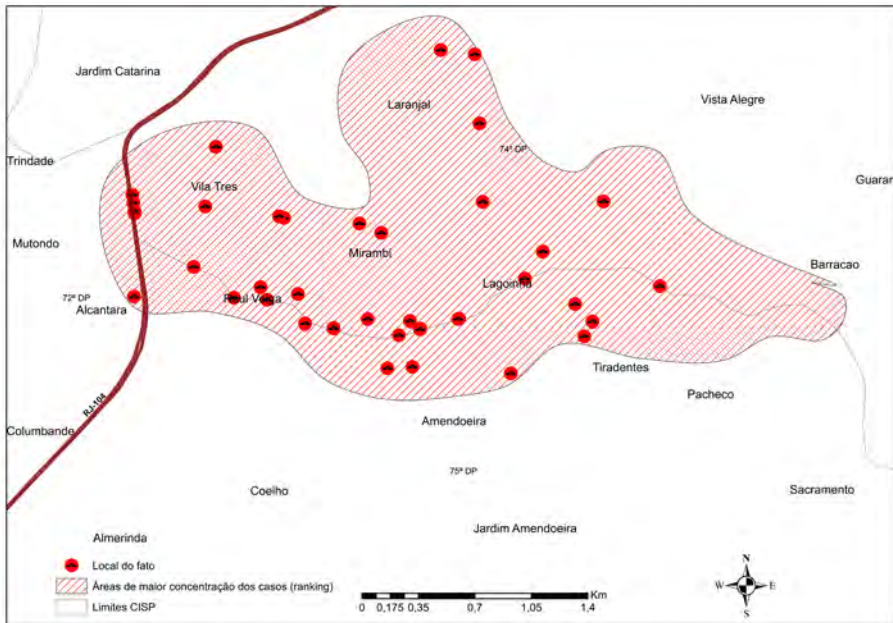
Cartograma 12
Casos de roubo de carga – área 4 – São Gonçalo – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

A área 4 está situada no município de São Gonçalo, o segundo em número de ocorrências de roubo de carga do estado do Rio de Janeiro. Este recorte abrange diversos bairros e localidades: Itaúna, Mutuagaçu, Mutuapira, Cruzeiro do Sul, Nova Cidade, Antonina e São Miguel, todas elas nas adjacências do Complexo do Salgueiro, principal área sob foco especial que as intersecta. A área 4 é cortada pela Rodovia BR-101, por um trecho de aproximadamente 1,4 km, onde se aglutinam muitas das ocorrências contidas nesta área.

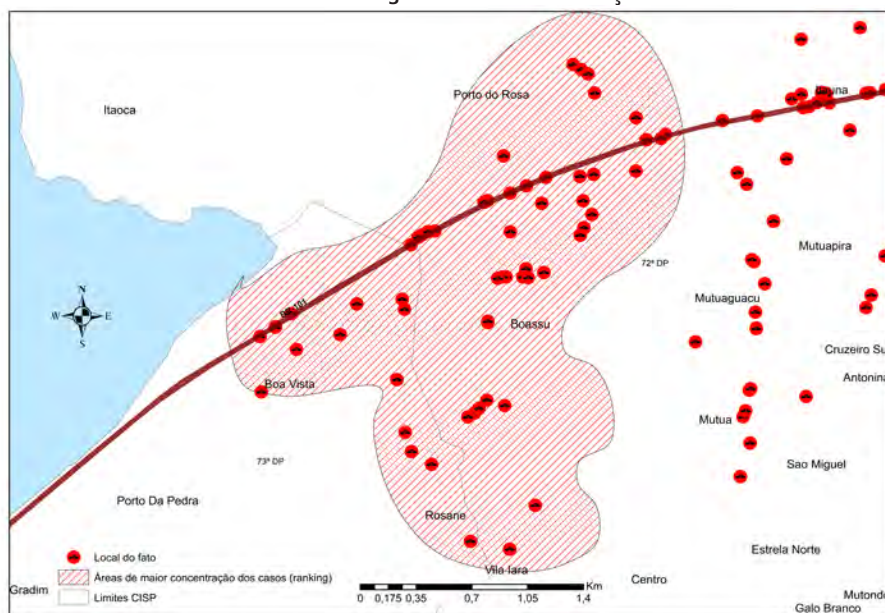
Cartograma 13
Casos de roubo de carga – área 5 – São Gonçalo – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

A área 5 também se encontra no município de São Gonçalo e abarca 164 casos de roubo de carga. É adjacente à Rodovia RJ-104, que cruza a área em um trecho inferior a 1 km. Este recorte se situa entre as circunscrições da 75ª DP, da 74ª DP e da 72ª DP, e abrange os bairros de Laranjal, Vila Três, Barracão, Tiradentes, além de incluir parte do distrito de Alcântara (um dos principais de São Gonçalo) e as localidades de Jardim Mirambi e Lagoinha, classificadas como áreas sob foco especial.

Cartograma 14
Casos de roubo de carga – área 6 – São Gonçalo – 2018



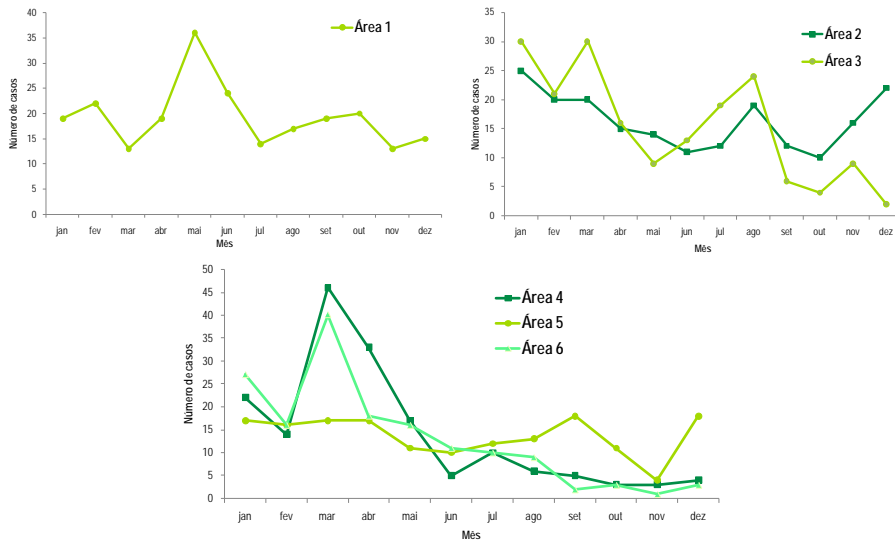
Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

A área 6 se situa ainda no município de São Gonçalo e é imediatamente adjacente à área 4, abrangendo os bairros Boa Vista, Rosane, Boaçu, Vila Lara e Porto do Rosa (considerado como área sob foco especial), além de parte do Complexo do Salgueiro. O recorte é sobrejacente às circunscrições da 73ª DP e da 72ª DP e comporta o número de 156 casos. O perímetro desta área de estudo é cortado por um trecho considerável da Rodovia BR-101, de cerca de 4 km.

Temporalidade dos casos

A temporalidade dos casos é um aspecto inescusável em nossa análise, pois o ritmo temporal dos eventos representa uma de suas características mais peculiares, que podem ser atribuídas a um determinado conjunto de ocorrências aglutinadas em uma determinada porção do espaço. Uma característica marcante acerca do aspecto da temporalidade encontrada em nosso estudo diz respeito à sazonalidade. Na realidade, com exceção deste aspecto, a dinâmica temporal apresentou características semelhantes àquelas identificadas no âmbito mais geral das ocorrências, que foram abordadas no capítulo 2. Não obstante, foram identificadas variações sazonais distintas entre as áreas analisadas, de modo que foi possível distinguir três padrões temporais na dinâmica criminal das ocorrências do ano de 2018, representados na figura a seguir.

Figura 4
Casos de roubos de carga – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

O primeiro padrão identificado se refere à área 1, que apresentou uma dinâmica temporal bem diferenciada das demais áreas. Nesta área se destacou a grande elevação dos casos no mês de maio e um período de elevação entre agosto e outubro, quando o número de casos começou a oscilar.

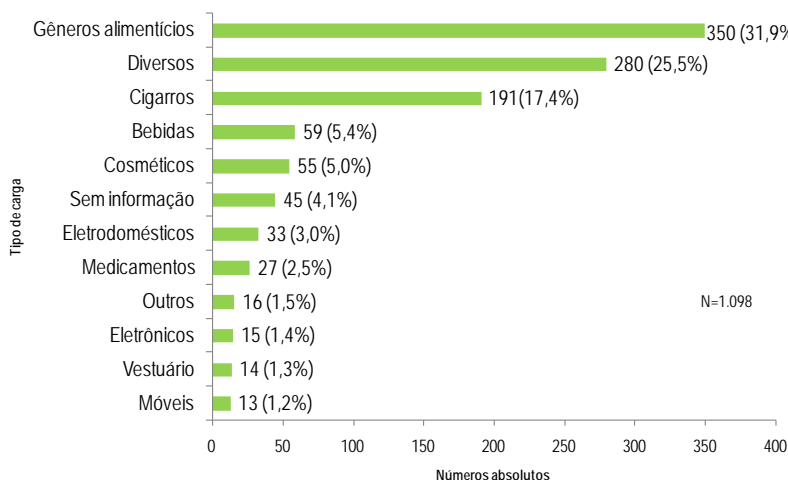
Outro padrão temporal verificado se aplica às áreas 2 e 3, que são bem próximas e situadas na zona norte da capital. Elas apresentaram uma variação bastante semelhante ao longo dos meses de 2018. Em um primeiro momento, foi possível identificar um período de queda considerável, embora com relativa oscilação, no período que vai de janeiro a abril daquele ano. Em seguida, no período que vai de junho a agosto, há uma elevação acentuada dos casos, com ápice no mês de agosto. Na sequência, pode ser verificada uma queda acentuada no número de casos na área 3.

Nos casos analisados no município de São Gonçalo, o que mais chama a atenção é a semelhança no ritmo temporal das ocorrências das áreas 4 e 6, o que se deve sobretudo à proximidade entre as duas áreas. Ambas apresentaram elevação acentuada no número de casos nos meses de março e abril, após um breve arrefecimento no mês de fevereiro. Posteriormente, as duas áreas seguem uma tendência de queda nos índices, que se segue até o final do ano de 2018. Essa tendência de queda, no entanto se deu primeiro na área 6, em meados de abril. Já na área 4, a queda se deu um pouco mais tardiamente, no mês de junho. Há, no entanto, uma grande diferença quanto à temporalidade das ocorrências da área 5 em relação às demais áreas do mesmo município, o que se deve à distância entre elas. Na área 5, o ritmo temporal se manteve relativamente estável até o mês de outubro, quando apresentou uma queda acentuada seguida de um retorno ao patamar anterior.

Tipos de cargas roubadas

Quanto às características das relações transacionais, ou seja, àquelas que se referem ao transporte de carga alvo da ação criminosa, o tipo de bem foi a mais significativa em relação às áreas estudadas. Analisando em conjunto as seis áreas quanto aos tipos de cargas roubadas, a maior parte delas diz respeito a gêneros alimentícios. Cargas categorizadas como diversas apareceram em segundo lugar, indicando que vários tipos de mercadorias estavam sendo transportados quando da abordagem. Como terceiro tipo mais roubado, verifica-se que as cargas de cigarro figuraram em 17,4% dos casos estudados. Essas três categorias (gêneros alimentícios, cargas diversas e cigarros) representaram, juntas, 74,8%, estando as demais em patamar bem mais baixo, conforme o Gráfico 12.

Gráfico 12
Tipos de carga roubada – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

A Tabela 4 a seguir representa a distribuição de número de casos por área de adensamento, de acordo com o tipo de carga subtraída. Como dito, gêneros alimentícios foram o tipo de carga com maior número de casos do total estudado (31,9%). No geral, os casos analisados referentes a este tipo de carga subtraída apresentou uma variação pequena em relação às áreas estudadas, o que significa que, além de ter maior número de casos totais, gêneros alimentícios são alvos frequentes de ataques em todas as áreas com grande concentração de casos, embora não seja o principal tipo subtraído em todas elas.

Tabela 4
Casos de roubo de carga por tipo de carga – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Tipo de carga	Área 1	Área 2	Área 3	Área 4	Área 5	Área 6	Total
Gêneros alimentícios	47	79	67	54	47	56	350
Diversos	37	47	53	53	49	41	280
Cigarros	100	33	22	10	20	6	191
Bebidas	4	8	10	10	7	20	59
Cosméticos	20	4	3	11	7	10	55
Eletrodomésticos	8	2	2	7	9	5	33
Medicamentos	9	2	0	3	5	8	27
Eletrônicos	0	4	2	5	1	3	15
Vestuário	1	5	2	3	1	2	14
Móveis	0	2	6	2	3	0	13
Outros	4	4	4	0	2	2	16
Sem informação	1	6	12	10	13	3	45
Total	231	196	183	168	164	156	1.098
%	21,0	17,9	16,7	15,3	14,9	14,2	100,0

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Na tabela acima pode ser observado que na área 1 há marcadamente mais ocorrências relacionadas a cigarros, somando 43,3% de todos os roubos de carga da área. Esta proporção está bem acima daquela encontrada para outros tipos de carga na mesma área, como gêneros alimentícios (20,3%) e cargas diversas (16,0%).

Já na área 2 há uma predominância de roubos de gêneros alimentícios (40,3%), sendo proporcionalmente a área mais afetada por casos de roubo desse tipo de carga, com grandes perdas em termos de valor somado. Em seguida, pode-se observar cargas diversas em patamar mais baixo, com 24,0%. Na área 3, também na zona norte da capital, vemos uma distribuição um pouco mais equilibrada com relação às cargas roubadas: 36,6% delas estavam relacionadas a gêneros alimentícios enquanto 29,0% a cargas diversas.

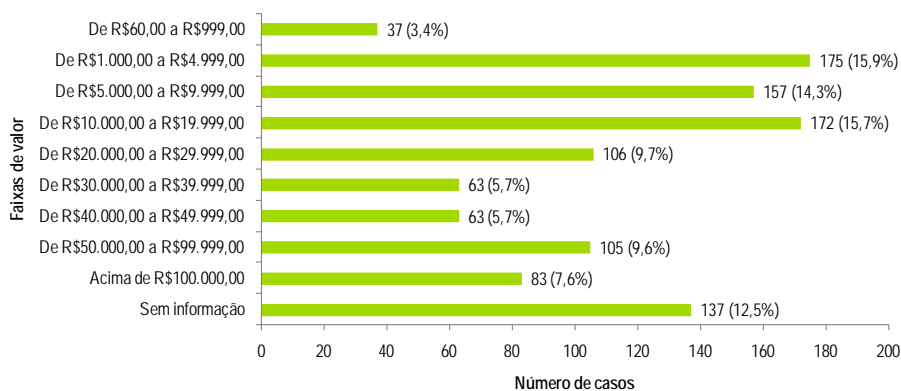
Com relação às áreas situadas no município de São Gonçalo, na área 4 foi encontrado um panorama mais difuso, visto que 32,1% das cargas roubadas eram de gêneros alimentícios e 31,5% de cargas diversas, com menores proporções encontradas para outros tipos, mostrando uma predileção por esses dois. Este é novamente o panorama encontrado na área 5: cargas diversas e gêneros alimentícios são os tipos mais roubados, com proporção de 28,7% e 29,9%, respectivamente. Na área 6, apesar de haver predominância dos mesmos tipos de carga (gêneros alimentícios, com 35,9%, e cargas diversas um pouco abaixo, com 26,3%), podemos ver que esta é a área que concentra maior número de casos e proporção de roubos de cargas de bebidas, com 12,8%.

Valores estimados das cargas roubadas

Ao analisar os valores reportados das cargas roubadas, verificamos que para 137 casos não havia esta informação. Para os 961 casos restantes (87,5% do total), chegamos a um somatório de R\$ 37.056.820,00 em cargas roubadas somente nas seis áreas estudadas em 2018. Com valor mínimo de R\$ 60,00 e máximo de R\$ 769.100,00, a média de cargas roubadas chegou a R\$ 38.560,69, com mediana⁴⁰ de R\$ 15.000,00. Com esses valores, podemos afirmar que houve, em 2018, ao menos uma perda de R\$ 3.088.068,33 em cargas roubadas por mês e de R\$ 101.525,53 por dia. Mesmo que esses valores sejam apenas uma amostra do total de perdas do estado em roubos de carga, é possível perceber que são valores altos, que podem gerar grande impacto econômico para as vítimas e para o estado do Rio de Janeiro.

Para facilitar a análise, foram construídas faixas de valor compatíveis com as informações reportadas quando dos registros dos roubos de carga das áreas estudadas. Dessa forma, podemos perceber que a maior parte dos casos foi alocada na faixa entre mil e cinco mil reais, com 15,9%. Conforme o valor expresso pela mediana (R\$ 15.000,00), 49,3% dos casos puderam ser alocados nas faixas de cargas com valor até R\$ 19.999,00. Cargas com valores mais altos, acima de cem mil, foram menos frequentes, correspondendo a 7,6%.

Gráfico 13
Valores das cargas roubadas – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

40 - Mediana é o valor que divide um conjunto de valores ordenados em partes iguais. Ou seja, metade dos casos estudados tem valor abaixo de R\$15.000,00 e a outra metade acima.

Tabela 5
Valores das cargas roubadas por tipo de carga – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018
(números absolutos e valores percentuais)

Tipo de carga	Faixas de valor das cargas roubadas												Total
	De R\$60,00 a R\$99,00	De R\$1.000,00 a R\$4.999,00	De R\$5.000,00 a R\$9.999,00	De R\$10.000,00 a R\$19.999,00	De R\$20.000,00 a R\$29.999,00	De R\$30.000,00 a R\$39.999,00	De R\$40.000,00 a R\$49.999,00	De R\$50.000,00 a R\$99.999,00	De R\$100.000,00 a R\$199.999,00	De R\$200.000,00 a R\$499.999,00	De R\$500.000,00 a R\$999.999,00	De R\$1.000.000,00 a R\$9.999.999,00	
Gêneros alimentícios	14	58	57	60	26	20	19	31	29	36	350		
Diversos	10	53	41	46	28	10	11	25	22	34	280		
Cigarros	2	14	15	29	30	27	25	41	7	1	191		
Bebidas	1	7	10	12	10	4	4	1	5	5	59		
Cosméticos	7	19	11	7	6	1	0	2	0	2	55		
Sem informação	0	1	0	1	0	0	0	0	0	43	45		
Eletrodomésticos	2	7	10	2	2	0	1	0	2	7	33		
Medicamentos	0	8	5	8	1	0	0	0	2	3	27		
Eletrônicos	1	2	2	1	1	0	1	2	2	3	15		
Vestuário	0	5	1	1	1	0	0	1	5	0	14		
Móveis	0	1	3	1	1	1	1	1	3	1	13		
Outros	0	0	2	4	0	0	1	1	6	2	16		
Total	37	175	157	172	106	63	63	105	83	137	1.098		
%	3,4	15,9	14,3	15,7	9,7	5,7	5,7	9,6	7,6	12,5	100,0		

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

De acordo com a Tabela 5, quando analisamos os valores das cargas roubadas por tipo, percebemos que a maior parte está na faixa entre R\$ 1.000,00 e R\$ 4.999,00. Para gêneros alimentícios, a maior parte se concentra na faixa entre R\$ 10.000,00 e R\$ 19.999,00, com 60 casos, ou 17,1% do total dos roubos de cargas deste tipo. Na faixa seguinte há bem menos casos (26). Quando observadas as cargas categorizadas como diversas, a maior parte apresenta média de valor ainda mais baixo, na faixa entre R\$ 1.000,00 e R\$ 4.999,00. Interessante notar que este padrão é diferente quando as cargas de cigarro são consideradas: a maior parte dos casos de roubo deste tipo se concentra em faixa de valor mais alta, de R\$ 50.000,00 a R\$ 99.999,00, simbolizando 21,5% do total de roubos deste tipo de carga. Inclusive, cigarro é o único tipo de carga que apresenta mais casos com valor acima de R\$ 30.000,00 do que abaixo. Embora cargas roubadas com valor acima de cem mil reais sejam bem menos frequentes, foi possível encontrar principalmente casos de roubos de gêneros alimentícios e de cargas diversas nessa categoria.

O valor estimado das cargas roubadas também foi um elemento emblemático na compreensão do problema em tela quando as diferentes áreas são consideradas. A área 1, apesar de comportar o maior número de casos (21,0% do total analisado), representou um prejuízo desproporcional, com apenas 12,5% do montante somado das seis áreas. As áreas 2 e 3, no entanto, representaram uma fração bem maior desse prejuízo (R\$ 14,1 milhões e R\$ 11,3 milhões, respectivamente), somando um prejuízo acima de R\$ 25 milhões, acima de dois terços do valor total identificado nas ocorrências analisadas.

Tabela 6
Valores das cargas roubadas – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Área	Valor dos roubos	% sobre o valor total	Número de casos	% sobre o número de casos
Área 1	R\$ 4.616.180,00	12,5%	231	21,0%
Área 2	R\$ 14.001.430,00	37,8%	196	17,9%
Área 3	R\$ 11.373.600,00	30,7%	183	16,7%
Área 4	R\$ 2.465.920,00	6,7%	168	15,3%
Área 5	R\$ 1.694.510,00	4,6%	164	14,9%
Área 6	R\$ 2.905.180,00	7,8%	156	14,2%
Total	R\$ 37.056.820,00	100,0%	1098	100,0%

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

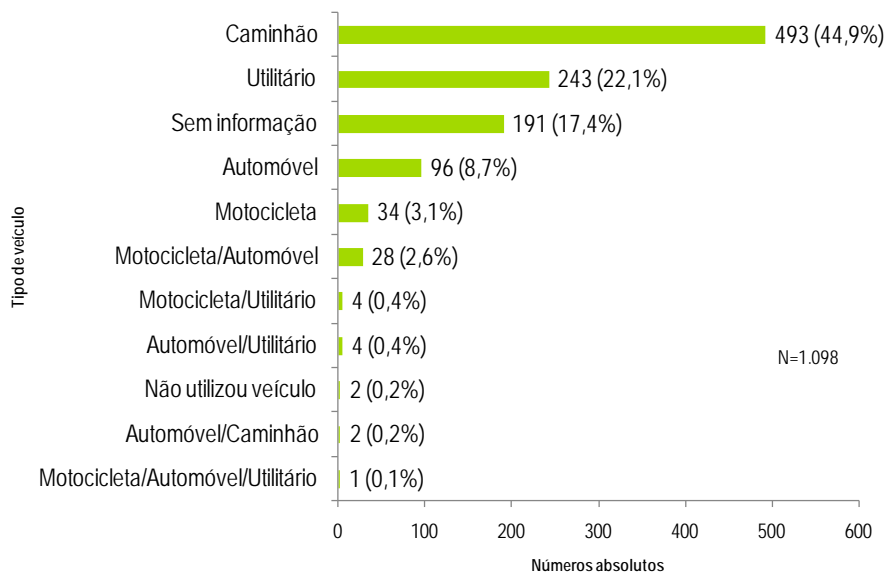
3.2. Características das abordagens

Como mencionado anteriormente, a decisão metodológica tomada foi pela divisão dos roubos de carga em seus dois principais momentos. Dessa forma, esta parte do trabalho se ocupará de descrever como foram realizadas as abordagens aos roubos de carga, detalhando seus elementos principais.

Veículos abordados

A análise relativa aos tipos de veículos abordados durante os roubos de carga diz respeito ao veículo do qual a carga foi subtraída, sendo a maior prevalência de caminhões: dos 1.098 casos analisados, 493, ou 44,9% do total, eram deste tipo. Como segundo veículo que mais teve sua carga subtraída, temos os utilitários⁴¹, que responderam por 243 dos casos (22,1%). Essas duas categorias juntas configuram 67,0% dos casos estudados. As demais categorias apresentaram números em níveis bem mais baixos. Ressalte-se que houve casos nos quais mais de um tipo de veículo foram abordados, embora em menores proporções (3,9%), como pode ser verificado por meio do Gráfico 14 a seguir.

Gráfico 14
Tipo de veículo abordado – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Na Tabela 7 percebe-se que o tipo de veículo abordado na ação criminosa foi um elemento que acompanhou a lógica do produto transportado para todas as áreas: caminhões para gêneros alimentícios e cargas diversas e utilitários para cigarros, com destaque para a área 1, onde a combinação utilitário/cigarro prevaleceu sobre todas as outras em número de casos. O gênero cigarro também apareceu com um grande número de casos sem informações sobre o veículo abordado em todas as áreas, notadamente na área 1.

41 - Como referido no Quadro 1, utilitários podem ser vans, furgões, picapes e Kombis.

Tabela 7
Tipo de veículo abordado – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Tipo de veículo abordado	Área 1	Área 2	Área 3	Área 4	Área 5	Área 6	Total
Caminhão	46	87	100	93	84	83	493
Utilitário	122	25	22	22	23	29	243
Sem informação	43	17	13	45	42	31	191
Automóvel	18	37	20	4	12	5	96
Motocicleta	2	9	9	4	3	7	34
Motocicleta e Automóvel	0	15	13	0	0	0	28
Motocicleta e Utilitário	0	2	1	0	0	1	4
Automóvel e Utilitário	0	2	2	0	0	0	4
Automóvel e Caminhão	0	1	1	0	0	0	2
Não utilizou veículo	0	1	1	0	0	0	2
Motocicleta, Automóvel e Utilitário	0	0	1	0	0	0	1
Total	231	196	183	168	164	156	1.098
%	21,0	17,9	16,7	15,3	14,9	14,2	100,0

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Apesar de haver prevalência do uso de caminhões (por parte da vítima) para a maior parte dos diferentes tipos de carga verificada, para roubos de cigarros vemos um panorama diferente: na maior parte dos roubos de carga dessa natureza utilitários foram abordados (Tabela 8). Note-se, ainda, que apenas um caso de roubo de cigarros teve caminhão como veículo abordado, o que pode demonstrar que o transporte de cargas de cigarros é feito prioritariamente por meio de veículos menores, utilitários.

Da mesma forma, foram encontrados mais casos de utilitários abordados com o objetivo de roubar cosméticos e medicamentos. Ressalta-se que em 191 casos não houve especificação da vítima quando ao tipo de veículo utilizado no momento do roubo (17,4%). Ainda, em apenas dois casos a vítima não conduzia veículo no momento do roubo da carga.

Ainda, segundo a Tabela 8, a categoria referente a outros veículos utilizados pela vítima diz respeito a casos em que havia mais de um tipo de veículo no momento do roubo, como, por exemplo, automóvel e utilitário (quatro casos), motocicleta e utilitário (quatro casos), automóvel e caminhão (dois casos) e motocicleta, automóvel e utilitário (um caso).

Tabela 8
Tipo de veículo abordado por tipo de carga roubada – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Tipo de carga	Tipo de veículo abordado							Total	
	Caminhão	Utilitário	Automóvel	Motocicleta	Motocicleta e Automóvel	Outros veículos	Não utilizou veículo		Sem informação
Gêneros alimentícios	250	35	14	7	11	4	0	29	350
Diversos	138	63	21	8	12	2	0	36	280
Cigarros	1	91	46	3	1	1	1	47	191
Bebidas	45	4	2	0	2	0	0	6	59
Cosméticos	8	24	2	8	0	0	0	13	55
Sem informação	1	1	0	0	0	0	0	43	45
Eletrodomésticos	24	2	0	0	0	1	1	5	33
Medicamentos	2	13	4	1	0	0	0	7	27
Eletrônicos	12	1	0	1	0	0	0	1	15
Vestuário	2	3	4	4	0	0	0	1	14
Móveis	8	2	1	0	1	0	0	1	13
Outros	2	4	2	2	1	3	0	2	16
Total	493	243	96	34	28	11	2	191	1.098
%	44,9	22,1	8,7	3,1	2,6	1,0	0,2	17,4	100,0

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Veículos utilizados nas abordagens

Veículos foram os meios principais pelos quais as cargas foram abordadas. Com poucas exceções, as cargas foram roubadas durante seu transporte, estando em movimento quando interceptadas. Quando observamos a quantidade de veículos utilizados quando das abordagens feitas para roubar cargas, temos um total de 1.405 veículos envolvidos, conformando, portanto, uma média de 1,3 veículo por ação criminosa (Tabela 9).

Ainda de acordo com a Tabela 9, observando por tipo de carga, vemos que aquelas categorizadas como outras, apesar do baixo número de casos, apresentaram a maior média, chegando ao uso de dois veículos em média por roubo. Dos itens roubados com maiores números de casos, temos o roubo de cigarros figurando com uma das médias mais baixas, apenas 1,3 veículo por ação.

Tabela 9
Média de veículos utilizados na abordagem por tipo de carga roubada – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos)

Tipo de carga	Número de casos	Veículos utilizados na abordagem	
		Total	Média
Outros	16	32	2,0
Móveis	11	19	1,7
Vestuário	12	19	1,6
Gêneros alimentícios	346	513	1,5
Eletrônicos	13	19	1,5
Bebidas	56	75	1,3
Diversos	274	357	1,3
Cigarros	189	240	1,3
Cosméticos	55	66	1,2
Medicamentos	26	30	1,2
Eletrodomésticos	32	32	1,0
Sem informação	68	3	1,0
Total	1.098	1.405	1,3

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Tabela 10
Número de veículos utilizados na abordagem por tipo de carga roubada – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Tipo de carga	Veículos utilizados na abordagem							Total
	0	1	2	3	4	5 ou mais	Sem informação	
Gêneros alimentícios	11	208	92	25	7	3	0	346
Diversos	11	192	54	13	3	1	0	274
Cigarros	7	131	46	4	0	1	0	189
Bebidas	2	41	6	6	1	0	0	56
Cosméticos	1	46	5	2	1	0	0	55
Eletrodomésticos	5	22	5	0	0	0	0	32
Medicamentos	0	22	4	0	0	0	0	26
Eletrônicos	1	8	1	3	0	0	0	13
Vestuário	1	7	2	1	0	1	0	12
Móveis	0	5	5	0	1	0	0	11
Sem informação	0	3	0	0	0	0	65	68
Outros	0	7	6	0	2	1	0	16
Total	39	692	226	54	15	7	65	1.098
%	3,6	63,0	20,6	4,9	1,4	0,6	5,9	100,0

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Quanto ao número de veículos utilizados quando da abordagem para roubar diferentes tipos de carga, pode-se perceber que a maior prevalência encontrada se referiu ao uso de somente um veículo, o que correspondeu a 692 do total de casos, ou 63,0%. Este foi o panorama encontrado independentemente do tipo de carga roubada. O uso de dois veículos quando da abordagem apareceu como segunda categoria mais representativa, figurando em 226 casos (20,6%). Verifica-se ainda que em 39 casos não foram utilizados veículos. O uso de três ou mais veículos durante a abordagem se mostrou bem menos significativo, somando 6,9% do total de casos (Tabela 10).

Tabela 11
Tipo de veículo utilizado na abordagem por tipo de carga roubada – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Tipo de carga	Tipo de veículo utilizado na abordagem										Total	
	Motocicleta	Automóvel	Motocicleta e Automóvel	Utilitário	Motocicleta e Utilitário	Automóvel e Utilitário	Automóvel e Caminhão	Motocicleta, Automóvel e Utilitário	Caminhão	Não utilizou veículo		Sem informação
Gêneros alimentícios	140	96	47	29	7	6	1	2	0	11	11	350
Diversos	114	90	25	20	5	1	3	1	1	11	9	280
Cigarros	52	82	8	15	1	6	0	0	0	7	20	191
Bebidas	18	20	10	4	0	1	0	0	1	2	3	59
Cosméticos	22	23	2	4	0	0	0	0	0	1	3	55
Sem informação	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	42	45
Eletrodomésticos	14	5	0	5	2	0	0	0	0	5	2	33
Medicamentos	11	12	1	1	0	1	0	0	0	0	1	27
Eletrônicos	3	3	2	3	1	0	0	0	0	1	2	15
Vestuário	6	5	0	0	0	0	0	0	0	1	2	14
Móveis	7	3	1	0	0	0	0	0	0	0	2	13
Outros	7	2	1	1	1	2	0	0	0	0	2	16
Total	395	342	97	83	17	17	4	3	2	39	99	1.098
%	36,0	31,1	8,8	7,6	1,5	1,5	0,4	0,3	0,2	3,6	9,0	100,0

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

De acordo com a Tabela 11, observa-se que motocicletas apareceram como o tipo de veículo mais usado nas abordagens segundo a leitura dos casos, figurando num total de 512 deles. Desses, em 395 foram usadas somente motocicletas, e no restante dos casos foram utilizados também automóveis e veículos utilitários. Isso equivale dizer que em 46,6% dos casos estudados houve envolvimento de ao menos uma motocicleta na abordagem do roubo de carga. Ainda, motocicleta foi o tipo de veículo mais utilizado em abordagens dos dois principais tipos de carga roubada: gêneros alimentícios e gêneros diversos. Outros tipos de carga também foram prioritariamente abordados por este tipo de veículo, como no caso de eletrodomésticos, eletrônicos, vestuário e móveis.

O segundo tipo de veículo mais utilizado foi o automóvel, que figurou em 463 casos. Em 342 desses foi utilizado somente este tipo. Assim, podemos afirmar que em 42,2% dos casos estudados houve envolvimento de ao menos um automóvel na abordagem do roubo de carga. Nos outros 121 casos foram utilizados não somente automóveis, mas também motocicletas, utilitários e caminhões. Importante ressaltar que automóvel foi o tipo principal de veículo utilizado principalmente no caso do roubo de cargas de cigarro, figurando em 96 casos, contra 61 abordados por motocicletas. Para os outros tipos de carga em que houve mais abordagens por automóveis (bebidas, cosméticos e medicamentos), a diferença entre os números de abordagens por automóvel e por motocicleta foi bem menor (31 versus 28 no caso de bebidas e 25 versus 24 no caso de cosméticos).

Quanto aos outros tipos de veículos utilizados, utilitários figuraram num total de 120 dos casos estudados, aparecendo como o único tipo de veículo a ser utilizado em 83 desses casos. O uso de caminhões foi menos frequentemente verificado nas abordagens, figurando em seis casos, sendo quatro em conjunto com automóveis. O uso somente de caminhão figurou em apenas dois casos.

Ressalta-se que para 99 dos 1.098 casos lidos não havia nenhum tipo de informação que pudesse identificar o tipo de veículo utilizado na abordagem (9,0%). Ainda, como já mencionado, em 39 casos não houve utilização de veículo quando da abordagem (3,6%).

Tabela 12
Tipo de veículo utilizado na abordagem – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Tipo de veículo utilizado na abordagem	Área 1	Área 2	Área 3	Área 4	Área 5	Área 6	Total
Motocicleta	71	46	58	71	62	87	395
Automóvel	96	73	50	39	55	29	342
Motocicleta e Automóvel	0	40	39	10	4	4	97
Utilitário	22	13	2	17	13	16	83
Motocicleta e Utilitário	0	5	4	3	2	3	17
Automóvel e Utilitário	0	5	7	1	1	3	17
Automóvel e Caminhão	0	1	3	0	0	0	4
Motocicleta, Automóvel e Utilitário	0	0	2	0	0	1	3
Caminhão	0	1	0	0	0	1	2
Não utilizou veículo	8	7	5	5	7	7	39
Sem informação	34	5	13	22	20	5	99
Total	231	196	183	168	164	156	1.098
%	21,0	17,9	16,7	15,3	14,9	14,2	100,0

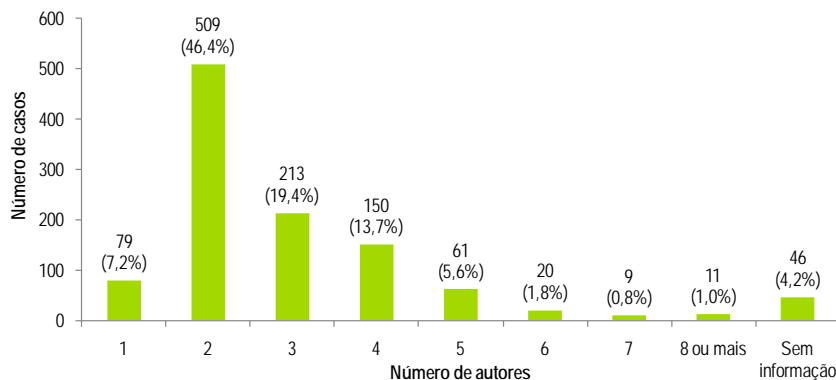
Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Quando se analisa este mesmo tipo de informação nas diferentes áreas estudadas (Tabela 12), pode ser visto que motocicletas prevaleceram sobre automóveis. Entretanto, nas áreas 1 e 2 automóveis foram 30,7% mais utilizados. Já nas áreas localizadas no município de São Gonçalo, as motocicletas foram muito mais utilizadas (60,7%).

Autores envolvidos nas abordagens

Quando observado o número de autores envolvidos nas abordagens, conforme o Gráfico 15 a seguir, verifica-se que a maior parte dos roubos foi praticada por dois autores, figurando em 46,4% deles.

Gráfico 15
Número de autores na abordagem – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Do total de casos estudados, a média geral de autores envolvidos foi de 2,7 por roubo de carga, envolvendo, portanto, 2.959 autores, como mostra a Tabela 13 a seguir. Apesar do baixo número de casos, o roubo de cargas categorizadas como "outras" foi a que apresentou a maior média, 3,6 autores por ação criminosa. Em segundo lugar vemos os roubos de eletrônicos, com média de 3,5, mesmo com casuística mais baixa do que outros tipos de carga, como o de gêneros alimentícios, que apresentou média de 3,1.

Tabela 13
Média de autores na abordagem por tipo de carga roubada – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos)

Tipo de carga	Número de casos	Autores envolvidos na abordagem	
		Total	Média
Outros	16	57	3,6
Eletrônicos	15	53	3,5
Gêneros alimentícios	350	1.101	3,1
Bebidas	59	177	3,0
Vestuário	12	34	2,8
Diversos	279	748	2,7
Móveis	12	32	2,7
Sem informação	49	8	0,2
Eletrodomésticos	33	86	2,6
Cigarros	191	468	2,5
Medicamentos	27	66	2,4
Cosméticos	55	129	2,3
Total	1.098	2.959	2,7

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

De acordo com a Tabela 14, no que se refere ao número de autores que realizaram a abordagem por tipo de carga, a maior parte dos casos se referiu principalmente a dois autores na cena, simbolizando 46,4% (509 casos) do total, para todos os tipos de cargas roubadas. Em 19,4% das ocorrências foram identificados três autores. Ainda, quando são observados os tipos de carga em que encontramos a atuação de somente um autor, o roubo de cigarros é prevalente em relação aos outros tipos.

Importante ressaltar que foram encontrados casos nos quais houve a participação de oito ou mais autores, se referindo, principalmente a roubos de gêneros alimentícios: um caso com oito autores envolvidos, um caso com nove autores, dois com dez autores, e, ainda, um caso envolvendo 20 autores e outro envolvendo 30. Com relação ao roubo de cargas de bebidas, foram encontrados um caso com dez autores envolvidos e outro com 12.

Tabela 14
Número de autores na abordagem por tipo de carga roubada – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Tipo de carga	Autores envolvidos na abordagem									Total
	1	2	3	4	5	6	7	8 ou mais	Sem informação	
Gêneros alimentícios	14	153	78	54	29	13	3	6	0	350
Diversos	20	143	55	41	12	3	5	0	0	279
Cigarros	24	100	41	16	7	2	0	1	0	191
Bebidas	6	26	10	9	5	1	0	2	0	59
Cosméticos	4	33	14	3	1	0	0	0	0	55
Eletrodomésticos	6	13	6	4	4	0	0	0	0	33
Medicamentos	1	18	3	5	0	0	0	0	0	27
Eletrônicos	0	8	0	4	1	0	0	2	0	15
Vestuário	2	4	2	4	0	0	0	0	0	12
Móveis	1	5	2	3	1	0	0	0	0	12
Sem informação	0	2	0	1	0	0	0	0	46	49
Outros	1	4	2	6	1	1	1	0	0	16
Total	79	509	213	150	61	20	9	11	46	1.098
%	7,2	46,4	19,4	13,7	5,6	1,8	0,8	1,0	4,2	100,0

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Tabela 15
Número de autores na abordagem – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Autores envolvidos na abordagem	Área 1	Área 2	Área 3	Área 4	Área 5	Área 6	Total
1	24	7	7	12	17	12	79
2	122	74	56	85	90	82	509
3	61	43	44	21	21	23	213
4	17	40	34	22	16	21	150
5 a 10	5	26	30	14	7	12	94
11 ou mais	1	2	1	0	0	3	7
Sem informação	1	4	11	14	13	3	46
Total	231	196	183	168	164	156	1098
%	21,0	17,9	16,7	15,3	14,9	14,2	100,0

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

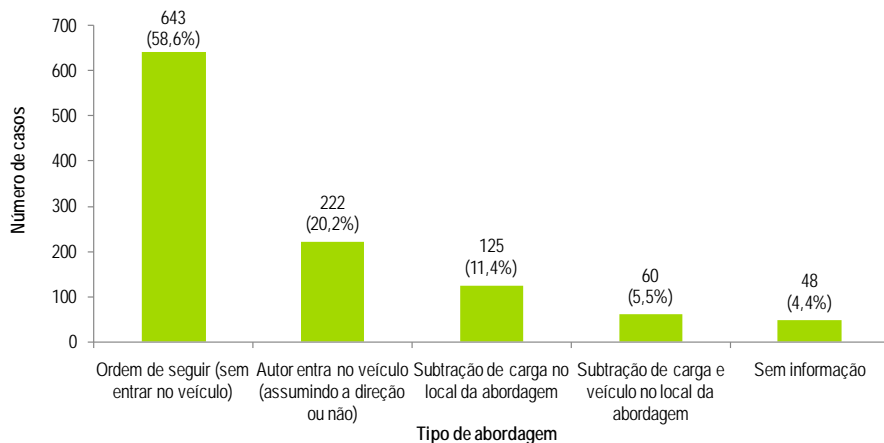
Como já visto, a relação entre o número de autores por tipo de carga em cada uma das áreas selecionadas também indicou haver poucos casos com apenas um autor. Entretanto, merece destaque o fato de que 15,0% dos roubos de cigarro na área 1 foram apontados como tendo sido praticados por apenas um autor. Vale ressaltar que essa condição foi verificada apenas uma vez.

***Modus operandi* das abordagens**

Quando analisamos o tipo de abordagem ocorrida durante os roubos de carga, observa-se que o *modus operandi* preferencial foi aquele que se referiu à ordem dada ao motorista de continuar conduzindo o veículo – ou seguindo o veículo onde o autor da abordagem estava ou outro veículo que o autor apontasse, sem que o autor entrasse no veículo da vítima. Este foi o ocorrido em 643 casos, ou 58,6% do total, independentemente do tipo de carga roubada. Com valores bem menores (20,2% do total), como segundo procedimento mais utilizado na abordagem, temos o autor entrando no veículo (assumindo ou não a direção). A subtração da carga no próprio local de abordagem apareceu como o terceiro *modus operandi* mais encontrado (11,4%).

Gráfico 16

Tipo de abordagem – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

O modo de agir em uma ação criminosa está intimamente associado à destinação pretendida. A ordem de seguir foi o modo de agir predominante na maior parte dos casos estudados, em todas as áreas, o que denota a função logística específica de locais de transbordo afastados dos locais de abordagem. Não obstante, na área 1 houve um número maior de transbordos no local da abordagem em relação às demais áreas, o que pode estar associado ao menor volume do tipo de carga mais roubado nesta área, cigarros (Tabela 16).

Tabela 16

Tipo de abordagem – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Tipo de abordagem	Área 1	Área 2	Área 3	Área 4	Área 5	Área 6	Total
Ordem de seguir (sem entrar no veículo)	130	87	111	108	92	115	643
Autor entra no veículo (assumindo a direção ou não)	34	81	51	24	17	15	222
Subtração de carga no local da abordagem	43	13	5	15	32	17	125
Subtração de carga e veículo no local da abordagem	22	11	5	7	9	6	60
Sem informação	2	4	11	14	14	3	48
Total	231	196	183	168	164	156	1.098
%	21,0	17,9	16,7	15,3	14,9	14,2	100,0

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

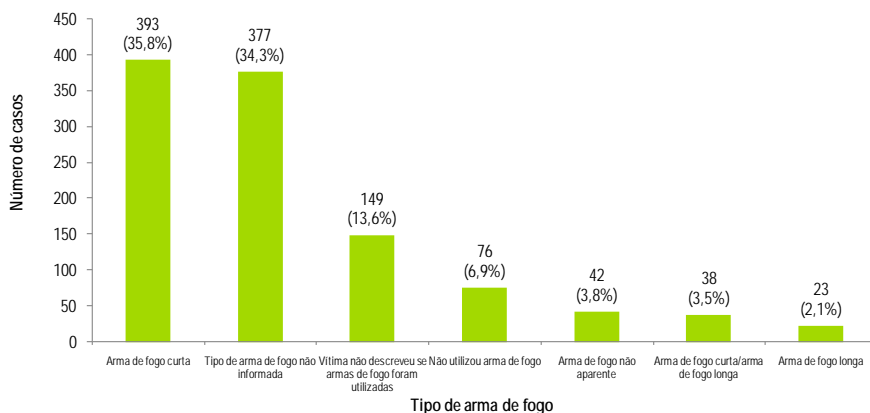
Armas de fogo utilizadas nas abordagens

No que diz respeito às ações empreendidas pelos grupos criminosos (ou pelo indivíduo criminoso) durante os eventos de roubos de carga, é importante dizer que os padrões mais significativos dentre as áreas puderam ser aferidos pela combinação entre o modo de agir e os recursos materiais utilizados na ação criminosa, como o uso de armas de fogo.

Assim, ao analisar o uso de armas de fogo quando da abordagem dos roubos de carga no Gráfico 17, verifica-se que na maior parte dos casos foram utilizadas somente armas de fogo de cano curto, o que correspondeu a 35,8% do total de casos, mesmo quando observados os diferentes tipos de carga roubada. A segunda categoria mais prevalente foi aquela que se referiu a tipo de arma de fogo não informada (34,3%). Ou seja, foram utilizadas armas de fogo durante o roubo, mas a vítima não precisou o tipo. Dessa forma, ao somar todas as situações em que as vítimas detectaram e reportaram o uso de arma de fogo, chegou-se ao total de 831 casos, ou 75,7% do total. Por outro lado, em 149 casos (ou 13,6% do total) a vítima não descreveu se armas de fogo foram utilizadas, havendo, ainda, 76 casos em que as vítimas afirmaram que armas de fogo não foram utilizadas (6,9%).

Gráfico 17

Armas de fogo utilizadas – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

De acordo com a Tabela 17, podemos afirmar que a utilização de armas de fogo foi de fato disseminada em todas as áreas, independentemente do tipo de bem ou do valor somado das cargas roubadas.

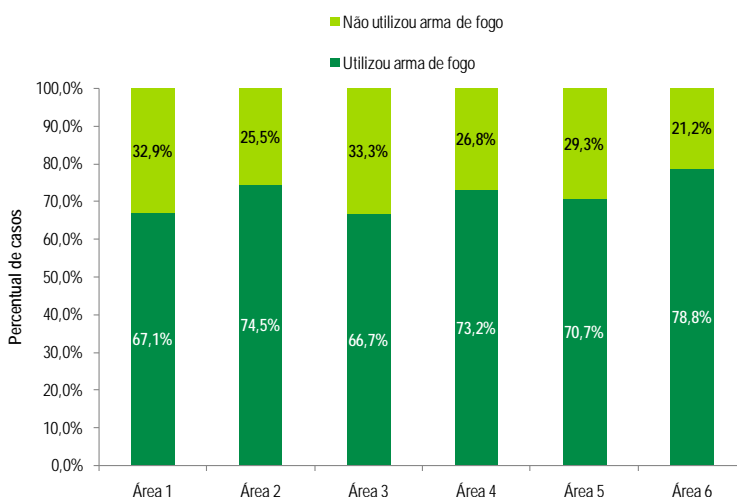
Tabela 17
Armas de fogo utilizadas – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Tipo de arma de fogo utilizada	Área 1	Área 2	Área 3	Área 4	Área 5	Área 6	Total
Arma de fogo curta	77	57	65	64	61	69	393
Tipo de arma de fogo não informada	75	81	54	62	64	41	377
Vítima não descreveu se armas de fogo foram utilizadas	47	26	22	18	20	16	149
Não utilizou arma de fogo	22	12	21	10	5	6	76
Arma de fogo não aparente	6	8	7	3	10	8	42
Arma de fogo curta/arma de fogo longa	3	6	9	6	1	13	38
Arma de fogo longa	1	6	5	5	3	3	23
Total	231	196	183	168	164	156	1.098
%	21,0	17,9	16,7	15,3	14,9	14,2	100,0

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

O Gráfico 18 a seguir expõe a proporção de uso de armas de fogo por área estudada. Não houve variação significativa no uso de arma de fogo em relação à média dos casos analisados. Apesar de haver casos em que o uso de armas de fogo foi prescindido pelos grupos criminosos, seu uso, como dito, foi disseminado em todas as áreas, independentemente do tipo de bem subtraído ou do veículo abordado.

Gráfico 18
Casos de roubo de carga com uso de armas de fogo – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

3.3. Características dos transbordos

Esta parte do trabalho se dedicará a descrever e analisar o segundo momento dos roubos de carga, aquele que se refere ao transbordo das mesmas. A noção de transbordo aqui empregada faz menção ao descarregamento e recarregamento (*transshipment*) dos bens durante o curso da viagem, utilizando, em geral, o mesmo modal de transporte. Em um evento de roubo de carga, o transbordo consiste no descarregamento do produto roubado e na transposição, remanejamento ou recarregamento de mercadorias. Esta é geralmente uma etapa que precede a recepção, embora possa fazer parte dela.

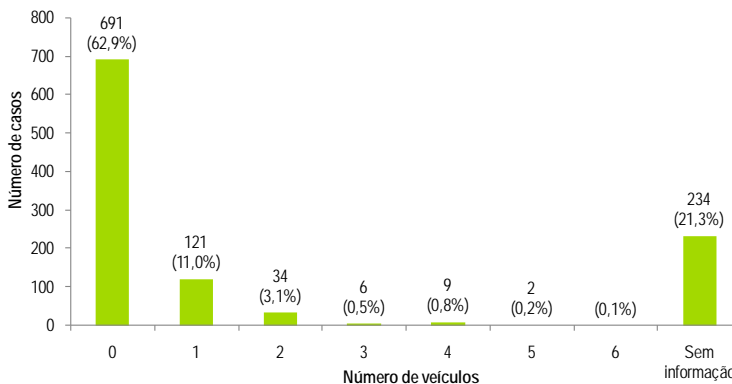
Esta divisão foi realizada, pois, por conta de suas características serem diferentes daquelas encontradas nas abordagens, configurando uma dinâmica própria, na qual a análise espacial se torna ainda mais explicativa do fenômeno.

Veículos utilizados nos transbordos

Quanto ao número de veículos utilizados exclusivamente durante o transbordo das cargas roubadas, foi possível encontrar esta informação para 864 casos (ou 78,7%). Assim, dos casos para os quais temos informações, pode-se perceber que a maior prevalência encontrada não se refere ao uso de mais veículos durante o transbordo das cargas (Gráfico 19). No geral, quando não há a utilização de outros veículos para o transbordo, a carga é repassada para o próprio veículo do autor, ou então colocada em algum outro local. Este foi o panorama encontrado em 691 casos, ou seja, em 62,9% do total, sem grandes diferenças entre os tipos de cargas roubadas. Interessante notar que para os roubos de eletrônicos, por exemplo, nenhum veículo a mais foi utilizado no transbordo. Quando utilizados, apenas um veículo na cena foi o contexto mais comum, com apenas 11,0% do total (121 casos).

Gráfico 19

Número de veículos utilizados no transbordo – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Este panorama difere daquele encontrado sobre o número de veículos utilizados quando da abordagem, que se referiu predominantemente à existência de ao menos um veículo, como visto na Tabela 9. Neste sentido, pode-se ver que o número de casos em que não houve a utilização de veículos no transbordo é muito menor do que nas abordagens (39 versus 691).

Quando observa-se a quantidade de veículos utilizados durante o transbordo das cargas roubadas, temos um total de 259 veículos a mais envolvidos, conformando, portanto, uma média de 0,3, o que é compatível com a informação anterior, sobre não usar veículos durante este momento do roubo de carga. Com maior média tem-se a situação dos transbordos de cargas de bebidas, para os quais foi utilizado 0,6 veículo por ação, o dobro da média geral (Tabela 18).

Tabela 18
Média de veículos utilizados no transbordo por tipo de carga roubada – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos)

Tipo de carga	Número de casos	Veículos utilizados no transbordo	
		Total	Média
Bebidas	53	32	0,6
Eletrodomésticos	27	12	0,4
Cigarros	163	56	0,3
Gêneros alimentícios	291	98	0,3
Móveis	9	3	0,3
Outros	16	4	0,3
Medicamentos	21	4	0,2
Diversos	227	43	0,2
Cosméticos	44	7	0,2
Eletrônicos	13	0	0,0
Total	864	259	0,3

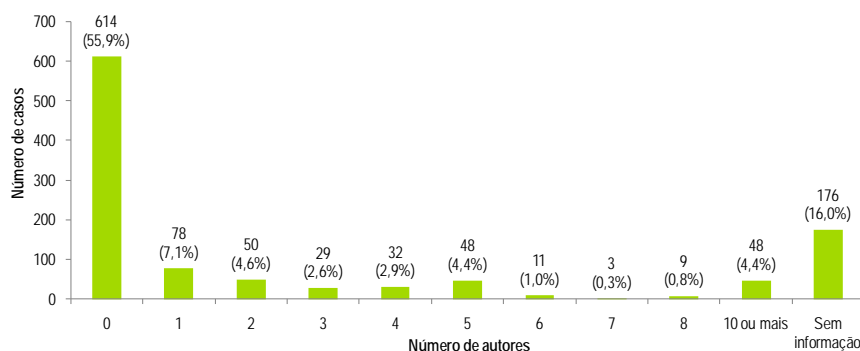
Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Autores envolvidos nos transbordos

Quanto ao número de autores na cena no momento do transbordo das cargas roubadas, vemos que na maior parte dos casos as vítimas não identificaram mais pessoas para realizar tal tarefa (55,9%). Dessa forma, o cenário mais provável é que a carga roubada deva ter sido descarregada e transportada pelos próprios autores que realizaram a abordagem.

Gráfico 20

Número de autores no transbordo – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Dos casos sobre os quais obtivemos informações sobre quantas pessoas estavam aguardando no local de transbordo (922 casos), a média geral de envolvidos foi de 1,3 por roubo de carga, envolvendo, portanto, 1.184 pessoas somente nesta fase do roubo (Tabela 19). Apesar da baixa casuística, chama atenção o número de pessoas envolvidas no transbordo de móveis, com média de 11,8. Em segundo lugar, mesmo com valor bem mais baixo, mas ainda quase três vezes maior que a média geral, encontra-se a média de 3,8 autores no local de transbordo de cargas roubadas de bebidas.

Tabela 19
Média de autores no transbordo por tipo de carga roubada – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos)

Tipo de carga	Número de casos	Autores envolvidos no transbordo	
		Total	Média
Móveis	12	141	11,8
Bebidas	54	207	3,8
Gêneros alimentícios	307	662	2,2
Diversos	240	433	1,8
Eletrodomésticos	30	45	1,5
Eletrônicos	15	21	1,4
Outros	21	23	1,1
Medicamentos	23	20	0,9
Cigarros	173	131	0,8
Cosméticos	47	21	0,4
Total	922	1.184	1,3

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

A Tabela 20 apresenta o número de autores por tipo de carga roubada. Embora com baixa casuística, destacam-se as ocorrências com grande número de autores durante o transbordo, contando com 20 ou mais autores, principalmente no que se refere aos gêneros alimentícios (três casos com 20 pessoas a mais no transbordo, cinco casos com mais 30 pessoas e um caso com mais 70 pessoas), de bebidas (um caso com 20 pessoas a mais, dois casos com 30 e um com 50), e móveis (com um caso com mais 20 pessoas e mais um com 100 pessoas a mais para a realização do transbordo).

Tabela 20
Número de autores no transbordo por tipo de carga roubada – seis áreas com as maiores concentrações de ocorrências – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

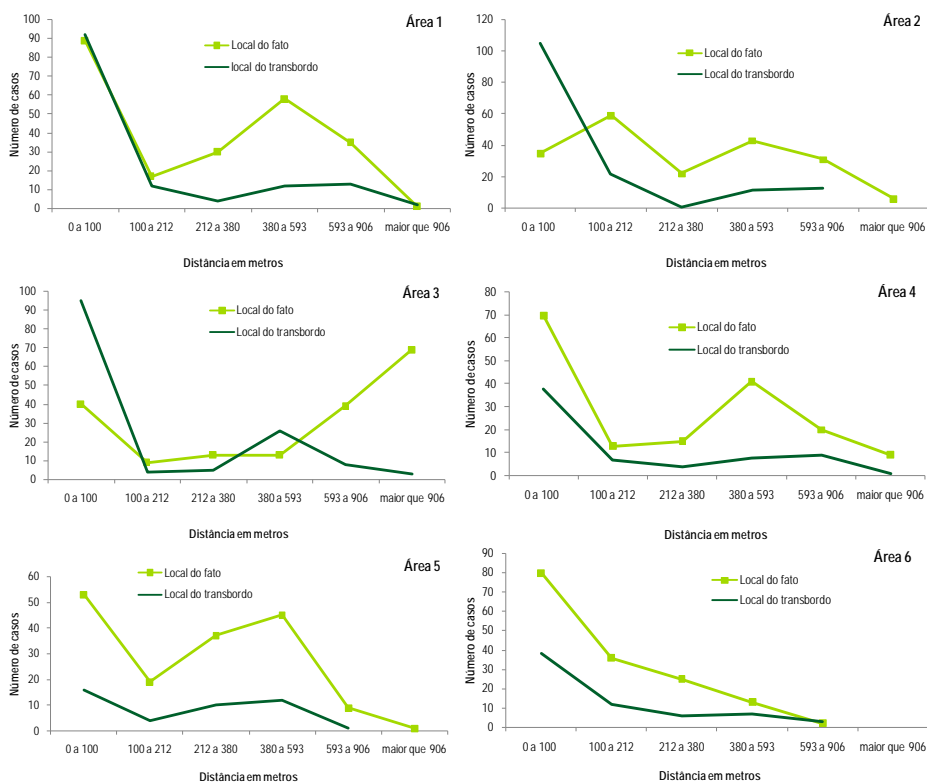
Tipo de carga	Autores envolvidos no transbordo										Total	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10 ou mais		Sem informação
Gêneros alimentícios	195	27	14	11	12	19	5	1	3	20	0	307
Diversos	160	16	13	4	8	14	5	1	5	14	0	240
Cigarros	128	19	9	4	2	7	0	1	0	3	0	173
Bebidas	27	6	5	3	3	4	0	0	0	6	0	54
Cosméticos	39	3	2	0	1	2	0	0	0	0	0	47
Eletrodomésticos	19	3	2	2	1	1	0	0	1	1	0	30
Medicamentos	15	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	23
Eletrônicos	12	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	15
Móveis	4	1	2	2	0	0	0	0	0	3	0	12
Outros	15	1	0	1	2	1	1	0	0	0	0	21
Sem informação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	176	176
Total	614	78	50	29	32	48	11	3	9	48	176	1098
%	55,9	7,1	4,6	2,6	2,9	4,4	1,0	0,3	0,8	4,4	16,0	100,0

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Análise espacial dos transbordos

A espacialidade propriamente dita do estudo das seis áreas focaliza as relações de proximidade entre os locais do fato, os locais de transbordo, os principais corredores viários e as áreas sob foco especial sobrejacentes, bem como as interações espaciais entre os locais do fato e os do transbordo, em conformidade com as aferições obtidas da leitura das dinâmicas dos 1.098 casos. A Figura 5 a seguir busca representar o bojo das relações com as áreas sob foco especial, enquanto que os cartogramas a seguir buscam representar os aspectos concernentes à localização específica, no que tange às relações supracitadas.

Figura 5
Distância entre locais do fato e locais do transbordo em relação às áreas sob foco especial – estado do Rio de Janeiro – 2018

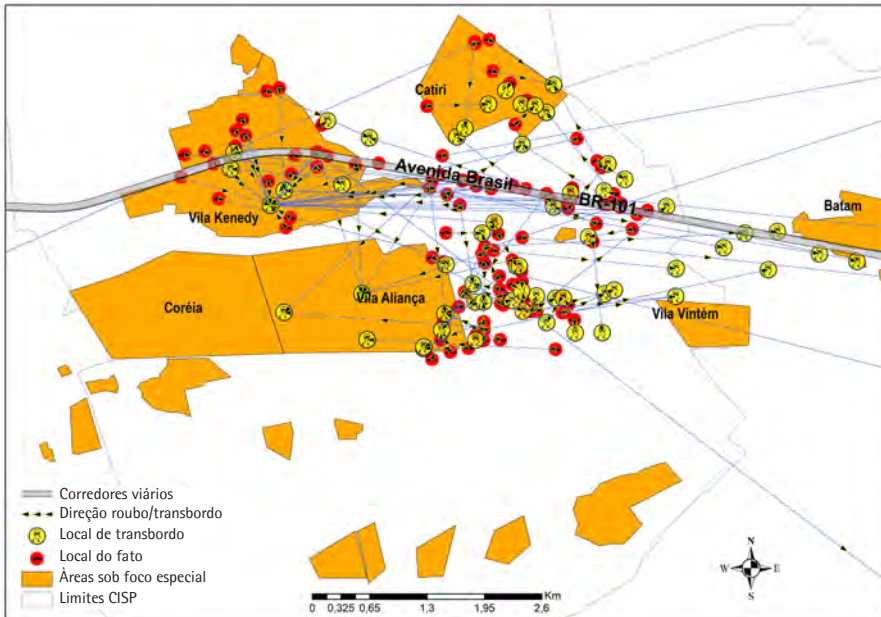


Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Ao analisar os gráficos acima é possível notar que há relações de proximidade nos dois casos: tanto dos locais do fato em relação às áreas sob foco especial como dos locais de transbordo em relação às áreas sob foco especial. É possível notar que a relação é bem mais intensa nos casos de locais de transbordo em comparação à mesma variação para os locais do fato. Isso significa que para as seis áreas a atuação territorial

dos grupos criminosos (ou do indivíduo criminoso) vem servindo como aporte, tanto para a abordagem como para o transbordo, sendo que para o transbordo essas relações se mostraram mais contundentes.

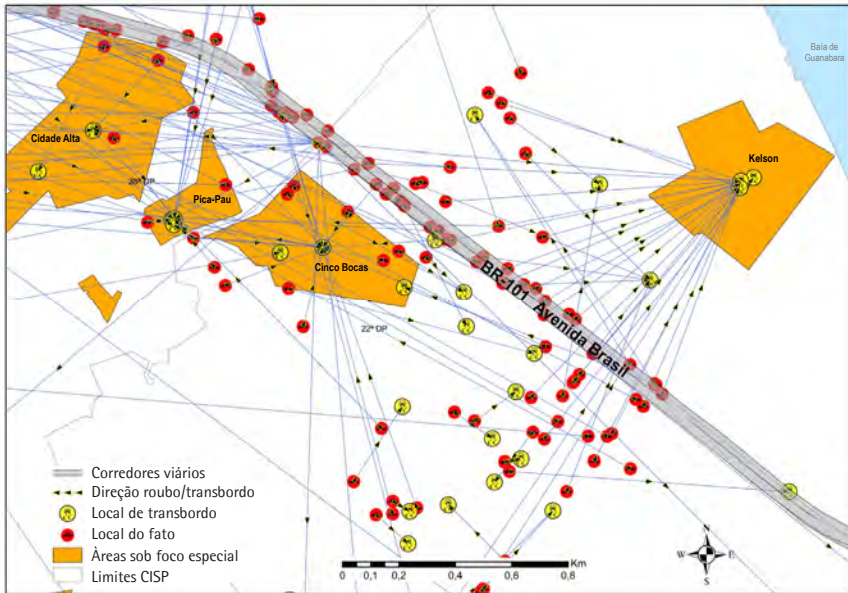
Cartograma 15
Casos de roubo de carga e interações espaciais entre os locais do fato e os do transbordo – área 1 (Vila Kennedy, Vila Aliança e Catiri) – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Na área 1, as interações espaciais entre os locais do fato e os do transbordo se dispõem de maneira difusa, de modo que a identificação de padrões por meio da observação dos elementos dispostos no mapa se torna pouco eficaz. Entretanto, é possível notar a existência de locais de afluxo de carga roubada. O principal deles fica situado no interior da Vila Kennedy, que apresenta forte atração sobre muitos locais da Avenida Brasil (BR-101), cooptando muitas das mercadorias que circulam pela via, sobretudo cigarros, como já foi analisado anteriormente. Além da Vila Kennedy, é possível identificar diferentes locais de transbordo dentro do perímetro do Catiri, o que indica haver uma funcionalidade específica deste local na prática criminosa aqui estudada.

Cartograma 16
Casos de roubo de carga e interações espaciais entre os locais do fato e os do transbordo
– área 2 (Kelson, Cinco Bocas e Cidade Alta) – 2018

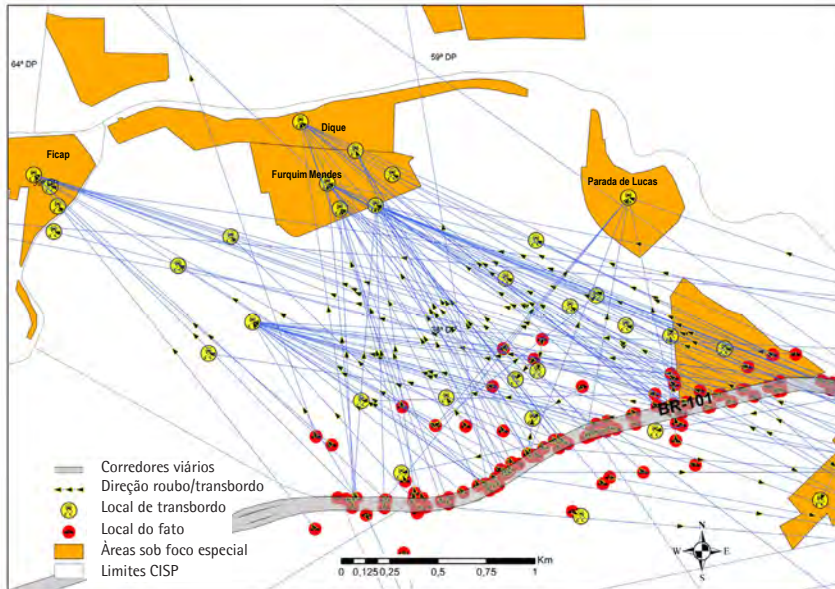


Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Na área 2, os locais do fato apresentam uma relação de distância menos acentuada com as áreas sob foco especial. Nesse sentido, vale notar a existência de poucos locais do fato nos perímetros das áreas sob foco especial. Conforme indicado no gráfico referente à área 2 na Figura 5, é possível perceber a inclinação acentuada da linha em verde claro, no intervalo mais próximo de zero. Já no que diz respeito às relações de distância entre os locais de transbordo e as mesmas áreas sob foco especial, é possível perceber um efeito bem diferente. No mesmo gráfico da Figura 5, a linha em verde escuro apresenta uma declinação muito acentuada nos mesmos intervalos, indicando, inclusive, a existência de muitos locais de transbordo dentro dos perímetros das áreas sob foco especial imediatamente adjacentes à área 2, notadamente as localidades da Kelson, Cinco Bocas e Pica-Pau, cuja função de locais de transbordo ficou evidente.

A análise espacial da área 2 também indicou a existência de forte cardinalidade entre os locais do fato e os do transbordo, sobretudo nas localidades supracitadas, onde o afluxo de mercadorias, notadamente de gêneros alimentícios, fica evidente pela simples observação do Cartograma 16.

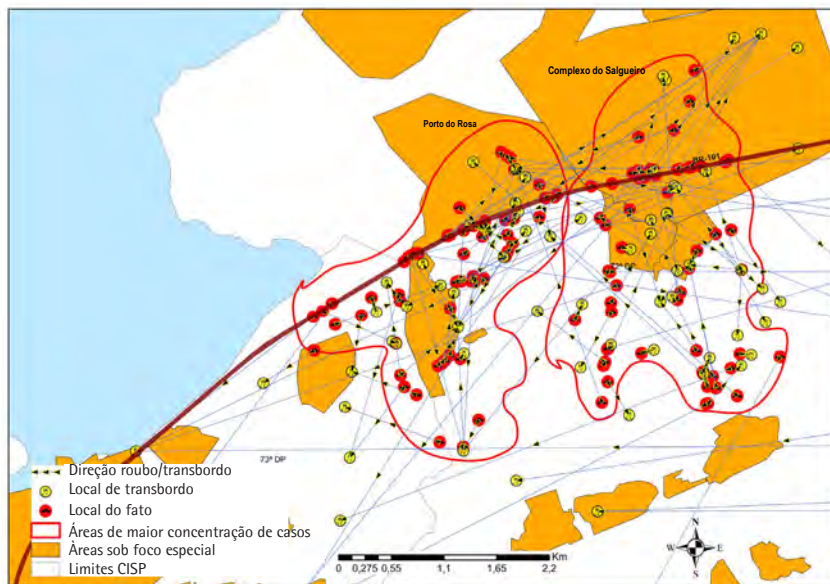
Cartograma 17
Casos de roubo de carga e interações espaciais entre os locais do fato e os do transbordo
– área 3 (Furquim Mendes, Dique e Ficap) – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Os dados denotam um aspecto emblemático das relações entre os locais do fato e os do transbordo na área 3. Em primeiro lugar, o padrão concernente às relações de distância se mostrou visível. O padrão apresentado no gráfico referente à área 3 da Figura 5, bem como no Cartograma 17, indica haver uma distância relativa maior entre os locais da abordagem e os locais efetivos de transbordo. A análise da orientação dos fluxos evidenciou um padrão bastante peculiar com sentido noroeste, em direção às localidades Furquim Mendes, Dique e Ficap. Isso se reflete nas relações de cardinalidade, para as quais as evidências são ainda maiores. As interações entre os locais do transbordo e os do fato denotam a existência de muitos locais de transbordo, com forte afluxo de mercadorias, com alguns locais de transbordo cujos muitos locais do fato se situam na área 2. Isso indicou que um trecho específico da Avenida Brasil sofreu demasiadamente pelos recursos cooptados por parte de grupos criminosos que agem em âmbito local. Vale destacar, ainda, o elevado valor somado das mercadorias roubadas nessa área, como foi analisado anteriormente, na qual prevaleceu o roubo de cargas de gêneros alimentícios.

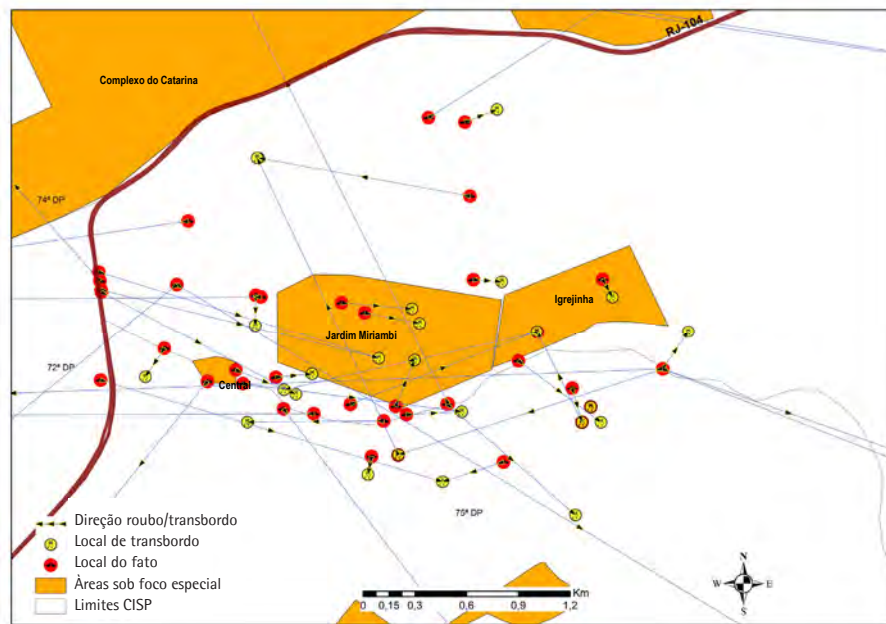
Cartograma 18
Casos de roubo de carga e interações espaciais entre os locais do fato e os do transbordo
– áreas 4 e 6 (Complexo do Salgueiro e Porto do Rosa) – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

O Cartograma 18 representa as relações entre os locais de transbordo e os do fato em duas das áreas estudadas, área 4 e área 6. Tomando as duas áreas como um todo, a análise espacial indicou a existência de padrões específicos, tanto para as relações de distância com as áreas sob foco especial como para as interações entre os locais do fato e os do transbordo. Não obstante, a influência territorial do Complexo do Salgueiro sobre as demais áreas teve um peso muito grande na caracterização do problema nas duas áreas citadas. Em primeiro lugar, o Complexo do Salgueiro possui uma das maiores áreas entre todas as áreas sob foco especial. Ademais, sua área é entrecortada por um dos principais corredores de acesso ao interior do estado. Unindo as áreas do Porto do Rosa e do Complexo do Salgueiro, elas abrangem aproximadamente mais de 5 km da Rodovia BR-101.

Cartograma 19
Casos de roubo de carga e interações espaciais entre os locais do fato e os do transbordo
– área 5 (Lagoinha e Jardim Miriambi) – 2018



Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

A área 5, por sua vez, apontou a existência de um padrão específico: a distribuição dos locais do fato e os de transbordo é difusa. Não obstante, o recorte fica situado junto a um dos principais centros comerciais de São Gonçalo, o distrito de Alcântara, e à Rodovia RJ-104 onde foram verificados casos cujo local de transbordo identificado foi o Jardim Miriambi, designado como área sob foco especial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste Dossiê vimos que, apesar do aumento dos roubos de carga acumulado entre 2013 e 2018, no último ano da série começou a haver uma inversão favorável desta tendência, com um total de 9.182 delitos dessa natureza e uma redução de 13,4% em relação ao ano anterior.

Do ponto de vista temporal, foi verificado um padrão de sazonalidade deste crime, com aumentos desse tipo de registro nos meses finais de cada ano justamente por conta da maior circulação de cargas relacionadas às compras do período do natal. Ainda, em 2018 verificou-se que a maior parte das ocorrências foram registradas nos dias de semana, principalmente entre terças e sextas-feiras. O período com mais ocorrências foi marcadamente o da manhã, entre 8h e 13h, com pico entre 10h e 11h.

Quanto ao local prioritário dessas ocorrências, a capital do estado se mostrou ser a região onde houve mais registros desses delitos ao longo de toda a série histórica, principalmente na zona norte e na zona oeste. Em 2018, a capital acumulou 43,8% do total, seguida do município de São Gonçalo, com 18,5%. Ainda, houve preponderância de casos ocorridos no contexto urbano, em vez de em rodovias (17,7%), configurando, assim, um fenômeno fluminense cujo *lôcus* preferencial se encontra na malha urbana.

Apesar de haver no estado uma delegacia especializada nesse delito, esta registrou somente 4,3% das ocorrências de 2018 (398 casos), sendo os outros registros lavrados pelas demais delegacias distritais do estado. Esta situação nos levou à necessidade de buscar mais elementos para qualificar as informações constantes nos registros de ocorrência, culminando na análise detida das seis áreas com as maiores concentrações de roubos de carga do estado. As seis áreas estudadas somaram 1.098 casos desse delito em 2018, sendo três delas localizadas na capital (duas na zona norte e uma na zona oeste) e as restantes no município de São Gonçalo.

Para as áreas estudadas, portanto, foi verificado que o tipo de veículo mais abordado foi caminhão (44,9%), os quais transportavam preferencialmente cargas referentes a gêneros alimentícios, cargas diversas e cigarros, representando, juntas, 74,8% do total dos roubos de carga estudados. Assim, chegou-se a mais de R\$ 37 milhões em cargas roubadas em 2018 somente nessas áreas, com média de perda de pouco mais de R\$ 100 mil por dia. A maior parte dessas cargas foi posicionada na faixa de valor entre R\$ 1 mil e R\$ 5 mil.

Ainda, dividindo os roubos em seus dois momentos principais – abordagem e transbordo, vemos que durante as abordagens houve maior prevalência do uso de somente um veículo, com média de 1,3 por ação criminosa, envolvendo ao menos uma motocicleta em 46,6% dos casos estudados. A maior parte dos casos disse respeito a principalmente dois autores na cena, com *modus operandi* preferencial se referindo à ordem dada ao motorista (vítima) de seguir conduzindo o veículo, sem que o autor entrasse no mesmo (58,6%). Ainda, somando todas as situações em que as vítimas detectaram e reportaram o uso de arma de fogo, chegamos a um total de 831 casos, ou 75,7% do total.

Quanto às características específicas dos transbordos das cargas, a maior prevalência encontrada não se referiu ao uso de outros veículos durante este momento além daqueles que foram utilizados na abordagem. Da mesma forma, na maior parte dos casos as vítimas não identificaram mais pessoas para realizar tal tarefa, o que conformou a média geral de 1,3 autor envolvido somente no transbordo.

No que se refere às áreas estudadas, a combinação de informações espaciais e não espaciais apontou a existência de diversos padrões. O padrão de temporalidade se deu por conta da variação mensal: os melhores exemplos foram colhidos nas áreas 2 e 3, que apresentaram ritmos semelhantes devido à proximidade entre elas. O mesmo ocorreu com as áreas 4 e 6. Ainda, um dos padrões mais emblemáticos aqui aferidos consistiu na influência dos "nichos territoriais" na ação dos grupos criminosos. Isso ficou evidente no modo de agir combinado com a utilização de recursos materiais (entre eles o território), cujo melhor exemplo é o da área 4, onde a posição relativa do Complexo do Salgueiro foi utilizada como principal aporte para as abordagens. Da mesma forma, o território foi um fator relevante na análise das interações espaciais entre os locais do fato e os do transbordo, sobretudo nas áreas 2 e 3, onde a chamada cardinalidade foi exposta de maneira clara.

Dessa forma, o presente trabalho lançou um olhar sobre a multiescalaridade do fenômeno dos roubos de carga, o que se refletiu tanto na estrutura do trabalho como um todo como nas análises. No que se refere às análises, a concentração espacial dos casos acabou por conduzir o foco do trabalho aos dois municípios com maior número de ocorrências, Rio de Janeiro e São Gonçalo, nos quais estão contidas as seis áreas com maior densidade espacial de ocorrências. Não obstante, se por um lado abranger apenas dois municípios pôde representar de maneira adequada os aspectos mais relevantes dos roubos de carga no estado, por outro lado a falta de informações acerca das peculiaridades de muitos casos ocorridos fora de nossa área de estudo criou limitações qualitativas que não puderam ser dimensionadas neste trabalho. Este é o caso de áreas situadas na Baixada Fluminense, que apresentaram grande concentração de casos cujas dinâmicas dos eventos não puderam ser analisadas. Com isso, percebe-se a necessidade de se criar rotinas de produção detalhada de informações concernentes à dinâmica criminal para que estudos como este possam ser mais abrangentes e mais frequentemente realizados.

Ainda, houve um importante aprendizado decorrente dos intentos analíticos empenhados neste estudo. Primeiramente, as questões aqui suscitadas deram vazão a experimentos que se mostraram fundamentais, pois, por meio deles, foi possível explorar as potencialidades das informações contidas nos registros de ocorrências de roubos de carga. O resultado foi a validação de uma proposta metodológica e a conformação de um modo de inferência espacial e não espacial sobre tais dados criminais.

Assim, por meio do exercício analítico aqui exposto, o Instituto de Segurança Pública reforça seu compromisso institucional em direção à acuidade do diagnóstico do fenômeno dos roubos de carga no estado do Rio de Janeiro. Entender que em diferentes áreas do estado há também diferentes circunstâncias que levam a essas ocorrências contribui para que políticas públicas de segurança sejam pensadas de

forma coerente com os também diferentes cenários sociais, espaciais e criminais. Mais do que isso: diagnósticos precisos propiciam que ações policiais sejam específicas, focadas em problemas também específicos, o que contribui para que soluções adequadas possam ser pensadas e implementadas.

SAIBA MAIS

A parceria entre o ISP e a DRFC

Antes de tudo, é importante ter em mente que dados e informações criminais correspondem aos elementos que agregam os valores fundamentais da cadeia de produção do conhecimento sobre uma determinada prática criminosa. No entanto, dados e informações, por si só, não efetivam um conhecimento, muito embora constituam sua matéria prima. O conhecimento, por sua vez, é a finalidade da análise criminal, mas para se tornar efetivo dependerá não apenas de políticas públicas, mas também da iniciativa e do comprometimento dos agentes nelas envolvidos.

Face à gravidade dos roubos de carga exposta neste Dossiê, esta seção se insere no contexto do apoio específico dado à Delegacia de Roubos e Furtos de Cargas (DRFC) por parte do Instituto de Segurança Pública (ISP) no ano de 2019. Continuando as ações já iniciadas no ano de 2018¹, a ideia aqui é expor sucintamente como se deu a parceria entre esses dois entes, com vistas a subsidiar as atividades por parte da especializada, bem como fomentar políticas de segurança que possam coibir de modo eficiente a prática criminosa dos roubos de carga no estado do Rio de Janeiro.

O apoio realizado teve com objetivo principal propor formas específicas de estruturação, representação e análise, a fim de transformar dados em informações pertinentes à rotina operacional da delegacia, construindo conhecimentos de forma conjunta. Tal apoio se traduziu em ações concretas, tais como:

a) Melhorar a acurácia das informações sobre os roubos de carga por meio da agregação de dados pertinentes à cadeia de produção da informação da DRFC;

b) Desenvolver novas rotinas de trabalho junto à DRFC para agilizar a aquisição e a atualização dos dados já coletados;

c) Aprimorar o conhecimento acerca do fenômeno dos roubos de carga, unindo esforços analíticos e recursos tecnológicos do ISP à experiência e ao conhecimento da DRFC.

O desdobramento das ações propostas para apoio à DRFC consistiu na criação, por parte do ISP, de um conjunto de produtos de caráter técnico-tecnológico para

1 - O trabalho teve por objetivo documentar os resultados obtidos no combate aos crimes de roubo de carga no estado do Rio de Janeiro no ano de 2018, conforme o artigo publicado: ARAÚJO, Renata et al. Mapeamento de ações e enfrentamento ao roubo de cargas: a prática da Delegacia de Roubos e Furtos de Cargas – DRFC. **Revista Cadernos de Segurança Pública**. Ano 11, Número 11, fevereiro de 2019. Disponível em: <<http://www.isprevista.rj.gov.br/download/Rev20191104.pdf>>. Último acesso em novembro de 2019.

2 - O ISPGeo, portal gerido pelo ISP, é uma solução de tratamento, análise, integração e visualização de dados georreferenciados e tabulares, com capacidade de integração entre diversas bases de dados (espaciais e não espaciais) e interface amigável e intuitiva. Seu acesso é restrito a policiais militares, policiais civis e demais gestores da segurança pública do estado.

facilitar o trabalho diário da DRFC. Tendo como principal ferramenta o ISPGeo², os produtos desenvolvidos ajudaram a instrumentalizar o processo de interoperabilidade das instituições parceiras (ISP/DRFC), bem como agilizar a transformação de dados em informações produzidas no âmbito da rotina operacional das referidas instituições, estabelecendo um legado permanente e emblemático dessa parceria.

Os produtos desenvolvidos no âmbito da parceria disseram respeito a uma base de dados organizada pelo ISP incluindo as informações da DRFC, bem como dois módulos de aquisição do ISPGeo: um para edição (prevendo alimentação diária com dados da DRFC) e outro para análise (consumo das informações por parte da equipe da DRFC). No geral, foi construída uma ferramenta dentro do ISPGeo para *input* contínuo e dinâmico de dados por parte da DRFC (reforçando a autonomia da mesma em trabalhar com seus dados), além de permitir a visualização dos dados a serem imputados. Os detalhamentos das atividades de apoio serão expostos a seguir.

Objetivos

O trabalho de apoio às ações de combate aos roubos de carga visou ao desenvolvimento de um processo integrado de estruturação, representação e análise, por meio do qual ocorreu a agregação de dados pertinentes à cadeia de produção da informação sobre os roubos de carga. Para tal intento, foram propostas algumas ações necessárias.

A primeira delas foi a de construir de forma conjunta uma rotina de atualização e tratamento de dados junto à DRFC, ou seja, um sistema de aquisição, armazenamento, processamento e manutenção dos dados – o que também incluiu os dados coletados pela DRFC no período anterior à implementação do projeto. Inicialmente, foi necessário definir uma solução técnica para a rotina de atualização dos dados e o escopo de disseminação dos mesmos, bem como os tipos de insumo a serem compartilhados, considerando a estrutura de dados a ser desenvolvida (tipo de arquivo, atributos, modo de armazenamento, etc.). Da mesma forma, foi necessário estipular uma forma de assegurar o acesso, a periodicidade de atualização e a entrega dos dados produzidos, bem como as fontes de dados e as atribuições das equipes de ambas as partes (ISP e DRFC).

No que tange à agregação de valores à cadeia de produção das informações advindas da DRFC, foram considerados pertinentes os dados obtidos por meio das dinâmicas dos fatos avocados em cada registro de ocorrência, relativos ao tipo de bem, aos autores e ao transbordo das cargas realizado durante ação criminosa. Este último envolve um conjunto de características espaciais e não espaciais, como o local do transbordo e da rota de fuga, bem como a criação de pontos e geocodificação com maior acurácia, além da geração de *rankings* e grafos orientados dos locais de roubo (locais do fato) aos locais de transbordo.

Procedimentos (operacionalização)

Foi apresentada uma proposta de trabalho com ênfase no apoio instrumental

oferecido pelo ISP, havendo, por parte da DRFC, a designação das ações prioritárias estabelecidas pela delegacia. Por parte do ISP, coube a apresentação das ferramentas tecnológicas e de suas potencialidades, o que resultou em uma proposta concernente ao escopo de trabalho conjunto, na qual se embasou o modelo conceitual do sistema.

Em seguida, foi definido o escopo inicial do projeto quanto à rotina de trabalho, dizendo respeito à atualização e à disseminação dos dados na cadeia de produção da informação, cujo resultado foi a criação de um sistema de aquisição, armazenamento, processamento e manutenção. O desfecho desta primeira etapa foi a consolidação da proposta final, sendo a seguinte de consolidação dos dados preliminares e do relatório do projeto para ser incluído neste Dossiê.

Resultados preliminares: a ferramenta de apoio à DRFC

Os primeiros resultados do trabalho puderam ser apresentados com a aplicação ISPGeo/DRFC ainda em desenvolvimento. As ações propostas e acordadas para a realização do projeto culminaram em um sistema no qual os dados obtidos a partir da leitura das dinâmicas das ocorrências criminais são atualizados diariamente durante as rotinas operacionais da DRFC. Neste processo, os elementos básicos do transbordo criminoso são aferidos e computados como estrutura de dados, a saber: o local do transbordo e/ou da rota de fuga dos criminosos; o tipo de bem subtraído; além de algumas informações adicionais consideradas pertinentes, que podem se referir ao valor da carga, ao número de autores, ao modo de abordagem, ao modo de evasão do local de abordagem, entre outros.

a) Consulta e visualização de mapas e tabelas

A consulta é a etapa inicial do uso rotineiro da aplicação proposta. Por ocasião da consulta são designadas as ocorrências a serem trabalhadas em um dia. Os dados da referida consulta são baixados e disseminados às equipes em serviço naquele dia. As consultas abrangem: os dados para atualização da consulta diária das ocorrências de roubos de carga (referentes ao dia anterior); a consulta e a visualização dos locais do fato, do transbordo e/ou rotas de fuga no mapa (geocodificados), com atualização do dia anterior; e a geração de planilha com os casos consultados. Existem, ainda, recursos adicionais que podem auxiliar na identificação de locais e percursos concernentes à ação criminosa, como a busca avançada de locais (comunidades, pontos turísticos, vias e logradouros, etc.), além de um simulador de rotas que analisa diferentes parâmetros.

b) Edição facilitada em mapas e tabelas

A edição é uma etapa crucial deste trabalho, pois sintetiza o propósito original da produção de informações, sendo ponto de partida para a efetivação do conhecimento construído no escopo do trabalho. Trata-se da agregação de dados como valores à cadeia de produção da informação.

A etapa de edição abrange: inserção de dados pertinentes ao transbordo, à rota de fuga e ao tipo de bem subtraído; edição e inserção de pontos e de outros atributos já

existentes, sendo possível inserir novos registros; geração e visualização das consultas das rotas estimadas entre os locais do fato, do transbordo e/ou de rotas de fuga; e geração de planilha com os casos consultados.

c) Análises

As análises resultam da combinação de diferentes elementos obtidos a partir da informação produzida em todo processo, representada por meio de itens presentes na aplicação ISPGeo/DRFC. As análises propiciam os seguintes resultados: os grafos orientados que conectam os locais do fato aos de transbordo; as densidades estimadas dos pontos de abordagem ou de transbordo; a identificação de áreas críticas derivadas das densidades estimadas; os cruzamentos espaciais; e as distâncias calculadas entre feições presentes no mapa.

Considerações finais

As funcionalidades da ferramenta construída dizem respeito a questões fundamentais para que a DRFC tenha dados qualificados e atualizados, sempre com o intuito de utilizá-los para fins de planejamento operacional, apoiando a tomada de decisão gerencial quanto à mitigação dos roubos de carga. Quanto à edição de conteúdos por parte da equipe da DRFC, a ferramenta construída possibilita a inserção de dados pertinentes aos transbordos, às rotas de fuga e aos tipos de bens subtraídos, havendo, também, a possibilidade de inserção de novos registros, pontos e outros atributos. Dessa forma, com a ferramenta, estas informações constantes nos registros de ocorrência podem ser inseridas na plataforma para pronto uso da equipe, evitando a multiplicação de planilhas diárias.

As evidências aqui apresentadas nos indicam a importância da análise criminal quando da investigação dos roubos de carga. Embora comumente a lógica da investigação policial seja individual, caso a caso, é somente por meio da análise criminal que se torna possível visualizar padrões de crimes e estabelecer correlações entre ocorrências. A análise criminal propiciada pelo ISP, pois, qualifica a investigação, adicionando insumos importantes à resolução de crimes. Ou seja, uma visão mais global do fenômeno, estudando o apanhado de casos, traz mais elementos analíticos não somente para o pesquisador, mas, sobretudo, para o investigador policial, facilitando seu trabalho.

OUTROS OLHARES

Contrariando os pessimistas

Edson Henrique Damasceno

*Delegado Titular da Delegacia de Roubos e Furtos de Cargas da Secretaria de Polícia Civil do Estado do Rio de Janeiro
MBA em Gestão de Segurança Pública pela Fundação Getúlio Vargas*

Não é novidade dizer que o roubo de cargas no Rio de Janeiro chegou a índices elevados. Nos últimos anos, transportadoras e motoristas passaram a considerar o estado fluminense como uma preocupação, dado o receio de haver mais vítimas para alimentar as estatísticas de ocorrências dessa natureza.

Ao traçarmos uma evolução histórica, a simples visualização das estatísticas anuais aponta um fenômeno interessante. Enquanto entre os anos de 2011 e 2013 os números oscilaram entre 3.073 e 3.534, a partir de 2014 houve um aumento expressivo, quando se atingiu, especificamente em 2017, o patamar de 10.599 ocorrências por ano.

Evidentemente, os números são capazes de demonstrar a evolução das ocorrências, porém são incapazes de apontar suas razões. Tampouco conhecemos registros teóricos que expliquem esse fenômeno. Porém, não há como se relegar à experiência adquirida atuando em unidades que possuíam como principal objetivo o enfrentamento ao crime organizado.

As premissas e conclusões contidas neste artigo são empíricas e, desta forma, têm como base investigações sobre organizações criminosas, bem como entrevistas realizadas com indivíduos capturados por nossa equipe. Dentre eles, grandes líderes de tais organizações.

De fato, há de se considerar aqui duas premissas. A primeira, os criminosos evoluem e, ao contrário do que muitos pensam, também se informam, se comunicam e possuem visão estratégica. A segunda, criminosos não perdem a oportunidade de aumentar seus lucros. Nesta ordem de ideias, vemos que o roubo de cargas se difundiu por todo o estado do Rio de Janeiro. Logo os criminosos entenderam que esta era uma fonte rápida, praticamente sem qualquer investimento, de auferir lucro. Perceberam que, ao contrário do que se dá na traficância de drogas, em que a organização criminosa tem que investir recursos financeiros para comprar a droga no atacado e pagar aos fornecedores independentemente de a droga ter sido vendida ou apreendida pela polícia, no caso do roubo de cargas, se a polícia recupera os bens, só perdem o tempo que utilizaram para a ação, bastando "sair e roubar outra carga".

Com isso, além das atuações de grupos especializados em roubos de carga, típicos de rodovia, multiplicaram-se as ações das mais diversas maneiras, desde as mais ostensivas, com emprego de fuzis (geralmente objetivando cargas de maior valor agregado ou com escolta), até roubos extremamente amadores, nos quais sequer se sabe qual é a carga alvo, em que um único indivíduo parte da comunidade, às vezes até em um veículo adquirido licitamente, desarmado, aborda o motorista e simplesmente o manda seguir para o interior da comunidade. Ressalte-se que, neste último caso, o motorista obedece por não saber se o roubo está ou não armado, bem como pelo receio de ser abordado no futuro pelo mesmo criminoso, já que comumente repete as rotas. Obviamente, também há os casos em que o motorista ou algum empregado está mancomunado com os criminosos, circunstância que se busca apurar no curso das investigações.

Assim, a atuação polêmica de determinados líderes de organizações criminosas somada aos crescentes índices de roubo de cargas logo chamaram a atenção da imprensa, que passou a noticiar com frequência tais ocorrências e o quanto de dinheiro era movimentado. Essa disseminação dos roubos de cargas culminou com as estatísticas que se observaram nos anos seguintes, tendo essa escalada perdurado até o início de 2018, quando se deu a intervenção federal no estado do Rio de Janeiro.

Na ocasião, houve substituição no comando da Delegacia de Roubos e Furtos de Cargas (DRFC), passando sua titularidade ao Dr. Delmir Gouvea, que, com uma postura extremamente arrojada, mudou completamente a forma de atuar da unidade.

Ainda em 2018, diante das características das ocorrências, passou-se a realizar, junto ao Instituto de Segurança Pública, uma análise criminal eficaz que indicava não somente os locais de abordagem, mas, sim, as comunidades de onde os criminosos saem para roubar e, por consequência, para onde voltam com o veículo transportador para realizar o transbordo da carga roubada. Tal medida se mostrou extremamente inteligente, pois, até nos casos em que o criminoso sequer se vale de uma arma para a abordagem, a carga é transbordada nas comunidades onde há atuação das organizações criminosas. Inibida a saída do criminoso ou seu regresso com a carga roubada, impede-se a ocorrência do crime.

Explica-se: em diversos casos existe uma aparente legalidade da situação, uma vez que o roubo está desarmado e em veículo regular e, assim, passa com tranquilidade em blitzes, não tendo a polícia ostensiva meios de saber que se trata de crime em andamento e evitar aquela determinada ação. Nesta perspectiva, com o trabalho de inteligência, passou a ser possível abarcar e reprimir também os casos que passavam despercebidos em abordagens policiais rotineiras.

Com esta estratégia, a DRFC alinhou esforços com as forças federais que à época se encontravam no estado do Rio de Janeiro, passando a atuar, em conjunto, no entorno das comunidades em que se realizavam os transbordos das cargas roubadas. O método de trabalho foi extremamente exitoso, a ponto de os números indicarem uma redução de 1.417 ocorrências no ano de 2018 quando comparado com 2017, ou seja, uma queda de 13,4%.

Ao final de 2018, entretanto, com o fim da intervenção federal no estado do Rio de

Janeiro, alguns setores passaram a fomentar um cenário de desconfiança e pessimismo, uma vez que apostavam que com a retirada dos recursos federais, especialmente as tropas, inexoravelmente os índices de roubos de carga subiriam.

Foi exatamente neste cenário de mudança que, em janeiro de 2019, assumimos a DRFC. A dificuldade do desafio era evidente. Porém, sabíamos que a estratégia principal, que alcançou excelentes resultados no ano anterior, já estava moldada pela equipe que nos antecedeu. Além disto, o Departamento Geral de Polícia Especializada e a então recém criada Secretaria de Estado de Polícia Civil elegeram o roubo de cargas como uma de suas absolutas prioridades e, desde o primeiro momento, deram todo o suporte necessário para o êxito das atividades da DRFC, somando esforços no sentido de alcançar os melhores resultados.

Desta forma, o que fizemos foi manter o que já havia se mostrado eficiente, implementando novas estratégias a fim de compensar a ausência do apoio das forças do governo federal na segurança pública do nosso estado. Assim, para traçar o novo plano de ação, partimos da premissa de que os roubos de carga e as organizações criminosas que exploram o tráfico de drogas estão intimamente ligados no Rio de Janeiro.

Assim, apostamos na implementação de um método de trabalho que conjuga agilidade e contundência. Agilidade no que se refere a ter uma equipe capaz de se deslocar rapidamente para as regiões mais críticas e atuar, inclusive concomitantemente, em regiões distintas, e contundência no que tange a atuar de forma efetiva contra as organizações criminosas que agem nas comunidades onde mais ocorrem transbordos de cargas roubadas.

Neste ponto, cabe destacar a grande parceria, ratificada no início de 2019, entre a DRFC e o Instituto de Segurança Pública, o qual nos tem fornecido uma análise criminal extremamente detalhada, provendo ferramentas fundamentais para nortear nossas ações. A partir de um controle diário, inclusive com novos recursos desenvolvidos pelo ISP e colocados à nossa disposição, verificamos os locais onde ocorrem o maior número de transbordos de cargas roubadas, o que nos permite dar uma resposta rápida e intensificar as ações de repressão às organizações criminosas que neles atuam.

Neste sentido, nossas equipes trabalham todos os dias norteadas pelo que os números demonstram ter ocorrido no dia anterior, buscando não só atuar no entorno das comunidades que apresentaram maior número de ocorrências como também incursionar naquelas com o objetivo de cumprir mandados de prisão e verificar a procedência de informações de inteligência.

Com isso, criminosos têm sido presos em flagrante e foragidos capturados, sem contar que, evidentemente, as frequentes ações policiais nas comunidades acabam por interferir drasticamente nas atividades criminosas que lá ocorrem, causando prejuízo financeiro aos traficantes de drogas. Em paralelo, na DRFC há equipes que se dedicam integralmente a investigar os roubos de carga, objetivando identificar seus autores e angariar provas que possam embasar expedições de mandados de prisão e condenações. Ainda, com a intenção de aumentar os índices de esclarecimento de autorias, os policiais são divididos em equipes responsáveis por diferentes regiões do

estado e, excepcionalmente, por matéria (tipo de carga subtraída ou forma de atuação dos criminosos).

Cumpra salientar que tais práticas implementadas possuem um único objetivo: mostrar às organizações criminosas que roubar cargas as torna alvos prioritários, para os quais direcionamos todos os nossos esforços. Em suma, procuramos fazer com que os líderes de organizações criminosas, diante das prisões e apreensões que realizamos e consequentes prejuízos financeiros, se sintam desencorajados a fomentar o roubo de carga nas áreas onde atuam.

Hoje, completados 11 meses de nossa gestão, os números apontam que estamos seguindo a estratégia correta. Ao compararmos o período de janeiro a outubro de 2018 com janeiro a outubro de 2019, observamos o trabalho árduo e diário de nossos policiais e consecutivas quedas dos índices de roubos de carga: uma redução bastante expressiva que contabiliza menos 1.344 cargas roubadas no período analisado, ou seja, uma diminuição de 17,5%.

Necessário reafirmar que o apontado êxito na redução dos índices muito se deve ao imenso apoio que a DRFC tem recebido do Departamento Geral de Polícia Especializada e da Secretaria de Estado de Polícia Civil, os quais jamais mediram esforços para viabilizar nossas ações. Inclusive, em setembro de 2019 os roubos de cargas passaram a figurar no Sistema de Metas e Acompanhamento de Resultados, que, a partir da análise das incidências das diferentes áreas, é utilizado para aferir o desempenho das respectivas delegacias de Polícia Civil e batalhões de Polícia Militar. Tal medida claramente demonstra a atenção que o Governo do Estado do Rio de Janeiro tem dado ao tema.

Por fim, seguiremos nos adaptando e nos aperfeiçoando para melhor combater os roubos de carga, que, como dito, têm sido utilizados para capitalizar os criminosos, que se valem de tais recursos para adquirir mais drogas e armas. Nesta ordem de ideias, tem-se que a redução dos roubos de carga acaba acarretando, ainda que de forma colateral, um enfraquecimento na prática de outros crimes, porque golpeia de maneira contundente um dos pilares da organização criminosa, qual seja, o capital.

APÊNDICES

Apêndice 1 Delitos associados a roubos de carga – estado do Rio de Janeiro – 2018

Roubo de carga	Furto de veículo com carga – tentativa
Roubo de carga	Recuperação de carga roubada
Roubo de carga – combustível	Recuperação de carga roubada
Roubo parcial de carga	Recuperação de carga e veículo roubados
Roubo de veículo com carga	Recuperação de carga furtada
Roubo de carga – tentativa	Recuperação de carga furtada
Roubo de carga – tentativa	Recuperação de carga e veículo furtados
Roubo de carga – combustível – tentativa	Outras recuperações com carga
Roubo parcial de carga – tentativa	Recuperação de carga objeto de apropriação indébita
Roubo de veículo com carga – tentativa	Recuperação de carga objeto de estelionato
Furto de carga	Recuperação de carga e veículo objetos de apropriação indébita
Furto de carga	Recuperação de carga e veículo objetos de estelionato
Furto de carga – combustível	Outras titulações que envolvem carga
Furto parcial de carga	Apropriação indébita de carga
Furto de veículo com carga	Apropriação indébita de veículo com carga
Furto de carga – tentativa	Apropriação indébita de carga – tentativa
Furto de carga – tentativa	Apropriação indébita de veículo com carga – tentativa
Furto de carga – combustível – tentativa	Roubo de valores (fêria) em veículo de carga
Furto parcial de carga – tentativa	Roubo de valores (fêria) em veículo de carga – tentativa

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Apêndice 2
Casos de roubo de carga – estado do Rio de Janeiro – 1991 a 2018 (números absolutos)

Ano/ mês	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total	Varição
1991	63	64	71	81	82	82	82	71	91	83	94	157	1.021	–
1992	172	200	172	182	143	171	151	134	168	135	122	186	1.936	89,6%
1993	133	135	146	139	117	114	138	143	143	142	166	185	1.701	-12,1%
1994	94	96	101	112	139	112	140	108	92	102	101	189	1.386	-18,5%
1995	188	118	160	86	101	94	74	68	62	59	98	90	1.198	-13,6%
1996	196	216	265	250	244	237	254	251	250	272	249	319	3.003	150,7%
1997	256	198	227	246	276	259	186	257	308	310	275	265	3.063	2,0%
1998	320	255	309	220	246	240	256	189	147	83	115	125	2.505	-18,2%
1999	99	101	121	103	78	87	72	90	73	80	72	95	1.071	-57,2%
2000	245	293	274	303	327	324	278	253	255	252	271	316	3.391	216,6%
2001	264	212	292	281	283	273	264	284	270	272	281	347	3.323	-2,0%
2002	336	297	413	459	412	251	293	317	296	353	366	482	4.275	28,6%
2003	357	443	310	303	345	312	324	306	271	363	327	412	4.073	-4,7%
2004	292	279	388	422	480	419	367	305	352	408	428	574	4.714	15,7%
2005	402	421	442	357	359	397	351	400	341	312	344	496	4.622	-2,0%
2006	345	386	369	371	393	339	341	391	371	395	424	441	4.566	-1,2%
2007	414	309	506	374	392	376	338	342	327	324	383	387	4.472	-2,1%
2008	352	238	274	269	302	225	258	237	226	278	213	300	3.172	-29,1%
2009	212	188	236	226	236	221	206	228	217	187	224	269	2.650	-16,5%
2010	234	221	229	181	215	212	209	184	211	170	266	287	2.619	-1,2%
2011	231	234	226	239	273	247	221	253	242	257	300	350	3.073	17,3%
2012	299	288	348	298	342	287	265	328	247	315	288	351	3.656	19,0%
2013	336	258	262	290	307	229	256	290	282	295	309	420	3.534	-3,3%
2014	489	418	401	371	520	386	442	448	481	545	602	787	5.890	66,7%
2015	735	507	548	481	559	566	542	486	536	661	684	920	7.225	22,7%
2016	732	621	636	727	734	698	700	759	892	944	1.102	1.329	9.874	36,7%
2017	693	452	781	1.032	1.240	982	908	843	677	901	937	1.153	10.599	7,3%
2018	977	742	918	892	752	755	731	673	578	651	725	788	9.182	-13,4%

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Apêndice 3

Roubos de carga – estado do Rio de Janeiro – 1991 a 2018 (valores percentuais por ano)

Ano/mês	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
1991	6,2	6,3	7	7,9	8	8	8	7	8,9	8,1	9,2	15,4
1992	8,9	10,3	8,9	9,4	7,4	8,8	7,8	6,9	8,7	7	6,3	9,6
1993	7,8	7,9	8,6	8,2	6,9	6,7	8,1	8,4	8,4	8,3	9,8	10,9
1994	6,8	6,9	7,3	8,1	10	8,1	10,1	7,8	6,6	7,4	7,3	13,6
1995	15,7	9,8	13,4	7,2	8,4	7,8	6,2	5,7	5,2	4,9	8,2	7,5
1996	6,5	7,2	8,8	8,3	8,1	7,9	8,5	8,4	8,3	9,1	8,3	10,6
1997	8,4	6,5	7,4	8	9	8,5	6,1	8,4	10,1	10,1	9	8,7
1998	12,8	10,2	12,3	8,8	9,8	9,6	10,2	7,5	5,9	3,3	4,6	5
1999	9,2	9,4	11,3	9,6	7,3	8,1	6,7	8,4	6,8	7,5	6,7	8,9
2000	7,2	8,6	8,1	8,9	9,6	9,6	8,2	7,5	7,5	7,4	8	9,3
2001	7,9	6,4	8,8	8,5	8,5	8,2	7,9	8,5	8,1	8,2	8,5	10,4
2002	7,9	6,9	9,7	10,7	9,6	5,9	6,9	7,4	6,9	8,3	8,6	11,3
2003	8,8	10,9	7,6	7,4	8,5	7,7	8	7,5	6,7	8,9	8	10,1
2004	6,2	5,9	8,2	9	10,2	8,9	7,8	6,5	7,5	8,7	9,1	12,2
2005	8,7	9,1	9,6	7,7	7,8	8,6	7,6	8,7	7,4	6,8	7,4	10,7
2006	7,6	8,5	8,1	8,1	8,6	7,4	7,5	8,6	8,1	8,7	9,3	9,7
2007	9,3	6,9	11,3	8,4	8,8	8,4	7,6	7,6	7,3	7,2	8,6	8,7
2008	11,1	7,5	8,6	8,5	9,5	7,1	8,1	7,5	7,1	8,8	6,7	9,5
2009	8	7,1	8,9	8,5	8,9	8,3	7,8	8,6	8,2	7,1	8,5	10,2
2010	8,9	8,4	8,7	6,9	8,2	8,1	8	7	8,1	6,5	10,2	11
2011	7,5	7,6	7,4	7,8	8,9	8	7,2	8,2	7,9	8,4	9,8	11,4
2012	8,2	7,9	9,5	8,2	9,4	7,9	7,2	9	6,8	8,6	7,9	9,6
2013	9,5	7,3	7,4	8,2	8,7	6,5	7,2	8,2	8	8,3	8,7	11,9
2014	8,3	7,1	6,8	6,3	8,8	6,6	7,5	7,6	8,2	9,3	10,2	13,4
2015	10,2	7	7,6	6,7	7,7	7,8	7,5	6,7	7,4	9,1	9,5	12,7
2016	7,4	6,3	6,4	7,4	7,4	7,1	7,1	7,7	9	9,6	11,2	13,5
2017	6,5	4,3	7,4	9,7	11,7	9,3	8,6	8	6,4	8,5	8,8	10,9
2018	10,6	8,1	10	9,7	8,2	8,2	8	7,3	6,3	7,1	7,9	8,6

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Apêndice 4

Casos de roubo de carga por dia do mês – estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos)

Dia/mês	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
1	1	32	48	1	1	32		40	8	15	34	11	223
2	8	37	35	38	45	18	9	22	1	24	3	1	241
3	31	14	12	46	44	4	39	21	15	22	5	27	280
4	34	2	1	48	31	30	34	11	29	21	1	34	276
5	39	33	27	45	14	41	41		37	21	21	30	349
6	17	47	37	35	2	33	25	16	31	3	18	32	296
7	2	49	39	11	25	30	11	31	4	1	34	36	273
8	25	49	57	1	32	31	2	31	7	16	33	14	298
9	44	34	44	30	48	9	15	31		22	38	4	319
10	42	7	12	29	43	3	41	26	21	42	7	24	297
11	43		1	49	40	15	36	13	35	42	3	39	316
12	37	3	21	60	14	32	32		27		28	33	287
13	22		26	49		24	37	12	33	4	38	45	290
14	4	4	38	15	24	35	11	22	36	2	36	47	274
15	30	26	40	1	45	34	1	30	5	10	2	21	245
16	51	36	45	25	42	10	19	22	2	35	33	1	321
17	55	18	9	45	25	1	34	34	8	27	11	22	289
18	45	6	4	48	37	21	28	8	26	39		39	301
19	35	27	31	41	9	32	32		31	39	27	55	359
20	11	39	52	35	1	46	36	17	38	8	2	49	334
21	10	48	36	2	22	40	9	31	23	1	44	45	311
22	37	46	47	1	24	24	2	38	10	18	50	30	327
23	43	54	30	2	25	17	20	32		31	38	4	296
24	50	13	17	32	24	2	30	20	16	32	5	10	251
25	52	1	3	50	32	25	42	4	36	35	1		281
26	55	30	40	43	7	49	28	1	32	30	28	19	362
27	18	35	55	38		37	43	19	38	11	45	44	383
28	6	41	62	19	10	26	14	28	30	1	61	47	345
29	40		44	1	21	36	1	36	5	17	53	34	288
30	44		4	33	29	14	26	29		36	42	11	268
31	41		18		13		40	41		43		6	202
Total	972	731	935	873	729	751	738	666	584	648	741	814	9.182

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Apêndice 5
Casos de roubo de carga – municípios do estado do Rio de Janeiro – 2018 (números absolutos e valores percentuais)

Município	Número de casos	% de casos
Rio de Janeiro	4.018	43,8
São Gonçalo	1.701	18,5
Duque de Caxias	919	10,0
Belford Roxo	609	6,6
São João de Meriti	412	4,5
Itaboraí	296	3,2
Nova Iguaçu	272	3,0
Niterói	241	2,6
Mesquita	57	0,6
Seropédica	53	0,6
Magé	50	0,5
Queimados	44	0,5
Nilópolis	39	0,4
Campos dos Goytacazes	38	0,4
Paracambi	37	0,4
Angra dos Reis	35	0,4
Macaé	31	0,3
Petrópolis	23	0,3
Cabo Frio	20	0,2
Araruama	19	0,2
Itaguaí	19	0,2
Piraí	17	0,2
Casimiro de Abreu	16	0,2
Japeri	13	0,1
Tanguá	13	0,1
Saquarema	12	0,1
Três Rios	11	0,1
Barra Mansa	10	0,1
Guapimirim	10	0,1
Maricá	10	0,1
Silva Jardim	10	0,1
São Pedro da Aldeia	9	0,1
Sapucaia	9	0,1
Carmo	8	0,1
Santo Antônio de Pádua	8	0,1
Nova Friburgo	7	0,1

Município	Número de casos	% de casos
Rio das Ostras	7	0,1
Cachoeiras de Macacu	6	0,1
Vassouras	6	0,1
Barra do Piraí	5	0,1
Mangaratiba	5	0,1
Volta Redonda	5	0,1
Resende	4	0,0
São Fidélis	4	0,0
Teresópolis	4	0,0
Valença	4	0,0
Armação dos Búzios	3	0,0
Bom Jardim	3	0,0
Iguaba Grande	3	0,0
Itaocara	3	0,0
Rio Bonito	3	0,0
Conceição de Macabu	2	0,0
Duas Barras	2	0,0
Itaperuna	2	0,0
São Jose de Ubá	2	0,0
Sumidouro	2	0,0
Aperibé	1	0,0
Bom Jesus do Itabapoana	1	0,0
Cantagalo	1	0,0
Cardoso Moreira	1	0,0
Engenheiro Paulo de Frontin	1	0,0
Mendes	1	0,0
Paraty	1	0,0
Porto Real	1	0,0
Quissamã	1	0,0
São João da Barra	1	0,0
São Sebastião do Alto	1	0,0
Outros*	0	0,0
Estado do Rio de Janeiro	9.182	100,0

*Os demais municípios não apresentaram registros de ocorrências de roubos de carga em 2018.

Fonte: Elaborado pelo ISP com base em informações da Secretaria de Estado de Polícia Civil.

Apêndice 6
Distribuição das Regiões Integradas de Segurança Pública, Áreas Integradas de Segurança Pública, Batalhões de Polícia Militar e Delegacias de Polícia Civil
 Atualizada em janeiro de 2019

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial	
1	2	2ºBPM	9	Rio de Janeiro	Catete, Cosme Velho, Flamengo, Glória e Laranjeiras	
			10		Botafogo, Humaitá e Urca	
1	3	3ºBPM	23	Rio de Janeiro	Cachambi, Méier (parte) e Todos os Santos (parte)	
			24		Abolição, Água Santa (parte), Encantado, Engenho de Dentro (parte), Pilares e Piedade	
			25		Engenho Novo, Jacaré, Jacarezinho, Riachuelo, Rocha, Sampaio e São Francisco Xavier	
			26		Água Santa (parte), Engenho de Dentro (parte), Lins de Vasconcelos e Todos os Santos	
			44		Del Castilho, Engenho da Rainha, Inhaúma, Maria da Graça e Tomás Coelho	
1	4	4ºBPM	6	Rio de Janeiro	Catumbi, Cidade Nova, Estácio, Rio Comprido e Centro (parte)	
			17		Caju, Mangueira, São Cristóvão e Vasco da Gama	
1	5	5ºBPM	1	Rio de Janeiro	Centro (parte)	
			4		Centro (parte), Gamboa, Santo Cristo e Saúde	
			5		Centro (parte), Lapa e Paquetá	
			7		Santa Teresa	
1	6	6ºBPM	18	Rio de Janeiro	Maracanã, Praça da Bandeira e Tijuca (parte)	
			19		Alto da Boa Vista e Tijuca (Parte)	
			20		Andaraí, Grajaú e Vila Isabel	
4	7	7ºBPM	72	São Gonçalo	São Gonçalo	
			73		Neves	
			74		Monjolo	
			75		Ipiiba e Sete Pontes	
			134		Campos de Goytacazes	Campos dos Goytacazes (Primeiro Subdistrito, Segundo Subdistrito e Quarto Subdistrito), Ibitioca, Dolores de Macabu, Morangaba, Mussurepe, Serrinha, Santo Amaro de Campos, São Sebastião de Campos e Tocos
6	8	8ºBPM	146	Campos de Goytacazes	Campos dos Goytacazes (Terceiro Subdistrito), Santa Maria, Morro do Coco, Santo Eduardo, Travessão e Vila Nova de Campos	
			141		São Fidélis	São Fidelis, Cambiasca, Colonia, Ipuca e Pureza
			145		São João da Barra	Barcelos, Atafona, São João da Barra, Grussaí, Cajueiro e Pipeiras
			147		São Francisco de Itabapoana	São Francisco de Itabapoana, Maniva e Barra Seca
			29		Rio de Janeiro	Cavalcanti, Engenheiro Leal, Madureira, Turiaçu, Vaz Lobo, Oswaldo Cruz (parte), Cascadura e Quintino Bocaiúva
2	9	9ºBPM	30	Rio de Janeiro	Bento Ribeiro, Campinho, Marechal Hermes e Oswaldo Cruz (parte)	
			40		Coelho Neto, Colégio (parte), Honório Gurgel e Rocha Miranda	

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
5	10	10ºBPM	88	Barra do Pirai	Barra do Pirai, Dorandia, Ipiabas, São José do Turvo e Vargem Alegre
			91	Valença	Valença, Barão de Juparana, Conservatória, Parapeúna, Pentagna e Santa Isabel do Rio Preto
			92	Rio das Flores	Rio das Flores, Manuel Duarte, Abarracamento e Taboas
			94	Pirai	Pirai, Arrozal, Monumento e Santanésia
			95	Vassouras	Vassouras, Andrade Pinto, São Sebastião dos Ferreiros e Sebastião de Lacerda
				Miguel Pereira	Miguel Pereira, Governador Portela e Conrado
			96	Paty do Alferes	Paty do Alferes e Avelar
			97	Mendes	Mendes
			98	Engenheiro Paulo de Frontin	Engenheiro Paulo de Frontin e Sacra Família do Tinguá
7	11	11ºBPM	151	Nova Friburgo	Nova Friburgo, São Pedro da Serra, Lumiar, Amparo, Riograndina, Conselheiro Paulino e Campo do Coelho
			152	Duas Barras	Duas Barras e Monnerat
			153	Cantagalo	Cantagalo, Santa Rita da Floresta, Boa Sorte, Euclidelândia e São Sebastião do Paraiba
			154	Cordeiro	Cordeiro
				Macuco	Macuco
			156	Santa Maria Madalena	Santa Maria Madalena, Doutor Loreti, Renascença, Santo Antônio do Imbé, Sossego e Triunfo
			157	Trajano de Moraes	Trajano de Moraes, Doutor Elias, Sodrelândia, Vila da Grama e Visconde de Imbé
			158	Bom Jardim	Bom Jardim, Banquete, Barra Alegre e São José do Ribeirão
4	12	12ºBPM	76		Centro, Ponta da Areia, Ilha da Conceição, São Lourenço, Fátima, Morro do Estado, Ingá, São Domingos, Gragoatá e Boa Viagem
			77		Santa Rosa, Icaraí, Vital Brasil, Pé Pequeno, Viradouro e Cubango
			78	Niterói	Fonseca, Viçoso Jardim, Caramujo, Baldeador, Santa Bárbara, Tenente Jardim, Engenhoca, Santana e Barreto
			79		Jurujuba, Charitas, São Francisco, Cachoeiras, Maceió, Largo da Batalha, Ititioca, Badu, Sapê, Matapaca, Vila Progresso, Muriqui, Maria Paula e Cantagalo
			81		Itaipú: Camboinhas, Itacoatiara, Piratininga, Cafubá, Jacaré, Rio do Ouro, Engenho do Mato, Várzea das Moças e Jardim Imbui
			82	Maricá	Maricá e Inoã
2	14	14ºBPM	33	Rio de Janeiro	Campo dos Afonsos, Deodoro, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Realengo e Vila Militar
			34		Bangu, Gericinó, Padre Miguel e Senador Camará
3	15	15ºBPM	59		Duque de Caxias (Centro)
			60	Duque de Caxias	Campos Elyseos
			61		Xerém
			62		Imbariê
1	16	16ºBPM	22	Rio de Janeiro	Brás de Pina (parte), Olaria, Penha, Penha Circular (parte) e Complexo do Alemão
			38		Brás de Pina (parte), Cordovil, Jardim América, Parada de Lucas, Penha Circular (parte) e Vigário Geral

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
1	17	17ºBPM	37	Rio de Janeiro	Bancários, Cacuia, Cidade Universitária, Cocotá, Freguesia, Galeão, Jardim Carioca, Jardim Guanabara, Moneró, Pitangueiras, Portuguesa, Praia da Bandeira, Ribeira, Tauá e Zumbi
			32		Vila Valqueire, Praça Seca e Tanque (parte)
2	18	18ºBPM	32	Rio de Janeiro	Anil, Cidade de Deus, Curicica, Gardênia Azul, Jacarepaguá e Taquara
			41		Freguesia (Jacarepaguá), Pechincha e Tanque (parte)
1	19	19ºBPM	12	Rio de Janeiro	Copacabana (Parte) e Leme
			13		Copacabana (Parte)
			52		Centro
3	20	20ºBPM	56	Nova Iguaçu	Comendador Soares, Cabuçú e Km32
			58		Posse, Austin, Miguel Couto, Vila de Cava e Tinguá
			53	Mesquita	Mesquita, Chatuba e Banco de Areia
			57	Nilópolis	Nilópolis e Olinda
3	21	21ºBPM	64	São João de Meriti	São João de Meriti, Coelho da Rocha e São Mateus
1	22	22ºBPM	21	Rio de Janeiro	Benfica, Bonsucesso, Higienópolis, Manguinhos, Maré e Ramos
			11		Rocinha
1	23	23ºBPM	14	Rio de Janeiro	Ipanema e Leblon
			15		Gávea, Jardim Botânico, Lagoa, São Conrado e Vidigal
			48	Seropédica	Seropédica
3	24	24ºBPM	50	Itaguaí	Itaguaí e Ibituporanga
			51	Paracambi	Paracambi
			55	Queimados	Centro, Norte, Sul, Leste, Oeste e Nordeste
			63	Japeri	Japeri, Engenheiro Pedreira, Marajoara, Pedra Lisa e Rio D'Ouro
			118	Araruama	Araruama, Morro Grande e São Vicente de Paula
			124	Saquarema	Saquarema, Bacaxá e Sampaio Correia
			125	São Pedro da Aldeia	São Pedro da Aldeia
4	25	25ºBPM	126	Cabo Frio	Cabo Frio e Tamoios
			127	Armação dos Búzios	Armação dos Búzios
			129	Iguaba Grande	Iguaba Grande
			132	Arraial do Cabo	Arraial do Cabo
7	26	26ºBPM	105	Petrópolis	Petrópolis e Cascatinha
			106		Itaipava, Pedro do Rio e Posse
2	27	27ºBPM	36	Rio de Janeiro	Paciência e Santa Cruz
			43		Guaratiba, Pedra de Guaratiba e Sepetiba
			90	Barra Mansa	Antonio Rocha, Floriano, Nossa Senhora do Amparo, Rialto e Regiões Administrativas I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV
5	28	28ºBPM	93	Volta Redonda	Volta Redonda
			101	Pinheiral	Pinheiral
			168	Rio Claro	Rio Claro, Getulândia, Lídice, Passa Três e São João Marcos

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
6	29	29ºBPM	138	Laje do Muriaé	Laje do Muriaé
			139	Porciúncula	Porciúncula, Purilândia e Santa Clara
			140	Natividade	Natividade, Ourania e Bom Jesus do Querendo
				Varre-Sai	Varre-Sai
			143	Itaperuna	Itaperuna, Boaventura, Nossa Senhora da Penha, Itajara, Retiro do Muriaé, Raposo e Comendador Venâncio
				São José de Ubá	São José de Ubá
			144	Bom Jesus de Itabapoana	Bom Jesus de Itabapoana, Carabuçú, Calheiros, Pirapetinga de Bom Jesus, Rosal e Serrinha
148	Cardoso Moreira	Cardoso Moreira e São Joaquim			
	Italva	Italva			
7	30	30ºBPM	104	São José do Vale do Rio Preto	São José do Vale do Rio Preto
			110	Teresópolis	Teresópolis, Vale do Bonsucesso e Vale do Paquequer
			111	Sumidouro	Sumidouro
			112	Carmo	Carmo, Córrego da Prata e Porto Velho do Cunha
			16		Barra da Tijuca, Itanhangá, Joá
2	31	31ºBPM	42	Rio de Janeiro	Recreio dos Bandeirantes, Barra de Guaratiba, Camorim, Grumari, Vargem Grande e Vargem Pequena
6	32	32ºBPM	121	Casimiro de Abreu	Casimiro de Abreu, Professor Souza, Barra de São João e Rio Dourado
			122	Conceição de Macabú	Conceição de Macabú e Macabuzinho
			123	Macaé	Centro, Cabiúnas, Barra de Macaé, Aeroporto e Imboassica
			128	Rio das Ostras	Rio das Ostras
			130	Quissamã	Quissamã
Carapebus	Centro, UB-S, Rodagem, Carapebus e Praia de Carapebus				
5	33	33ºBPM	165	Mangaratiba	Mangaratiba, Conceição de Jacaré, Vila Muriquí, Itacuruçá
			166	Angra dos Reis	Angra dos Reis, Jacuecanga, Cunhambebe, Mambucaba, Abraão e Praia de Araçatiba
			167	Paraty	Paraty, Paraty-Mirim e Tarituba
3	34	34ºBPM	65		Magé, Santo Aleixo e Suruí
			66	Magé	Inhomirim e Guia de Copaiba
			67	Guapimirim	Guapimirim
4	35	35ºBPM	70	Tanguá	Tanguá
			71	Itaboraí	Itaboraí, Cabuçú, Itambí, Porto das Caixas e Sambaetiba
			119	Rio Bonito	Rio Bonito e Boa Esperança
			120	Silva Jardim	Silva Jardim, Aldeia Velha, Correntezas e Gaviões
			159	Cachoeiras de Macacu	Cachoeiras de Macacu, Japuiba e Subaio

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
6	36	36°BPM	135	Itaocara	Itaocara, Portela, Batatal, Laranjais, Jaguareembe e Estrada Nova
			136	Santo Antônio de Pádua	Santo Antônio de Pádua, Campelo, Páraquena, Monte Alegre, Ibitiguacú, Santa Cruz, Baltazar, Marangatú e São Pedro de Alcântara
				Aperibé	Aperibé
			137	Miracema	Miracema, Venda das Flores e Paraíso do Tobias
			142	Cambuci	Cambuci, Três Irmãos, Funil, Monte Verde e São João do Paraíso
5	37	37°BPM	155	São Sebastião do Alto	São Sebastião do Alto, Valão do Barro e Ipituna
			89	Resende	Resende, Engenheiro Passos, Agulhas Negras, Pedra Selada e Fumaça
			99	Itatiaia	Itatiaia
			100	Porto Real	Porto Real
7	38	38°BPM		Quatis	Quatis, Falcão e Ribeirão de São Joaquim
			107	Paraíba do Sul	Paraíba do Sul, Werneck, Salutaris e Inconfidência
			108	Comendador Levy Gasparian	Comendador Levy Gasparian e Afonso Arinos
				Areal	Areal
				Três Rios	Três Rios e Bemposta
109	Sapucaia	Sapucaia, Anta, Pião, Nossa Senhora Aparecida e Jamapara			
3	39	39°BPM	54	Belford Roxo	Areia Branca, Jardim Redentor, Parque São José, Nova Aurora e Lote XV
2	40	40°BPM	35	Rio de Janeiro	Campo Grande, Cosmos, Inhoaiba, Santíssimo e Senador Vasconcelos
2	41	41°BPM	27		Colégio (parte), Irajá, Vicente de Carvalho, Vila Kosmos, Vila da Penha e Vista Alegre
			31	Rio de Janeiro	Anchieta, Guadalupe, Parque Anchieta e Ricardo de Albuquerque
			39		Acari, Barros Filho, Costa Barros, Parque Colúmbia e Pavuna



Vice-Governadoria

