

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

MÁRIO HENRIQUE ANUNCIÇÃO LEMOS

GEOGRAFIA DO CRIME E O MERCADO ILEGAL AUTOMOTIVO
uma análise socioespacial sobre os crimes contra veículos na cidade de Curitiba

**PONTA GROSSA
2023**

MÁRIO HENRIQUE ANUNCIACÃO LEMOS

GEOGRAFIA DO CRIME E O MERCADO ILEGAL AUTOMOTIVO
uma análise socioespacial sobre os crimes contra veículos na cidade de Curitiba

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território, no Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Orientador: Luiz Alexandre Gonçalves Cunha, Doutor em Ciências Sociais.

PONTA GROSSA
2023

L557 Lemos, Mário Henrique Anunciação
Geografia do crime e o mercado ilegal automotivo: uma análise socioespacial sobre os crimes contra veículos na cidade de Curitiba / Mário Henrique Anunciação Lemos. Ponta Grossa, 2023.
187 f.

Dissertação (Mestrado em Gestão do Território - Área de Concentração: Gestão do Território: Sociedade e Natureza), Universidade Estadual de Ponta Grossa.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Alexandre Gonçalves Cunha.

1. Geografia urbana. 2. Criminologia. 3. Ciências sociais. 4. Gestão policial. 5. Segurança Pública. I. Cunha, Luiz Alexandre Gonçalves. II. Universidade Estadual de Ponta Grossa. Gestão do Território: Sociedade e Natureza. III.T.

CDD: 364.1

MÁRIO HENRIQUE ANUNCIÇÃO LEMOS

**GEOGRAFIA DO CRIME E O MERCADO ILEGAL AUTOMOTIVO: UMA
ANÁLISE SOCIOESPACIAL SOBRE OS CRIMES CONTRA VEÍCULOS NA
CIDADE DE CURITIBA**

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Curso de Pós-Graduação em Geografia – Mestrado em Gestão do Território, Setor de Ciências Exatas e Naturais, da Universidade Estadual de Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:

Prof. Dr. Luiz Alexandre Gonçalves Cunha (UEPG) – Presidente

Prof. Dr. Júlio Manoel França da Silva (UNICENTRO)

Prof. Dr. Vladimir Luís de Oliveira (ESPC-PR)



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Alexandre Gonçalves Cunha, Professor(a)**, em 05/10/2023, às 20:14, conforme Resolução UEPG CA 114/2018 e art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Julio Manoel Franca da Silva, Professor(a)**, em 05/10/2023, às 21:02, conforme Resolução UEPG CA 114/2018 e art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.uepg.br/autenticidade> informando o código verificador **1648125** e o código CRC **0EB3D6DF**.

À iluminada cidade de Curitiba, ao acolhedor Estado do Paraná e a todo trabalhador que, de forma honesta e perseverante, contribui para o desenvolvimento do nosso território.

AGRADECIMENTOS

Embora esta obra se apresente como um trabalho monográfico, é fruto da contribuição de diversas pessoas e valorosos profissionais. Neste espaço procurei nominá-los para expressar a sincera gratidão pelo auxílio na discussão dos assuntos da segurança pública, da geografia e ciências sociais. É certo que, sem essa força o trabalho seria penoso.

Primeiramente cabe agradecer a Deus pela dádiva da vida e das capacidades; aos meus pais, Maria Roza e Mário Marques, pelos valores éticos e de cidadania ensinados; à minha esposa, Maria Eduarda, pelo apoio nas noites de leitura intensiva; aos meus pequenos, Melissa e Leonardo, por entenderem que o tempo reduzido de brincadeiras teve uma causa nobre;

Aos delegados de polícia: Anna Karyne Palodetto, Eric Guedes e Valderes Luiz Scalco, pelo incentivo nessa trajetória. Em seu nome estendo o agradecimento aos policiais da DFRV e demais unidades da Polícia Civil do Paraná, instituição da qual orgulhosamente faço parte;

À equipe do Centro de Análise, Planejamento e Estatística – CAPE – da Secretaria de Segurança Pública do Paraná: Major Cláudio Todisco, Tenente Pontes, Cabo Reginaldo Rosa, Escrivão Eduardo Seixas e demais policiais do setor, pela receptividade, pelas dicas na área de geotecnologia e pela autorização de uso dos dados;

Ao investigador e professor da Escola Superior de Polícia Civil, Vladimir Luís de Oliveira, pelas elevadas sugestões e acompanhamento durante o processo avaliativo desta obra; ao professor da UNICENTRO, Júlio Manoel França da Silva; e ao gestor do IBGE, Augusto dos Santos Pereira, pela disposição em compor a banca avaliadora;

Ao meu orientador, Doutor Luiz Alexandre Gonçalves Cunha, pela confiança e esclarecimentos no campo da Geografia e Ciências Sociais; aos professores Almir Nabozny, Rosemeri Moro, Márcio Ornat e demais docentes e servidores do Departamento de Geociências da UEPG, pelo serviço de excelência;

Ao então diretor-geral do DETRAN Paraná, Wagner Mesquita, e à coordenadora de infrações, Marli Marlene Batagini, pelo atendimento fraternal, dispondo dados sobre a frota de veículos; ao presidente da Associação Brasileira de Reciclagem Automotiva – ABCAR, Júlio Cesar Lucchesi, pela disposição em conversar sobre a Lei Nacional dos Desmanches e o mercado automotivo de usados;

Ao coordenador acadêmico da Escola de Segurança Multidimensional da Universidade de São Paulo (ESEM/USP), Leandro Piquet Carneiro, pela oferta do curso sobre Mercados Ilegais e Crime Organizado nas Américas, o qual complementou e validou diversos temas e teorias aqui presentes;

Às diretoras da Escola Cristã de Curitiba, Vânia Moura e Claudete da Silva Alves, pela oportunidade de aplicar na Geografia escolar alguns dos saberes adquiridos nessa trajetória da Geografia acadêmica. Em seu nome agradeço a todos professores e alunos com os quais compartilho a virtuosa rotina do conhecimento;

Aos amigos: Renata Himovski Torres, do Departamento de Polícia Penal do Paraná; Evandro Leonel dos Santos, do Ministério Público do Paraná; Edson Lau Filho, da Assembleia Legislativa do Paraná; Humberto Soares Dias, da Polícia Civil de São Paulo; Guilherme Sena Bernardes, da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô); Paulo Henrique Motta Vieira, da Secretaria de Justiça e Cidadania do Paraná (SEJU); Fabiano S., Samanta S., Lizete “Gaúcha”, Alexandre “Curuca” e Felipe P. Melo, policiais civis do Paraná. Pessoas essas que, direta ou indiretamente contribuíram com doação/recomendação de bibliografia, articulação entre instituições ou mesmo conversas e reflexões que de algum modo iluminaram esta obra; e

Por fim, agradecer às minhas pernas. Sim, as abençoadas pernas a quem o personagem Brás Cubas, de Machado de Assis, dedicou todo um capítulo de seu livro. Elas que se encarregaram do árduo trabalho de mover-me durante as caminhadas pela cidade, deixando a cabeça livre para refletir, criar, excluir e reciclar ideias ao longo desse percurso.

“[Os homens,] Fatigados de só viver em meio a temores e de encontrar inimigos em toda parte, cansados de uma liberdade cuja incerteza de conservá-la tornava inútil, sacrificaram uma parte dela para usufruir do restante com mais segurança. A soma dessas partes de liberdade, assim sacrificadas ao bem geral, constituiu a soberania nacional”

Cesare Beccaria, em “Dos delitos e das penas”

RESUMO

O mercado ilegal de veículos é uma atividade lucrativa que busca atender sua demanda por meio do furto, roubo e adulteração de veículos, os quais muito atrapalham o desenvolvimento social. Cabe então ao sistema de justiça criminal o controle desses crimes, garantindo a vida, o trabalho e a propriedade dos indivíduos. A recente e significativa queda criminal de 64% nos furtos e roubos de veículos no município de Curitiba, Paraná, sugere a existência de fenômenos sociais que constrangeram a prática desses crimes. Qual foi a participação do Estado nisso? Utilizando-se da ciência geográfica esta obra busca respostas ao compreender e refletir sobre o problema da insegurança patrimonial automotiva e sua dinâmica relacional entre o espaço urbano e o ramo criminoso de veículos. Recorrendo às teorias criminais, à observação participante e principalmente à geografia moderna como instrumento metodológico, foi realizada análise criminal sobre os aspectos sociais e espaciais do mercado ilegal automotivo na capital do Paraná. Com efeito, foi possível testar e desmistificar argumentos de senso comum, e concluir que as mudanças trazidas pela "economia dos aplicativos"; a Lei Nacional dos Desmanches; e um modelo democrático de gestão policial (Nova Polícia) são fatores que explicam a significativa queda criminal na capital do Paraná. Verificou que, dada a alta lucratividade desse mecanismo ilegal, seu poder de corrupção se utiliza das deficiências estruturais e organizacionais do Estado, criando um subsistema informal dentro do sistema econômico. O mercado ilegal automotivo é, portanto, uma estrutura capitalista voltada para enriquecer de forma ilícita seus membros, sob lógica traduzida pela Teoria Econômica do Crime e Teoria das Escolhas Racionais. Quanto a análise espacial, realizada sobre a estrutura, processo, forma e função desse mercado ilícito, foram encontradas áreas criminógenas que apresentaram alta incidência de subtração automotiva, com formas urbanas que enfraquecem a função de segurança daqueles espaços públicos. Ao comparar essas áreas públicas com outras de baixa incidência criminal foi possível inferir que áreas controladas pelo cidadão cumprem melhor a função socioespacial de segurança.

Palavras-chave: Geografia Urbana; Criminologia; Ciências Sociais; Gestão Policial; Segurança Pública.

ABSTRACT

The illegal vehicle market is a profitable activity that seeks to meet demand through theft, theft and tampering with vehicles, which greatly hinder social development. It is then up to the criminal justice system to control these crimes, guaranteeing the lives, work and property of individuals. The recent and significant criminal drop of 64% in vehicle theft and theft in the city of Curitiba, Paraná, suggests the existence of social phenomena that constrained the practice of these crimes. What was the State's participation in this? Using geographic science, this work seeks answers by understanding and reflecting on the problem of automotive property insecurity and its relational dynamics between urban space and the criminal sector of vehicles. Using criminal theories, participant observation and mainly modern geography as a methodological instrument, a criminal analysis was carried out on the social and spatial aspects of the illegal automotive market in the capital of Paraná. In effect, it was possible to test and demystify common sense arguments, and conclude that the changes brought about by the "application economy"; the National Dismantling Law; and a democratic model of police management (New Police) are factors that explain the significant crime drop in the capital of Paraná. It was found that, given the high profitability of this illegal mechanism, its power of corruption makes use of the structural and organizational deficiencies of the State, creating an informal subsystem within the economic system. The illegal automotive market is, therefore, a capitalist structure aimed at illicitly enriching its members, under logic translated by the Economic Theory of Crime and the Theory of Rational Choices. As for the spatial analysis, carried out on the structure, process, form and function of this illicit market, criminogenic areas were found that showed a high incidence of car theft, with urban forms that weaken the security function of those public spaces. By comparing these public areas with others with low criminal incidence, it was possible to infer that areas controlled by citizens better fulfill the socio-spatial function of security.

Keywords: Urban Geography; Criminology; Social Sciences; Police Management; Public Security.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1a. Matéria jornalística de 1976, sobre a prisão de Josias Cavalcanti Sena.....	16
Figura 1b. Acumulado de Furtos e Roubos de Veículos em Curitiba, por ano.....	21
Figura 2. Triângulo de análise do crime.....	45
Figura 3. Acumulado de furtos e roubos de veículos em Curitiba, por tipo de ambiente.....	60
Figura 4. Quantidade de detidos no estado do Paraná, por tipo penal.....	61
Figura 5. Clusters relacionados aos furtos de veículos em Curitiba entre out/2021 e jan/2022.....	64
Figura 6. Clusters relacionados aos roubos de veículos em Curitiba entre out/2021 e jan/2022.....	64
Figura 6a. Zoneamento de Curitiba e os Eixos Estruturais viários (em vermelho e rosa).....	65
Figura 7. Fachada da DFRV.....	73
Figura 8. Delegacia Legal de Paraty/RJ.....	80
Figura 9. Cella de uma Delegacia Legal.....	80
Figura 10. Prédio da DFRV de Curitiba e Setor de Carceragem.....	82
Figura 11. Ferramenta comumente utilizada para furto de motocicletas.....	91
Figura 12. Furtos e Roubos de veículos no estado de São Paulo. Período 2011-2021.....	106
Figura 13. Furtos e Roubos de veículos no estado do Paraná. Período 2011-2021.....	107
Figura 14. Furtos e Roubos de veículos no estado do Rio Grande do Norte. Período 2012-2021....	108
Figura 15. Distribuição dos Furtos e Roubos de veículos em Natal/RN, por tipo de crime.....	108
Figura 16. Acumulado de furtos e roubos de motocicletas em Curitiba, no período 2017-2022.....	109
Figura 17. Acumulado de furtos e roubos de automóveis em Curitiba, no período 2017-2022.....	110
Figura 18. Trajetos entre os pontos A-B de veículos roubados e recuperados em Curitiba.....	114
Figura 19. Trajetos entre os pontos A-B de veículos furtados e recuperados em Curitiba.....	115
Figura 19a. Modelo de fluxo inicial para inserção de veículo no mercado ilegal.....	116
Figura 20. Modelo de AntiJammer, indicando a intensidade da perturbação eletromagnética.....	117
Figura 21. Posição de anúncio automotivo, dificultando a leitura da placa identificadora.....	120
Figura 22. Identificação da placa veicular, parcialmente omitida na Figura 21.....	121
Figura 23. Localização de veículo produto de crime em área urbana, por meio de Drone.....	122
Figura 24. Localização de desmanche clandestino em área rural, por meio de Drone.....	123
Figura 25. Furtos e Roubos de Veículos por município no Paraná, em 2021.....	124
Figura 26. Concentração de veículos recuperados em Curitiba, por bairros, entre fev-mai/2022....	125
Figura 27: Hotspots de recuperação de veículos no município de Curitiba.....	130
Figura 28. Bairros centrais (azul) e periféricos (laranja) de Curitiba.....	135
Figura 29. Gráfico de Dispersão – População e Veículos Recuperados por bairro.....	137
Figura 29a. Relação entre densidade demográfica e clusters de veículos recuperados da Fig.27....	138
Figura 30. Quantitativo de automóveis subtraídos por ano, em Curitiba (2017-2022)	141
Figura 31. Quantitativo de motocicletas subtraídas por ano, em Curitiba (2017-2022)	141
Figura 32. Acumulado mensal de furto de motocicletas no município de Colombo.....	142
Figura 33. Acumulado mensal de furto de motocicletas no distrito central de Curitiba.....	143

Figura 34. Regional Matriz.....	145
Figura 35. Veículos furtados por bairro no ano de 2022, em Curitiba.....	146
Figura 36. <i>Clusters</i> de furtos de veículos na região central de Curitiba, em 2022.....	146
Figuras 37. Paisagens da “Rua um”, no bairro Centro.....	147
Figuras 38. Paisagens da “Rua dois”, no bairro São Francisco.....	149
Figuras 39. Paisagens da “Rua três”, no bairro Batel.....	150
Figura 40. Estacionamento do MON e ocorrências de F/R de veículos.....	156
Figura 41. Estacionamento do Parque Barigui e ocorrências de F/R de veículos.....	156
Figura 42. Concentrações de destinos na regional matriz, por motivo (trabalho, estudo e saúde)....	158
Figuras 43. Flanelinhas atuando em áreas de alta incidência de Furtos no centro de Curitiba.....	159

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Mortes em confrontos com policiais (por semestre) - 2015 a 2022.....	100
Tabela 2. Acumulado anual de Furtos e Roubos de Veículos em Curitiba.....	101
Tabela 3. Mortes em confronto com a Polícia e acumulado anual de F/R de veículos no Paraná....	102
Tabela 4. Acumulado de Furtos e Roubos de Veículos no estado de São Paulo, por ano.....	106
Tabela 5. Acumulado de Furtos e Roubos de Veículos no estado do Paraná, por ano.....	107
Tabela 6. Taxa de Recuperação de veículos produto de crime em 2021, por município.....	125
Tabela 7. Período entre a notícia do F/R e a recuperação do veículo (em dias).....	136
Tabela 8. BOUs por período entre o F/R e a recuperação.....	136
Tabela 9. Bairros mais populosos de Curitiba e veículos recuperados no trimestre.....	138

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABCAR	Associação Brasileira de Reciclagem Automotiva
B.I	<i>Business Intelligence</i>
BOU	Boletim de Ocorrência Unificado
BSR	Bloqueador de Sinal de Radiocomunicações
CAPE	Centro de Análise, Planejamento e Estatística, vinculado à SESP
CAPEGEO	Sistema de informações geográficas do CAPE (Mapa do Crime)
CIC	Cidade Industrial de Curitiba (distrito)
CONSEG	Conselho Comunitário de Segurança
COPE	Centro de Operações Policiais Especiais, da Polícia Civil do Paraná
CP	Código Penal Brasileiro
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
DCCP	Divisão de Crimes Contra o Patrimônio, da Polícia Civil do Paraná
DENARC	Divisão Estadual de Narcóticos, da Polícia Civil do Paraná
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DFRV	Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos
DIVECAR	Divisão de Investigações sobre Furtos, Roubos e Recepções de Veículos e Cargas, da Polícia Civil do Estado de São Paulo
DNISP	Doutrina Nacional de Inteligência de Segurança Pública
DP	Distrito Policial, ou, Delegacia de Polícia
FBSP	Fórum Brasileiro de Segurança Pública
F/R	Furtos e Roubos (de veículos)
GAECO	Grupo de Atuação Especial e Repressão ao Crime Organizado
GOA	Grupamento de Operações Aéreas da Polícia Civil do Paraná
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
MON	Museu Oscar Niemeyer
MPPR	Ministério Público do Paraná
NOC	Núcleo de Operações com Cães, da Polícia Civil do Paraná
OEA	Organização dos Estados Americanos
ORCRIM	Organização Criminosa
PCPR	Polícia Civil do Paraná
PIB	Produto Interno Bruto
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
RMC	Região Metropolitana de Curitiba
ROCAM	Ronda Ostensiva Com Apoio de Motocicletas
RPA	<i>Remotely Piloted Aircraft</i> – Aeronave Remotamente Pilotada
SESP	Secretaria de Segurança Pública do Paraná
SINCLAPOL	Sindicato das Classes Policiais Civis
SINESP	Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública
T.A.R	Teoria das Atividades Rotineiras
TDS	Teoria da Desorganização Social
TEC	Teoria Econômica do Crime
T.E.R	Teoria da Escolha Racional
TIGRE	Tático Integrado Grupo de Repressão Especial, da PCPR
T.O	Teorias da Oportunidade
TPC	Teoria dos Padrões Criminais
UEPG	Universidade Estadual de Ponta Grossa

SUMÁRIO

1	SOBRE O EXPEDIENTE	15
1.1	JUSTIFICATIVA	21
1.1.1	Delimitação de Escopo	23
1.2	OBJETIVOS	24
1.3	METODOLOGIA	25
1.3.1	Procedimentos Metodológicos.....	29
2	GEOGRAFIA CRIMINAL	33
2.1	TEORIAS DO CRIME	37
2.1.1	Teoria do Homem Delinquente – THD	38
2.1.2	Teoria da Anomia – T.A	40
2.1.3	Teoria da Desorganização Social – TDS	41
2.1.4	Teoria da Associação Diferencial – T.A.D.....	43
2.1.5	Teoria das Atividades Rotineiras – T.A.R.....	44
2.1.6	Teoria da Escolha Racional – T.E.R.....	47
2.1.7	Teoria dos Padrões Criminais – TPC.....	48
2.1.8	Teoria do Etiquetamento – T.E (<i>Labeling Approach</i>)	48
2.1.9	Teoria Neomarxista do Crime – TNM.....	51
2.1.10	Teoria Econômica do Crime – TEC	52
2.2	GEOGRAFIA DO CRIME, A SERVIÇO DO PODER	55
2.2.1	Poder Clássico e poder político	56
2.3	CIDADE E O CRIME	59
2.3.1	A Cidade	60
2.3.2	Crimes Patrimoniais.....	61
3	SOCIEDADE, ESTADO E JUSTIÇA	67
3.1	DFRV E O MERCADO ILEGAL DE VEÍCULOS	71
3.1.1	DFRV de Curitiba e os Órgãos de Controle	72
3.1.2	Nova Polícia e o Mercado Ilegal de Veículos.....	77
3.1.3	Nova Gestão e o Fim das Carceragens	81
3.1.4	Modelo Organizacional da Polícia Civil do Paraná.....	85
3.2	SOCIEDADE E O CRIME ORGANIZADO	88
3.2.1	Indústria e o Interesse Oculto	90
3.2.2	A Escala Internacional	93
3.3	DISCURSO DA VIOLÊNCIA SOCIAL, UMA SOLUÇÃO?.....	96
3.3.1	O Estado Violento.....	100
3.3.2	Teste de Correlação	101

3.4	LEI NACIONAL DO DESMANCHE.....	103
3.4.1	Migração Criminal.....	109
3.5	TECNICAS E TECNOLOGIAS CONTRA O CRIME.....	112
3.5.1	Rastreadores.....	112
3.5.2	Bloqueador de Sinais de Radiocomunicação (BSR).....	115
3.5.3	Vigilância: Espaço e Identificação.....	118
4	MERCADO ILEGAL DE VEÍCULOS EM CURITIBA.....	124
4.1	O SETOR AUTOMOTIVO NA TERRA DOS PINHAIS	127
4.1.1	Fluxo Ilegal: Do Centro à Periferia.....	130
4.2	GEOGRAFIA DO MERCADO ILEGAL CURITIBANO.....	132
4.2.1	Estrutura.....	134
4.2.2	Estrutura Espaço-temporal	135
4.2.3	Processo	139
4.2.4	Forma	144
4.2.5	Função.....	154
4.3	A VIGILÂNCIA DOS FLANELINHAS.....	159
5	DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	162
5.1	CONSIDERAÇÕES FINAIS	168
	REFERÊNCIAS	171
	GLOSSÁRIO E GÍRIAS	180
	ANEXO A – MAPA POLÍTICO DE CURITIBA	183
	ANEXO B – MÚSICAS “FLOW ROCAM” E “FLOW PCPR”	184
	ANEXO C – MATÉRIA COMPLEMENTAR SOBRE JOSIAS C. SENA	187

1 SOBRE O EXPEDIENTE

O problema dos roubos é algo que historicamente aflige grande parte das sociedades urbanas. Em 1718 um delegado de polícia na cidade de Londres já observava o temor que muitos cidadãos tinham de sair às ruas pela noite, pois que “os furtos de chapéus e perucas” e o roubo de “carruagens nas ruas públicas” estavam em alta (GEORGE, M. *apud* TUAN, 2005, p.257). Naquela época o termo “roubar um carro” implicava dizer o roubo de uma carroça, sendo muito comum a subtração de cavalos e carga de tropeiros, uma vez que os animais eram o principal meio de transporte terrestre.

No ano de 1901 o estado do Paraná, sob o governo de Francisco Xavier da Silva, criava diversos distritos policiais na capital e no interior do Estado, bem como vivia forte tensão social e territorial em razão do litígio que disputava na justiça contra o estado de Santa Catarina, no que viria se tornar a sangrenta “Guerra do Contestado”.

À época com uma população de 327.136 habitantes (BRASIL, 1905) e uma crise social caracterizada pela guerra local, o Paraná registrou naquele ano o quantitativo criminal de: dois roubos e morte¹, nove furtos e seis roubos (STRAUBE, 2005, p. 104).

Cento e vinte anos depois, com uma população 35 vezes maior – estimada em 11.597.484 habitantes (BRASIL, 2021) – o Paraná apresentou 204.615 furtos e roubos no ano de 2021 (PARANÁ, 2023), número 12 mil vezes maior que os crimes patrimoniais de outrora. Mesmo considerando possíveis argumentos sobre o rigor estatístico e metodológico dos anos 1900 evidencia-se que os crimes patrimoniais evoluíram em ritmo muito maior e desproporcional ao crescimento demográfico, agravando um recorrente problema de segurança pública que saturou a capacidade de resposta dos distritos policiais de bairros.

Como forma de responder a esses crimes de alta casuística² foi que a gestão pública procurou especializar seu atendimento, na busca de garantir melhores resultados no combate ao crescimento exponencial desses delitos patrimoniais, tais como o estelionato, as fraudes, os furtos e os roubos. Esses tipos penais passaram a ser estudados e combatidos pelas organizações estatais de forma setorizada, sob lógica weberiana³. É o caso das delegacias especializadas e,

¹ O termo “roubo e morte” expressava, no início do século XX, a ideia de “roubo com resultado de morte”, que a legislação brasileira tipificou a partir do Código Penal de 1940 como roubo qualificado. Popularmente esse tipo penal é conhecido como “latrocínio” ou ainda, erroneamente, como “roubo seguido de morte”.

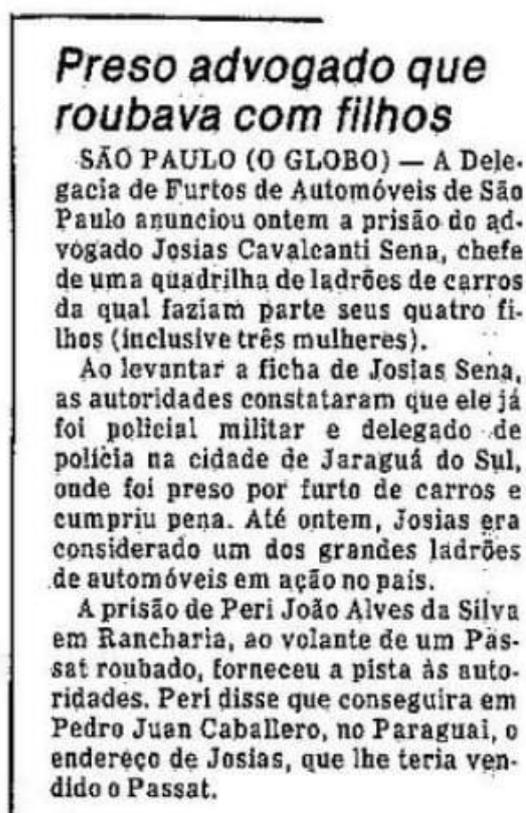
² Entende-se por casuística a incidência de casos individuais que são levados ao conhecimento da Polícia Civil para que sejam atendidos, isto é, investigados.

³ O sociólogo Max Weber (2011) é um defensor da racionalização, setorização e especialização da máquina pública, por meio da divisão de tarefas nas diversas áreas sociais que envolvem o Estado. Tais ideias compõem o conceito virtuoso de “burocracia”.

em específico, as delegacias que procuram combater de forma focalizada os delitos envolvendo automóveis, os quais ocorrem no contexto do “mercado ilegal de veículos”, uma grande estrutura econômica e criminosa, encorpada ao longo do desenvolvimentismo brasileiro da segunda metade do século XX (ROLIM, 2000).

A alta lucratividade desse mercado implica no acúmulo de fartas quantias financeiras pelos seus líderes, os quais utilizam desse materialismo para angariar prestígio social, por vezes alçando posições legítimas de liderança, como se vê no caso de Josias Cavalcanti Sena – o “Vidocq⁴ brasileiro” – conhecido entre os anos 1950 a 1970 como um dos maiores falsários do país e, à época, uma liderança do mercado ilegal de veículos. Josias iniciou sua carreira em 1943 como policial da Força Pública, foi expulso em 1953 e passou a falsificar documentos, assumindo o posto de juiz de direito, delegado de polícia e até mesmo a assessoria do governador do então território do Acre.

Figura 1a. Matéria jornalística de 1976, sobre a prisão de Josias Cavalcanti Sena



Fonte: Biblioteca Nacional (memoria.bn.br)⁵

⁴ Eugène-François Vidocq (1775-1857) foi um ladrão, soldado, falsário, espião e chefe da brigada especial da Polícia de Paris. Começou como ladrão e falsário, e em razão do seu amplo conhecimento terminou sua carreira chefiando um setor da Polícia de Paris, se tornando um marco da criminologia. Vide mais em: [O mestre dos disfarces | Super \(abril.com.br\)](http://O mestre dos disfarces | Super (abril.com.br)) Acesso em: 26 jun. 2023.

⁵ Outra matéria, complementando a Figura 1a, se encontra nos ANEXOS deste expediente.

Como se vê, essa atividade econômica é altamente lucrativa e sem lastro oficial de seus impactos econômicos. Estima-se que, partindo dos números de veículos subtraídos anualmente no país, e da sua estreita relação com o mercado criminoso do narcotráfico, o movimento anual dessa gigantesca organização ilegal automotiva orbite entre 7 e 44 bilhões de reais (FELTRAN, 2018, p.125). Para se ter ideia do que essas cifras significam, a Petrobrás, maior estatal brasileira, lucrou em 2021 a quantia de R\$ 106 bilhões⁶, contribuindo com pouco mais de 1% do PIB nacional daquele ano.

No Paraná a frota atual de veículos gira em torno de 8.575.905 veículos (BRASIL, 2021), e parte dessa frota é desviada anualmente para a atividade criminosa – aproximadamente 0,5% ao ano –, que lucra milhões de reais ao atender a demanda do mercado ilegal doméstico e de países vizinhos.

O mercado ilegal de veículos busca atender sua demanda por meio do furto, roubo e adulteração de veículos. Para tanto, se utiliza de atores que atuam dentro e fora da estrutura estatal⁷. Os efeitos danosos dessa grande organização criminosa se manifestam nas vias urbanas, gerando insegurança pessoal e patrimonial aos cidadãos.

Essa (in)segurança dos usuários de veículo automotor particular nas vias públicas é um fator que desperta preocupação do Estado e da sociedade, ambos atualmente regidos por uma Constituição Federal que propõe um Estado de Bem-Estar (*welfare state*)⁸.

Na medida em que a violência agride garantias individuais de forma recorrente, os hábitos de convivência social se alteram e a sociabilidade adquire contornos violentos como forma de autodefesa. Logo, as instituições detêm grande responsabilidade no controle da violência e na promoção de um estado de bem-estar social, de forma que se faça perceber pelo cidadão, em seu cotidiano, a garantia à vida, ao trabalho, à liberdade, igualdade e à propriedade.

⁶ Vide em: [Petrobras registrou lucro líquido de R\\$ 106,6 bilhões em 2021 | Agência Brasil \(ebc.com.br\)](https://www.ebc.com.br/brasil/2021/03/106-bilhoes-de-lucro-liquido-em-2021) e [PIB cresce 4,6% em 2021 e supera perda provocada em 2020 pelos efeitos da Covid-19 \(www.gov.br\)](https://www.gov.br/ptbr/pt/2021/03/46-porcento-de-crescimento-no-pib-em-2021). Acesso em: 21 mar. 2023.

⁷ Vide a investigação da Polícia Civil do Paraná, juntamente ao DETRAN-PR, que desvendou um esquema criminoso e que gerou prejuízos a proprietários de veículo. Vide: [Operação mira fraudes no sistema de transferências de veículos \(bandab.com.br\)](https://www.bandab.com.br/operacao-mira-fraudes-no-sistema-de-transferencias-de-veiculos) Acesso em: 08 mar. 2023.

⁸ Benevides (2011) acertadamente define o *welfare state* como um conjunto articulado de políticas e instituições que surge devido à demanda social por serviços de segurança sócio-econômica. Tais políticas transparecem o reconhecimento da responsabilidade pública sobre o bem-estar, uma vez que esse não poderia ser alcançado tão somente pelas instituições de uma economia de mercado. Para tanto, o *welfare state* discute a transformação do próprio Estado a partir de suas funções, estrutura e legitimidade, visando atingir seu objetivo por meio de uma lógica econômica liberal (pró-mercado), conservadora (com maior intervenção do Estado) ou social-democrata (com foco na qualidade do serviço público e na promoção efetiva de igualdade).

Esse dever é cumprido eficientemente pelo Estado? A sociedade se sente segura sob a proteção do *res pública*? Alguns dados oficiais indicam que não.

Pesquisa de vitimização realizada pelo IBGE em 2021 apontou que 71,6% dos entrevistados “não vítimas” e apenas 37,6% daqueles que já foram vítimas de algum roubo declararam se sentir seguros ao andarem sozinhos nas ruas da sua comunidade, mostrando como a vitimização tende a reduzir significativamente a sensação de segurança (BRASIL, 2022a).

Quando a percepção social entende que a estrutura criminal ganha espaço sobre a estrutura legal, geralmente em razão do enfraquecimento das instituições garantidoras da cidadania, pode concluir que os ideais violentos de autoproteção são o melhor meio de solução a essa exploração ilegítima. Ou seja, o aumento do crime – sobretudo aqueles de ordem patrimonial – implica o fomento de uma sociedade violenta, revoltada e cética quanto a eficiência institucional.

Então partindo do alerta que Nicolau Maquiavel (2007, p.105) deu aos governantes no ano de 1513, dizendo de forma sarcástica que “os homens se esquecem mais facilmente da morte do pai, do que da perda do patrimônio”, é salutar que as instituições democráticas e a gestão pública estejam vigilantes com a proteção primeira à vida, mas também à defesa da propriedade dos cidadãos, sob pena de angariar contra si a ingratidão e, ao extremo, a revolta popular.

Assim, mais do que a atuação técnica e a criação de grupos especializados no combate às organizações criminosas é imperioso que haja estudos, reflexões e iniciativas científicas voltadas para esse fim, aprimorando o planejamento de segurança pública.

É sob esse contexto que a literatura tem produzido alguns estudos no campo do direito, da criminologia, sociologia, economia, geografia e ciências sociais aplicadas, buscando compreender o fenômeno dos crimes contra o patrimônio aliado aos fenômenos urbanos. Um segmento relevante que surge dessa interação entre diversas ciências é a Geografia do Crime, que busca compreender a criminalidade a partir da sua distribuição espacial.

Nas últimas décadas essa “geografia do crime” vem ganhado destaque no meio policial e geográfico. No início deste século o termo passou a ser usado com maior recorrência, principalmente a partir dos trabalhos do detetive canadense Kim Rossmo (2000, p.113), o qual menciona que a geografia do crime tem como objetivo “englobar o estudo da distribuição espacial e temporal de infrações penais”.

No recorte brasileiro alguns pesquisadores articularam o espaço e o delito, como Felix (2002), Bordin (2009), Lira (2014) e Silas Melo (2017), os quais desenvolveram análises cartográficas e sociológicas sobre o crime que geraram resultados satisfatórios do ponto de vista

teórico-metodológico; igualmente, contribuíram para esse campo os trabalhos de Mendonça (2001), que demonstrou por meio de regressão linear simples como o clima afeta a oscilação de casos violentos na cidade de Curitiba; já Melgaço (2005) articulou dialeticamente o território e a violência no município paulista de Campinas, apontando a importância de uma prática política como forma de minimizar as contradições sócio-territoriais; outros estudos, como o de Bondaruk (2007), propõem soluções contra o crime a partir da ideia de autoproteção, numa “arquitetura contra o crime”; e por fim temos Gonçalves (2008), que se dedicou a compreender a geografia específica dos furtos de veículos na cidade de Belo Horizonte, partindo do princípio de que o crime se distribui espacialmente na cidade de forma muito desigual.

Existe, ainda, alguns trabalhos mais aprofundados e alinhados com o tema de uma “geografia dos desmanches automotivos”, como se vê em Lemos e Cunha (2022), os quais verificaram que o mercado de desmanches apresenta certa correlação com áreas de maior incidência de recuperação veicular pelas forças policiais, ambas concentradas, predominantemente, nas “periferias urbanas”⁹, onde o custo territorial para instalação do comércio e o poder econômico dos consumidores são menores.

Alguns trabalhos de caráter técnico-profissional também se preocuparam com o problema dos crimes contra o automóvel enquanto bem de alto valor, como Silva (2012) e Marinho (2017), que discorreram empiricamente sobre a responsabilidade civil dos furtos em estacionamentos comerciais e a dinâmica do roubo de carga nas estradas brasileiras.

Ocorre que, embora a “geografia do crime” seja um segmento ascendente, ainda é timidamente abordado nos estudos da Geografia, como provaram bibliometricamente os autores Melo e Matias (2016). O geógrafo Silas Melo (2017) chegou a constatar em seus estudos que não existe, ainda, um periódico científico voltado exclusivamente para essa temática. Tais comprovações escancararam a necessidade de fomentar a preocupação de geógrafos e geógrafas sobre os assuntos da segurança pública, e ainda, promover diversificação e aprofundamento dos temas nessa área, superando a análise genérica e superficial.

É nesse sentido que Gonçalves (2008) direciona uma crítica ao “excesso de foco”, talvez uma fixação, que muitas pesquisas direcionam aos crimes violentos contra a vida (sem prejuízo à sua absoluta relevância sobre os demais crimes), de maneira que os demais flagelos de

⁹ Segundo Ritter e Firkowski (2009), entende-se como periferias urbanas as áreas que apresentam características socioeconômicas formadoras dessas espacialidades, independentes da localização no tecido urbanizado ou da distância geométrica em relação ao ponto central. Ou seja, entendem possível que um bairro próximo do centro da cidade seja conceituado como periférico e vice-versa.

opressão no cotidiano civil acabam por ficar às margens ou à superfície do debate, como são os casos de crimes patrimoniais.

Assim, de forma a dar maior e melhor precisão aos estudos sobre a violência, urge a necessidade de o campo teórico diversificar-se e aprofundar-se no recorte criminal, seja pelo tipo penal (homicídios, roubos, lesões corporais, ameaças), ou mesmo pela área criminal (crimes contra a pessoa, contra o patrimônio, contra a família, contra o trabalho, etc.). Pois, como já dizia o clássico sociólogo alemão: “jamais um indivíduo poderá ter a certeza de alcançar qualquer coisa de valor verdadeiro no domínio da ciência, sem possuir uma rigorosa especialização” (WEBER, 2011, p.26).

Portanto, diante do recorte temático, o crime contra veículo é um fenômeno que merece ser explicado analisando-o em sua complexidade, seja por meio de seus atores sociais – polícia, sociedade, crime organizado, segurança automotiva –, seja pela configuração da dispersão espacial desse tipo de crime, buscando explicar a lógica das localizações da ação criminosa a partir da ciência geográfica, ou, da “inteligência geográfica” (BORDIN, 2018).

Utilizando-se da metodologia científica e com base em dados é possível estabelecer análises sobre o delito, de modo que, partindo do espaço enquanto elemento central, sejam criadas soluções no combate ao crime patrimonial, tanto em nível operacional como em nível estratégico de segurança pública.

Então, a fim de contribuir para esse campo estreito da literatura é que o presente expediente se propõe a analisar a criminalidade especializada enquanto problema socioeconômico, compreendendo como funciona, se estrutura e toma forma pelo espaço urbano o mercado ilegal de veículos em Curitiba; isso aliado à análise das ações combativas do Estado, de modo que se possa produzir e discutir nesse expediente encaminhamentos práticos e transformadores da gestão de segurança pública, visando seu aperfeiçoamento, maior profissionalização e eficiência na promoção da justiça e proteção social.

1.1 JUSTIFICATIVA

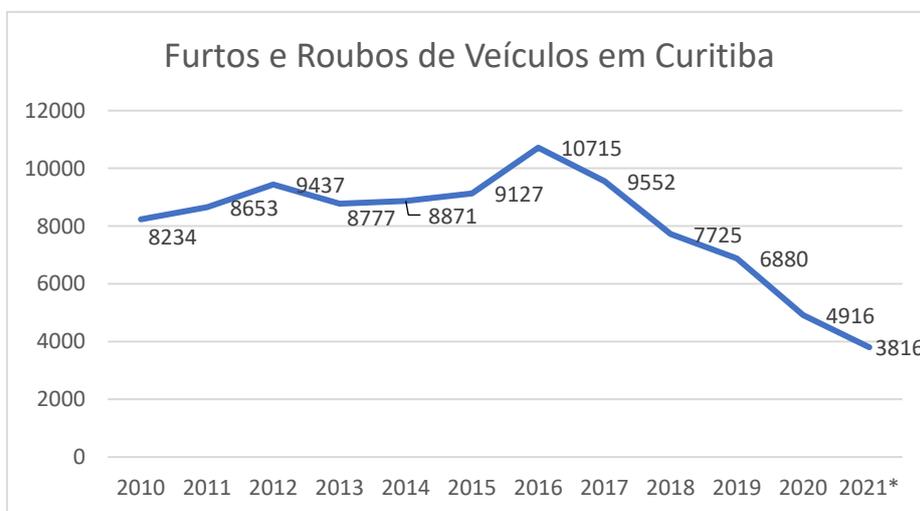
Ao entendermos que a incidência de crimes sobre o patrimônio individual resulta em desarranjos de ordem econômica e social que prejudicam o desenvolvimento, compreendemos que as soluções ofertadas pela modernidade, como os sistemas de monitoramento urbano, as evoluções no sistema jurídico e as tecnologias revelam a preocupação da sociedade em garantir os fluxos, os deslocamentos e a segurança patrimonial dentro e fora da cidade.

Desse modo, as técnicas de vigilância e os demais recursos de controle permitem a administração e a organização do território, sendo bem verdade que muitos desses recursos legais e tecnológicos de segurança buscam não só a proteção primeira das pessoas, mas também a proteção patrimonial e aquilo que o direito constitucional define como ordem econômica da sociedade.

Na capital paulista o sistema de monitoramento de trânsito foi integrado à polícia e implantou-se o chamado “Sistema Detecta”, que cruza sistemas de leitura de placas OCR (do inglês *Optical Character Recognition*) e das câmeras de vigilância dos municípios, integrando as informações em nuvem virtual e contribuindo para a recente redução dos furtos e roubos de veículos na cidade de São Paulo, como será explorado no Capítulo 3.

Já em Curitiba, município que concentra em média 25% dos furtos e roubos de veículos ocorridos no estado do Paraná, se vê fenômeno semelhante nas subtrações de automóveis. Entre os anos de 2016 e 2021 houve queda de 64,4% no número de furtos e roubos de veículos na capital paranaense, conforme Figura abaixo.

Figura 1b. Acumulado de Furtos e Roubos de Veículos em Curitiba, por ano



Fonte: Paraná (2023) * Valores verificados em 25 set. 2022

Por outro lado, durante os anos 2012-2016 o número de subtrações criminosas de automóveis subiu 11,9% (PARANÁ, 2023). O período 2016-2020 sugere a existência de um ou mais fenômenos sociais que constrangeram a prática desses crimes, superando o argumento raso de “mera oscilação estatística”. Logo, investigar é preciso.

De forma preliminar, os estudos da mobilidade urbana ajudam na compreensão do fenômeno, pois apontam que nos últimos anos os aplicativos de entrega foram responsáveis por transformar a forma de se pensar a mobilidade das grandes cidades. Empresas como: Rappi (Colômbia), Uber Eats (Estados Unidos) e iFood (Brasil), são iniciativas que oferecem aos motoristas dos centros urbanos a função de atender demandas dos usuários desses aplicativos. Muitos desses motoristas são “motoboys” ou motoentregadores, dada a preferência pela motocicleta como principal meio de transporte dessa atividade.

Antes mesmo do fenômeno dos aplicativos e seu catalisador pandêmico (a crise do COVID-19), já se falava do protagonismo das motocicletas como importante modal de mobilidade para o crime, principalmente no tráfico de drogas: “o transporte mais utilizado nestas práticas é a motocicleta. Trata-se de um meio de transporte barato, de fácil locomoção e difícil identificação” (ROSA, 2015, p. 115). Logo, essa crescente prevalência das motocicletas como alvo dos furtos e roubos acaba sendo um dos principais motivos de inquietude neste expediente.

Se faz necessário, então, esclarecer como as recentes mudanças ocasionadas por aplicativos digitais nos modais de mobilidade urbana estão alterando a circulação de objetos e pessoas na cidade, bem como o comportamento criminal no ramo de veículos. Pois, de um lado há o discurso de que essas grandes empresas digitais vêm gerando renda para os trabalhadores vinculados a elas. De outro, é possível apontar práticas onerosas à sociedade por parte de algumas dessas empresas, como, por exemplo, a não exigência de identificação do veículo utilizado no motofrete¹⁰.

Urge a necessidade de discutir esses e outros problemas específicos do mercado de automóveis, e também construir soluções no âmbito das políticas públicas de segurança que

¹⁰ Informação obtida pelo pesquisador quando esteve em comunicação, via e-mail, com uma empresa de entrega de alimentos por aplicativo, no âmbito de uma investigação criminal em que as imagens de câmera revelaram a placa da motocicleta (uma *pizeira*) e o logo do aplicativo de entregas na mochila do autor de um roubo. No entanto, diante da negativa da empresa e da desatualização dos dados cadastrais do veículo, não foi possível qualificar o autor do crime.

possam prevenir, controlar e mitigar o cometimento desse tipo de crime, garantindo o direito constitucional à propriedade¹¹.

1.1.1 Delimitação de Escopo

Estabelecendo as limitações implícitas, isto é, aquelas que fogem às fronteiras já desenhadas explicitamente pelo tema, esclarecemos que, embora haja direcionamento do trabalho para a segurança pública e o sistema de justiça criminal brasileiro, procuramos abordar termos e questões jurídicas de forma acessória. Afinal, a centralidade analítica está na distribuição espacial dos crimes contra veículos e nos elementos geográficos e sociais da cidade de Curitiba, entendendo a segurança pública como campo multidimensional.

Ao analisar a distribuição espacial de alguns tipos de crimes, como aqueles contra os automóveis, verificou-se que a capital do Paraná, Curitiba, concentrou no ano de 2021 cerca de 24% do total de furtos e roubos de veículos no estado, enquanto os demais municípios paranaenses responderam individualmente por menos de 10% do quantitativo para esses tipos penais. Assim, as ocorrências nos demais municípios do estado não foram consideradas nesta análise, embora haja campo de pesquisa para compreender as relações espaciais existentes na rede urbana, sobretudo os elos entre a capital e os municípios de sua região metropolitana. Ainda sobre a demarcação espacial, é importante registrar a limitação de escala desta pesquisa, pois se preocupa com fenômenos locais e microeconômicos. É certo que tais fenômenos advêm de uma estrutura macroeconômica que permite um olhar totalizante, no entanto, diminuir a escala cartográfica para o ambiente nacional ou internacional implicaria na fuga dos objetivos, os quais buscam respostas para o planejamento e a gestão de segurança pública local.

Dado o recorte criminal e espacial bem delimitado, entende-se que os crimes de roubo em rodovias ou mesmo os crimes violentos contra o patrimônio, popularmente conhecidos como “domínio de cidades” ou “novo cangaço”, fogem do objeto de estudo, vez que apresentam *modus operandi*¹² e finalidades diferentes do foco aqui proposto, que é a subtração do patrimônio veicular privado e em área intraurbana.

¹¹ Artigo 5º da Constituição Federal: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade” (BRASIL, 1988).

¹² Expressão latina que significa “modo de operação” ou modo de agir, operar, executar algo. Trata-se de termo comumente utilizado na segurança pública.

No que se refere às análises estatísticas, elas se deram no objetivo de explicar o mercado ilegal de veículos a partir de dados obtidos em fontes públicas e restritas, não sendo a intenção da pesquisa a elaboração de inferências que impliquem grau de incerteza estatística ou alguma probabilidade de erro. Também, ao adentrar em conceitos e assuntos típicos da ciência econômica, este expediente optou por discorrê-los sob linguagem didática, isto é, de forma alternativa à ortodoxia econômica e seus fundamentos e modelagens matemáticas. Tal escolha se deve à natureza transversal e multidimensional dos temas abordados e, conseqüentemente, do público-alvo a que esta obra se dirige.

Portanto, constatando que tais delimitações não prejudicam o estudo e seus objetivos, essa pesquisa optou por não buscar respostas à essas lacunas apresentadas, registrando aqui a “negligência intencional” como forma de oportunizar trabalhos futuros que deem o devido aprofundamento a esses assuntos.

1.2 OBJETIVOS

A pesquisa se debruça em duas questões específicas e uma questão abrangente, sendo elas:

- Quem são os atores sociais do mercado ilegal de veículo?
- Como se produz a territorialidade do mercado ilegal automotivo pelo município de Curitiba?

Com tais respostas é possível encontrar caminhos para a questão abrangente:

- Como o Estado pode combater, eficientemente, os crimes patrimoniais envolvendo veículos?

Para responder tais questionamentos foi preciso estabelecer os seguintes objetivos, de modo que, mais do que respostas, seja possível elaborar encaminhamentos em nível de gestão pública que levem à solução (ou mitigação) para o problema criminal.

➤ OBJETIVO GERAL:

Compreender e refletir sobre o problema da insegurança patrimonial automotiva, bem como a dinâmica relacional entre o espaço urbano e o ramo criminoso de veículos.

➤ OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- a) Explicar a economia do crime, com ênfase aos crimes patrimoniais;
- b) Entender a correlação entre a cidade e a violência patrimonial, a partir das categorias do método geográfico: estrutura, processo, forma e função; e
- c) Validar cientificamente e com base em dados geoespaciais de furtos, roubos e recuperações de veículos do município de Curitiba, o conhecimento empírico obtido pela observação participante na segurança pública paranaense.

1.3 METODOLOGIA

No objetivo de explicar esse fenômeno criminal específico, o trabalho buscou estabelecer raciocínio lógico de relações entre teorias e variáveis quantitativas, permitindo entender as características do mercado ilegal de veículos. A pesquisa adotou um perfil mais explicativo do que descritivo, pois, segundo Gomes (2019, p.260), os geógrafos modernos se distinguem dos tradicionais por sua maneira de conceber o papel da descrição: “para os primeiros, ela é um meio; para os outros, um fim em si”.

Outro importante aspecto de distinção entre os novos geógrafos e aqueles de períodos anteriores ao século XX se encontra no fato de que a geografia clássica opera por algumas faculdades intelectuais selecionadas, como a observação, a descrição e a generalização. Enquanto que a geografia moderna busca na dedução, na abstração, na criatividade, entre outras faculdades, uma explicação mais integral da realidade. Essa diferenciação de perfis geográficos se vê em algumas premissas da literatura, como: “o geógrafo clássico quer-se antes de mais [nada], homem de campo. O objeto que estuda é o que pode ver e aprender por observação directa” (CLAVAL, 1982, p.18).

Entendendo o policial como sujeito de grande exploração espacial, cuja profissão é íntima e rotineiramente ligada aos conceitos geográficos, é perfeitamente possível estabelecer

analogia entre o geógrafo tradicional e o *tira* tradicional¹³, dada a sua atuação predominantemente campal.

Assim como o geógrafo moderno se utiliza de técnicas que não se restringem ao campo, complementando-as com análises teóricas e informacionais elaboradas em gabinete; igualmente, o *tira* moderno se utiliza de metodologia semelhante na análise territorial, naquilo que se chama hoje de “inteligência policial”, isto é, a metodologia híbrida entre as diligências de campo e aquelas produzidas em gabinete.

A proposta, portanto, é por uma geografia que centralize menos a análise da paisagem, em favor das técnicas de informação e da análise de dados, tidas contemporaneamente como complexidades espaciais mais explicativas da realidade. Então ao aplicar o método estatístico descritivo e usar de métodos quantitativos o expediente segue o caminho das “pesquisas quantitativas”, pois se propõe a interpretar o objeto de estudo a partir de uma filosofia analítica e compreensiva, entendendo os fenômenos como integrantes de uma estrutura na rede urbana, e sob um modelo moderno de interpretação espacial – ou seja, uma análise fundamentada nos conceitos da “Nova Geografia” (CLAVAL, 1982).

A Geografia Econômica contribui significativamente com a análise dos crimes contra o patrimônio enquanto estrutura comercial. Toma-se como exemplo a Teoria econométrica dos Lugares Centrais, do geógrafo Walter Christaller, a qual demonstrou que a distribuição e o tamanho das cidades no sul da Alemanha não eram aleatórios. Segundo esse autor, os fenômenos espaciais estão ligados entre si e mantêm uma certa regularidade, de modo que os mercados de produtos e de serviços de tamanhos diferentes são “articulados de maneira a formar uma rede urbana funcional, regular e hierarquizada” (GOMES, 2019, p.255). O mesmo ocorre com a atividade criminosa enquanto um mercado ilegal.

Assim, ainda que a análise do mercado criminoso automotivo seja realizada a partir de um arcabouço teórico-metodológico racional, como aquele de Christaller, Alfred Weber e outros geógrafos vinculados à Nova Geografia, entende-se como possível a aplicação complementar e eclética, na análise contextual, de conceitos filiados em outras bases teóricas, como a Geografia Crítica, da qual é possível extrair referenciais que expliquem a cidade e o fenômeno urbano buscando sua transformação, como se vê nas diversas obras de Milton Santos.

¹³ “Tira” é o termo utilizado entre profissionais de segurança pública para se referir ao cargo de Investigador ou Agente de Polícia Judiciária. Para melhor entendimento das gírias no meio criminal foi criado um Glossário ao final deste expediente.

Ao partir do empirismo para articular teorias e interpretar o objeto de estudo, a obra se destaca pelo uso do método “observação participante”, dada a condição do pesquisador como observador e participante dos fenômenos recentes da unidade policial estudada¹⁴, oportunizada pela sua atuação profissional. Nesse sentido, o pesquisador se caracteriza como “observador participante natural”, pois pertence à mesma comunidade ou grupo que investiga. Por outro lado, também se empregou a “observação direta intensiva”, como observador não-participante do mercado de desmanches e o mercado ilegal de veículos. Afinal, “na observação não-participante o pesquisador toma contato com a comunidade, grupo ou realidade estudada, sem, no entanto, integrar-se a ela” (LAKATOS & MARCONI, 2003, p.193).

A busca documental se deu a fim de entender as relações entre as teorias criminológicas, geográficas, a criminalística¹⁵, a realidade da DFRV, do mercado ilegal de veículos e a distribuição espacial do crime pelo tecido urbano de Curitiba. Para tanto utilizou-se do estruturalismo enquanto método analítico, como alternativa ao já conhecido individualismo metodológico. Entende-se por estruturalismo:

O método que parte da investigação de um fenômeno concreto, eleva-se a seguir ao nível do abstrato, por intermédio da constituição de um modelo que represente o objeto de estudo retomando por fim ao concreto, dessa vez como uma realidade estruturada e relacionada com a experiência do sujeito social. Considera que uma linguagem abstrata deve ser indispensável para assegurar a possibilidade de comparar experiências à primeira vista irreduzíveis que, se assim permanecessem, nada poderiam ensinar; em outras palavras, não poderiam ser estudadas. Dessa forma, o método estruturalista caminha do concreto para o abstrato e vice-versa, dispondo, na segunda etapa, de um modelo para analisar a realidade concreta dos diversos fenômenos (LAKATOS; MARCONI, 2003, p.111).

A análise se debruçou sobre fenômenos contemporâneos a este expediente, de forma que o recorte temporal foi escolhido com base nos relatórios estatísticos disponibilizados pelo Centro de Análise e Planejamento Estratégico – CAPE, da Secretaria Estadual de Segurança Pública do Paraná, os quais passaram a ser publicados pelo órgão a partir do ano de 2007.

O recorte espacial foi realizado a partir dos números anuais de furtos e roubos de veículos no Paraná, escolhendo o município de Curitiba em razão do seu amplo campo amostral na temática de furtos e roubos de veículos. E como já mencionado, no ano de 2021 a capital do

¹⁴ A Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos de Curitiba - DFRV

¹⁵ Cabe esclarecermos a diferença entre Criminologia e Criminalística, uma vez que a primeira se ocupa do estudo do crime, do criminoso e dos meios onde - e como - o crime se dá (SHECAIRA, 2020); já a segunda estuda os aspectos vinculados ao fato criminoso em si, reconhecendo e interpretando os elementos de materialidade e autoria em cada caso (STUMVOLL, 2019).

Paraná concentrou 24,5% dos casos de subtração de veículos em todo o estado, acumulando 3815 registros. No ano de 2016 o município respondeu por 32,5% do total acumulado no Paraná, motivo pelo qual se verifica, no período 2016-2021, a existência de um fenômeno de significativa queda na representação criminal da capital paranaense.

No tocante à natureza de pesquisa básica deste trabalho, embora os objetivos de cunho compreensivo não impliquem em resultados imediatos, como se vê na maioria das pesquisas aplicadas, espera-se que as considerações e os resultados analíticos aqui obtidos contribuam para o aperfeiçoamento teórico no campo da geografia e da criminologia, bem como para a prática da gestão pública.

A análise espacial foi aplicada com base nas “categorias do método geográfico”: estrutura, processo, forma e função (SANTOS, 2020a). Ou seja, os procedimentos metodológicos foram aplicados no intento de compreender a estrutura espacial do mercado ilegal de veículos em Curitiba, seu processo evolutivo, a forma como se apresenta no tecido urbano e as funções urbanas (ou a falta delas) em locais de maior incidência criminal.

Para estudar a distribuição espaço-temporal desses crimes específicos foi preciso mapeá-los e analisá-los por meio das geotecnologias enquanto instrumentos que permitem o registro de cada ocorrência com a devida precisão locacional e riqueza de dados. Pode-se entender as geotecnologias como uma forma de viabilizar a geografia do crime, ao coletar, processar e disponibilizar para análise as informações com referência geográfica. São compostas por soluções de *hardware*, *software* e *peopleware* que, juntas, constituem-se poderosos instrumentos informacionais de suporte à tomada de decisão (ROSA, 2011).

Como se vê em Rossmo (2000), os objetivos dos estudos geográficos sobre o crime e as geotecnologias se apresentam como robusto referencial teórico-metodológico para aplicação empírica por profissionais de segurança e pesquisadores da área, a fim de produzir soluções como: prisões em flagrante delito, identificação do autor de crime, coleta de evidências que sustentem o indiciamento e acusação contra algum suspeito, ou mesmo a argumentação robusta no campo teórico sobre o fenômeno criminal.

É nesse sentido, então, que a geografia contribui para a análise da dinâmica entre o criminoso, a vítima e o Estado. Essa colaboração ocorre a partir do raciocínio geográfico, na busca de se explicar o porquê das coisas estarem ali onde estão, ou explicar por meio de um saber sofisticado os graus de proximidade e de distância, a posição, a forma e o tamanho de fenômenos espaciais. Pois essa geociência se encarrega não apenas da compreensão do sistema de localização dos fenômenos, mas também de uma forma de pensar (GOMES, 2019).

1.3.1 Procedimentos Metodológicos

Para chegar aos objetivos propostos o trabalho seguiu etapas e métodos que caracterizaram a metodologia da pesquisa. Cada método pode ser entendido como procedimento técnico, cuja conexão com outros métodos implica na geração de resultados, permitindo a elaboração de respostas. Os procedimentos utilizados neste expediente foram:

- Levantamento bibliográfico:

O levantamento de dados bibliográficos se deu por meio de buscas com palavras-chave em banco de dados científicos, como as plataformas digitais: Google Acadêmico, Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações – BDTD, SciELO, Instituto Brasileiro de Ciências Criminais, Revistas Terr@ Plural e *Applied Geography*, bem como a Revista Tempo Social, a qual publicou diversos textos sobre o tema do mercado ilegal de veículos em sua 35ª versão. Também na busca em bibliotecas físicas por obras aderentes ao tema. Já os dados demográficos e econômicos foram obtidos na internet, pelos portais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC.

- Levantamento bibliométrico:

Realizada busca bibliométrica na plataforma Google Acadêmico¹⁶, a fim de aferir o quantitativo de produção científica na temática da “geografia do crime”, verificou-se que o campo apresenta apenas 34 produções brasileiras com esse título. O resultado endossa o trabalho de Melo e Matias (2016), provando que a temática ainda é estreita e pouco explorada nos estudos geográficos brasileiros.

- Busca em banco de dados:

Os dados criminais restritos foram obtidos pela plataforma *Business Intelligence* – B.I do Governo do Estado do Paraná (PARANÁ, 2023), os quais podem ser validados nos Relatórios Anuais Estatísticos do CAPE¹⁷. É útil registrar, para fins de ética acadêmica, que os dados da plataforma B.I são tutelados e gerenciados pelo CAPE, o qual autorizou a coleta, uso

¹⁶ Busca realizada em janeiro de 2022.

¹⁷ Por meio da página [Estatísticas | Secretaria da Segurança Pública \(seguranca.pr.gov.br\)](https://estatisticas.secretaria-da-seguranca.pr.gov.br) Acesso em: 18 mar. 2023.

e divulgação dessas informações, desde que preservados os dados de identificação dos envolvidos em cada ocorrência policial.

Quanto à exploração de informações geográficas, foi realizada coleta de dados estatísticos e cartográficos junto ao CAPE, por meio da sua plataforma chamada “CAPEGEO”, a qual opera sobre o software ArcGIS (ESRI, 1999) e disponibiliza dados estatísticos e cartográficos sobre as ocorrências policiais em todo o estado do Paraná, tendo como fundamento o Boletim de Ocorrência Unificado (BOU). O acesso ao CAPEGEO é disponibilizado a todo investigador de polícia do Paraná, motivo pelo qual a condição do pesquisador permite o acesso e processamento dos dados.

As ocorrências e operações policiais aqui mencionadas foram obtidas junto da Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos – DFRV – da Polícia Civil do Paraná, a qual autorizou a coleta, uso e divulgação dos dados, cujos dados identificadores de cada ocorrência foram suprimidos.

Já as informações sobre a frota de veículos no Paraná foram obtidas junto ao Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN do Paraná.

- Experimentos informacionais:

Algumas testagens estatísticas foram realizadas utilizando-se das informações levantadas na pesquisa documental, de modo a correlacionar variáveis por meio de regressão linear simples, em análises univariada e bivariada. Para tanto foram utilizados softwares de planilhas de cálculo e análise de dados como: Excel (*Microsoft Corporation*, 2016), LibreOffice (*StarOffice*, 1999) e Jamovi (versão 2.2.5, 2022).

O trabalho realizou experimentos de cunho geoespacial, utilizando-se do software QGIS (*QGIS Development Team*, 2002) para processamento, representação e produção cartográfica digital. Os cartogramas aqui apresentados são da tipologia “mapas de Kernel”, conhecidos como mapas *hotspots* (HU; et al, 2018) e também mapas coropléticos (RAMOS; et al, 2016).

- Trabalho de campo:

Complementando os demais procedimentos e a fim de compreender a paisagem onde se concentram alguns tipos criminais, foi realizada visita em pontos específicos do município de Curitiba para constatação e registro dos elementos espaciais, por meio de fotografias. Os resultados dessa etapa são apresentados no Capítulo 4 (Subseção 4.2.4 – Forma). Também foi realizada visita a um distrito policial do município de Paraty, Rio de Janeiro, com registros que compõem a discussão do Capítulo 3.

- **Observação:**

Desde o ano de 2016 o autor atua na Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos de Curitiba, observando, registrando e aqui explicando os diferentes modelos de gestão e atuação policial que percebeu durante o período de atuação e anterior a ele.

Sabendo-se das limitações da observação enquanto método científico, a qual, por si só, implica em raciocínio indutivo que admite certa probabilidade para o erro, a pesquisa associou outros métodos (busca documental, bibliográfica e análise estatística), a fim de validar os argumentos produzidos a partir dessa técnica. As observações são apresentadas de forma mais concentrada no Capítulo 3.

- **Entrevista Semiestruturada:**

A entrevista foi realizada em 15 de agosto de 2022 com o presidente da Associação Brasileira de Reciclagem Automotiva – ABCAR, representante do ramo de desmanche automotivo, conhecedor da problemática trabalhada neste expediente e participante do Projeto de Lei dos Desmanches no estado de São Paulo.

O trabalho está organizado em cinco capítulos correlacionados. O Capítulo 1 traz a introdução do tema e sua contextualização, bem como a justificativa e metodologia pela qual se pretende chegar aos objetivos, respeitadas as limitações da pesquisa.

O Capítulo 2 apresenta a fundamentação teórica da geografia do crime, compreendendo como a violência é um fenômeno urbano, social e complexo; refletindo como a melhora da segurança pública passa, necessariamente, pela melhor integração nas relações de poder. Também são apresentadas as principais teorias criminológicas que explicam o delito.

O Capítulo 3 buscou compreender sociologicamente o crime organizado, observando como o Estado e a sociedade contribuem para o crescimento dessa estrutura criminosa, e como se utilizam de discursos, ações e instrumentos para combatê-la. Foram apresentadas algumas técnicas e tecnologias atualmente utilizadas por instituições de segurança e pelo crime organizado no ramo automotivo.

O Capítulo 4 apresenta uma análise empírica e articulada com a teoria discutida nos capítulos anteriores. As “categorias do método geográfico” de Milton Santos (2020a) – estrutura, processo, forma e função – são aplicadas no processo analítico, interpretado de forma plural ao se utilizar da “arquitetura do medo na cidade de Vitória” (LIRA, 2014), assim como os estudos curitibanos de uma “arquitetura contra o crime” (BONDARUK, 2007). Nessa etapa foram elaborados mapas e tabelas a partir de informações criminais e informações

socioeconômicas do município de Curitiba. Também foi realizada análise estatística univariada e bivariada a partir de regressão linear simples sobre dados de recuperações veicular na capital paranaense, variável essa de sumo interesse para a Polícia Judiciária.

Por fim, o Capítulo 5 arremata com a discussão dos resultados obtidos, sintetizando o conhecimento produzido nesse expediente e produzindo inferências que respondam aos questionamentos levantados na inicial.

2 GEOGRAFIA CRIMINAL

Passado, presente e futuro compõem as etapas do tempo e, conseqüentemente, da história. Partindo do entendimento de que “história” significa, em sua origem grega, os termos “investigação, pesquisa e informação” relacionados aos atos da humanidade ao longo do tempo (BORGES, 1992), entende-se, então, a investigação criminal como um trabalho lógico, histórico e humanista, pois se encarrega de explicar e desvendar o fenômeno criminal após o momento do seu cometimento, colocando o homem como elemento central da pesquisa.

Com grandes contribuições das chamadas “ciências humanas” e “ciências sociais” para o debate, em harmonia com os estudos das ciências exatas e da natureza, cujo discurso matemático e biológico trazem precisão na reconstituição e descrição dos fatos, a criminologia parte do Princípio de Edmond Locard¹⁸, em que “todo contato deixa uma marca”, e se utiliza do Heptâmetro de Quintiliano¹⁹ como ferramenta inicial na busca pela verdade. Essa ciência se encarrega de estudar o criminoso, o crime e seus impactos na sociedade.

Assim, a compreensão do crime somente pelas lógicas naturais, como as impressões digitais, fluídos e partículas corporais deixadas no corpo da vítima ou em artefatos se torna incompleta. O conhecimento integral se constrói quando contemplada a lógica humana do delito, isto é, compreendendo como o infrator interage e marca a memória das pessoas e como ele estabelece a cena do crime na teia do espaço-tempo.

O espaço ganha, assim, posição de centralidade enquanto categoria de análise, pois não deve ser encarado apenas como uma “vírgula” no discurso investigativo, e sim como elemento relevante que compõe o fenômeno. Não à toa, Paul Claval (1982) aponta que uma das principais funções do geógrafo é a de perceber e anotar a natureza da atividade humana, relacionando-a com o local e os fluxos decorrentes dessa atividade. Ao geógrafo criminal essa função se encarrega de analisar as atividades desviantes do homem, bem como seus padrões ambientais.

Há muito tempo que a análise da criminalidade sob a perspectiva espacial é desenvolvida por profissionais e pesquisadores da segurança pública, como nas obras pioneiras

¹⁸ Edmond Locard (1877-1966), foi um cientista forense francês. Criou em Lyon, em 1910, o primeiro laboratório francês de polícia técnico-científica. Durante mais de quarenta anos utilizou-se de métodos científicos inovadores para a época, como a identificação de impressões digitais, o estudo de marcas e pó, entre outros, a fim de ajudar policiais e juízes na compreensão e solução de crimes complexos (MAZE; STAGNARA; FISCHER, 2007).

¹⁹ Trata-se de uma ferramenta aplicada para a apuração de um fato. A investigação parte de sete perguntas: o que de fato ocorreu (o quê?), a localização do fato (onde?), a dinâmica do fato (como?), a temporalidade do fato (quando?), os instrumentos utilizados (por quais meios?), o motivo (por que?) e a autoria (quem?). O mentor dessa técnica foi Marco Fábio Quintiliano, orador e professor de retórica que viveu em Roma durante o século I d.C.

de Quetelet (1842) e Glyde (1856), quando abordaram influências climáticas no comportamento criminoso, ou mesmo a forma como o crime se distribui em um dado recorte espacial. Já alguns temas são relativamente recentes, discutidos a partir dos anos 1960 em debates sobre a “ecologia do crime nas grandes cidades” (JACOBS, 2011), os “espaços defensáveis” (NEWMAN, 1996) e a “criminologia ambiental” (BRANTINGHAM; BRANTINGHAM, 2008).

A técnica de *criminal profiling* (perfilamento criminal), por exemplo, se encarrega de compreender os padrões comportamentais de um *serial killer* (homicida em série), empregando o Princípio de Locard e o arcabouço teórico-metodológico proposto por criminólogos norte-americanos, como Robert K. Ressler, um agente da Unidade de Ciências Comportamentais do *Federal Bureau of Investigation* – FBI, agência norte-americana de investigação (RESSLER; et al, 1986).

Outra técnica ainda mais específica é o *geographic profiling* (perfilamento geográfico), que basicamente consiste em elaborar hipóteses sobre a residência, a base de operações, os pontos de deslocamentos e as zonas previsíveis de atuação do investigado. Uma das hipóteses trabalhadas nesse segmento é a proposta do policial inglês, David Canter, que propôs os primeiros estudos relacionados ao “mapa mental” do sujeito, articulando assim a percepção e a cognição ambiental do investigado ao longo da *iter criminis*²⁰ (CANTER, 1977). Ou seja, a técnica busca assimilar como o investigado entende o ambiente a sua volta e age pelo espaço.

Embora carregue grande contribuição para o campo prático-teórico, a limitação dessa abordagem fenomenológica do *criminal profiling* reside na incapacidade de focalizar a dinâmica estrutural do crime, bem como suas forças históricas, econômicas e culturais. Tais forças se impõem e moldam o comportamento individual no ambiente (SANZ; GUILLEN, 2010).

Assim, do ponto de vista social, e indo além do enfoque psicológico sobre o *individual offender* (infrator individual) enquanto protagonista da técnica de *criminal profiling*, outros autores empreenderam diligências em busca de respostas que superem o individualismo metodológico e coloquem no centro analítico o fato criminoso enquanto fenômeno social. Exemplo se vê na obra de Jane Jacobs (2011), que se preocupou em entender a ecologia do crime nas grandes cidades e o comportamento social como forma de prevenir o crime, promovendo uma arquitetura e urbanismo que integre as pessoas ao espaço, constringendo a

²⁰ Conceito jurídico, de origem latina, que significa “caminho do crime”, isto é, o processo evolutivo do delito, desde a concepção da ideia até a consumação do fato.

atividade desviante através da participação popular no planejamento urbano; também obras que versam sobre a ideia de espaço defensável enquanto área apropriada e de acesso controlado pelo cidadão (NEWMAN, 1996). A essa forma de interpretar o crime a partir de aspectos estruturais dá-se o nome de sociologia criminal.

Tais estudos floresceram na primeira metade do século XX, quando o rápido crescimento urbano da cidade norte-americana de Chicago inspirou e serviu como campo experimental da Escola sociológica de Chicago²¹ e dos posteriores planos de segurança pública que dela decorreram. Lacoste (2012) diz que os planos de organização do espaço foram manifestamente bastante influenciados pelas preocupações policiais e militares nos estados em que a industrialização foi um fenômeno rápido. Foi o caso da relação pratico-teórica entre a universidade e os órgãos de segurança pública de Chicago.

A ecologia humana e teorias de crescimento urbano serviram como guias para o estudo socioterritorial do delito, de modo que a literatura dessa Escola ganhou maior aderência na explicação de infrações de ordem social e econômica, como é o caso dos crimes praticados contra o patrimônio.

Assim, na medida em que espaço geográfico foi se configurando como elemento substancial no debate da criminologia ambiental, passou-se então a convocar com maior frequência as ciências espaciais, hoje chamadas de “geociências”, para contribuírem ao avanço epistemológico, como se vê na reflexão abaixo, em que a ideia de movimento, através dos seus fixos e fluxos, desenha a dinâmica espacial do fato criminoso:

O crime não é distribuído aleatoriamente no tempo e no espaço. Está agrupado, mas a forma do agrupamento é muito influenciada por onde as pessoas vivem dentro de uma cidade, como e por que elas viajam ou se movem pela cidade e como as redes de pessoas se conhecem e gastam seu tempo. [...] Ao olhar para a representação de locais de crime, considere infratores e seus espaços de atividades rotineiras; considere redes de amigos que envolvem-se em alguns crimes e seus espaços de atividade conjunta; considere a localização de alvos estacionários e os espaços de atividade de vítimas móveis e alvos móveis e as áreas de captação de alvos fixos. Os padrões são dinâmicos. Guardando isso em mente será possível entender os padrões do crime para que intervenções de redução criminal que produzam níveis de deslocamento possam ser projetadas (BRANTINGHAM e BRANTINGHAM, 2008, p. 91, tradução nossa).

²¹ A Universidade de Chicago (Estados Unidos) foi criada em 1890 a partir de doações de John D. Rockefeller, dono da maior petrolífera do mundo, a *Standart Oil*. A universidade ficou conhecida, a partir dos anos 1920, pela produção de vasta literatura preocupada com a compreensão do fenômeno urbano e suas consequências, entre elas, a concentração e o rápido crescimento dos casos de violência nas cidades, bem como as consequências do intenso êxodo rural e imigração. Os estudos ali produzidos trouxeram importantes constatações e avanços no entendimento das dinâmicas urbanas, sociais e também no campo da psicologia social, de modo que a literatura e os produtores de conhecimento vinculados a esse modelo de sociologia ficaram conhecidos como Escola sociológica de Chicago.

Eis que, a temática da “geografia do crime” surge com a proposta de analisar a distribuição e os padrões criminais encontrados pelo espaço e, assim, compreender a estrutura da violência na cidade a partir dos conceitos geográficos (paisagem, território, região, lugar, rede, etc), e, no caso do mercado ilegal de veículos, a partir da distribuição desses delitos pelas vias urbanas e da lógica comercial. Essa interação entre Geografia e crime surge amparada no fato de que o:

rápido crescimento das taxas de crime observado nas últimas décadas tem despertado o interesse de diversas ciências que se lançam na busca de uma melhor compreensão desse multifacetado fenômeno. Este crescimento é agravado pelo aumento do nível de concentração espacial, sobretudo a partir do fenômeno da metropolização, apresentando, ainda forte correlação com outras características espaciais e, também, com a configuração de diferentes parcelas do território das cidades (GUIDUGLI, 1985 *apud* BATELLA, DINIZ; TEIXEIRA, 2008, p. 21).

Batella; Diniz; Teixeira (2008, p. 22) afirmam que “os primeiros estudos sobre a Geografia do Crime ocorreram nos EUA na década de 1970”. Inclusive o policial canadense, Kim Rossmo (2000), menciona como o amadurecimento do tema ao longo das últimas décadas e o significativo avanço teórico-metodológico ampliaram as técnicas disponíveis para esse tipo de estudo:

As abordagens metodológicas e teóricas desenvolvidas em uma variedade de disciplinas são frequentemente adotadas para o estudo do crime e dos criminosos, e os campos da geografia e da análise urbana fornecem várias ferramentas analíticas para os criminólogos. Perspectivas que fazem uso particular de técnicas geográficas incluem a ecologia social do crime, criminologia ambiental, geografia do crime, abordagem de atividades rotineiras, prevenção situacional do crime e policiamento orientado para problemas (ROSSMO, 2000, p.113, tradução nossa).

Portanto, a geografia do crime se oferece aos estudos do direito penal, da criminologia e das ciências sociais como importante componente da “mesologia criminal”²². Oferece também relevante bojo instrumental, por meio de suas geotecnologias, para entender a violência urbana e encontrar soluções institucionais na elaboração de políticas públicas de segurança.

Teresa Pires do Rio Caldeira (2011) contribui para os esforços desse expediente em compreender o fenômeno criminal, mencionando que, geralmente, os cientistas oferecem três tipos de explicações para a criminalidade. Primeiro, o crime sendo relacionado a fatores como

²² Termo utilizado por Sullivan (1905, p. 196) quando estudou o crime a partir das psicopatologias: “*The investigation of the exogenous factors of the crime, which is the province of criminal mesology, must also be considered*”, ou “A investigação dos fatores exógenos do crime, que é a província da mesologia criminal, também deve ser considerada” (tradução nossa). Trata-se de uma metodologia aplicada na análise criminal, centralizando o estudo da ecologia delitiva. Esse tipo de análise toma como fundamento os fatores ambientais, sociológicos e institucionais que influenciam o cotidiano do indivíduo e que podem levá-lo ao cometimento do delito.

urbanização, migração, pobreza, industrialização e analfabetismo. Segundo, sendo associado ao desempenho e características das instituições encarregadas de manter a ordem, sobretudo a Polícia, mas também tribunais, prisões e a legislação. Terceiro, usa-se as explicações psicológicas que focalizam a personalidade de criminosos individualmente.

Esta obra se dedica às duas primeiras opções, uma vez que a análise se voltará para as teorias ligadas mais à desordem social e econômica do que aos problemas endógenos, cujo diagnóstico parte do individual. Essas teorias entendem o crime como um poder paralelo, pautado na dissolução dos objetivos de crescimento e desenvolvimento nacional, bem como da qualidade de vida e da qualificação da própria pessoa (JORGE, 2002).

As teorias a seguir buscam superar a visão do delito apenas como uma conduta desviante e de caráter personalíssimo, definindo-o como uma estrutura, uma subcultura.

2.1 TEORIAS DO CRIME

A clássica definição de Criminologia entende essa área do saber como uma ciência empírica e interdisciplinar, responsável por estudar as causas do crime, sua prevenção, bem como a punição e reabilitação do criminoso. Também se encarrega da análise da vítima e do controle social. Cabe a essa área trazer respostas para as seguintes questões: o que é crime? Quem pode ser entendido como criminoso? O conceito de crime é o mesmo no Direito, na Sociologia e na Filosofia?

Com a evolução da discussão teórica sobre a violência foram surgindo modelos de compreensão e explicação dessas perguntas. A esse tipo de modelo lógico denomina-se “teoria”, a qual, ao contrário do que se pensa, não é apenas um amontoado de conceitos meramente abstratos mas sim uma prática, pois ao se associar com o empírico e os sentidos é que a teoria exerce sua força, como se vê a seguir: “É por isso que a teoria não expressará, não traduzirá, não aplicará uma prática; ela é uma prática” (FOUCAULT, 1998, p.71). Logo, é perfeitamente cabível em tempos de grande protagonismo da ciência da computação traçar uma analogia entre teoria e algoritmo enquanto lógica programática voltada a interferir na realidade, com objetivo de modificá-la.

Portanto, dada a complexidade do objeto de estudo, é possível que uma teoria tenha melhor aderência que outra na explicação do fenômeno criminal, ou ainda, que uma complemente ou mesmo contrarie a outra. De modo que cada teoria criminal não deve ser lida de forma estanque.

Elencamos as principais teorias criminológicas que ajudam a explicar o complexo e amplo mercado ilegal de veículos.

2.1.1 Teoria do Homem Delinvente – THD

Cesare Lombroso (1835 – 1909) foi o criador da Antropologia Criminal, em pleno século XIX, época onde o pensamento positivista se hegemonizava em oposição aos ideais pregados pela Escola Clássica Penal do século XVIII. Enquanto pensadores clássicos como Cesare Beccaria (2014), Francesco Carrara, entre outros, entendiam o crime como um fenômeno legal e afrontoso à moral estabelecida, defendendo a tese de que o indivíduo seria dotado de livre arbítrio para a tomada de decisão; Lombroso (2007), por sua vez, defendia o oposto, pois entendia o crime como fenômeno natural e o delinvente como sujeito fortemente influenciado por fatores biológicos, sociais e ambientais deterministas.

A instituição do livre-arbítrio individual era reconhecida pela Teoria lombrosiana, no entanto, justificava-se que o indivíduo saudável, ao se sentir tentado para o crime, dificilmente o cometeria devido aos fatores sociais que “determinam” seu comportamento. Para o homem delinvente esses fatores não exerceriam a devida influência:

Nas pessoas sãs é livre a vontade, como diz a metafísica, mas os atos são determinados por motivos que contrastam com o bem-estar social. Quando surgem, são mais ou menos freados por outros motivos, como o prazer do louvor, o temor da sanção, da infâmia, da Igreja, ou da hereditariedade, ou de prudentes hábitos impostos por uma ginástica mental continuada, motivo que não valem mais nos dementes morais ou nos delinquentes natos, que logo caem na reincidência (LOMBROSO, 2007, p.223).

Sua teoria evolucionista, conhecida como Teoria do Homem Delinvente (aqui abreviada em THD), prega que os criminosos são indivíduos que reproduzem física e mentalmente as características primitivas do homem, sendo possível, mediante critérios biológicos e descritivos, discernir o sujeito pouco evoluído – o delinvente, o louco, o doente – e aquele que está em dia com a teoria darwinista, ou seja, o benigno, o são.

Assim, a medicina e os estudos da anatomia humana tentam trazer respostas sobre o delinvente, encarando como causas possíveis do delito a genética, as condições socioambientais determinantes, as medidas fisionômicas e até mesmo a massa cerebral de cada indivíduo, as quais poderiam diagnosticá-lo como um “homem delinvente” ou pior, um “delinvente-nato” (LOMBROSO, 2007, p.59). Inclusive, a inspiração de Lombroso nas ideias

de Augusto Comte resultou, junto de seus adeptos e sucessores, Raffaele Garofalo e Enrico Ferri, na criação da Escola Positiva de Direito Penal.

Os estudos positivistas do crime associavam frequentemente a patologia psiquiátrica e o delito, naquilo que convencionou-se chamar de “psicologia criminal”. Ainda assim, a obra de Enrico Ferri (2006), bem como os escritos do estatístico belga, e também positivista, Quetelet (1842)²³, demonstram um certo esforço daquela Escola em compreender o problema do crime a partir de uma sociologia criminal, por meio de estatísticas e das ciências sociais.

Tais teorias passaram por fortes questionamentos ao longo do século XX, principalmente com o advento das Teorias do Conflito, tornando debilitada a lógica da Escola Positivista Penal. Então apesar de ter contribuído com diversos avanços nos estudos da psicologia, da medicina e das ciências naturais, o que se vê após os anos 1950 é um desgaste da tese lombrosiana, de maneira que a literatura contemporânea utiliza parcamente dos seus argumentos como fundamento na elaboração de soluções eficientes a nível de política pública.

No entanto, há de se registrar que, neste início de século a teoria vem permeando novamente alguns estudos criminais e análises criminais, principalmente nos casos de crimes contra a vida: latrocínio, homicídio ou chacinas²⁴. As chacinas, em especial, comumente estão descambando para a análise clínica como justificativa precoce dos desvios de conduta do indivíduo, em detrimento da análise moral e jurídica. Ou seja, ao invés do sujeito ser encarado preliminarmente como capaz, criminoso e cruel, é rotulado como um doente e semi inimputável²⁵. Algumas autoridades públicas se arriscam, inclusive, a desenvolver diagnósticos psiquiátricos de forma precipitada e sem a devida qualificação²⁶, banalizando doenças mentais e o ramo profissional da psiquiatria.

Este expediente não aplicou a Teoria Lombrosiana em suas análises, dada a semelhança dessa teoria com os princípios limitados da geografia clássica, conhecida pelo raciocínio de “observação, descrição e generalização” (CLAVAL, 1982, p.31). Ainda assim, provocar a

²³ Uma importante contribuição de Quetelet (1842) para a literatura está nas chamadas “Leis Térmicas de Quetelet”. Nelas o autor demonstra que, durante o inverno é comum o aumento da prática de crimes contra o patrimônio (*crimes against property*), devido ao aumento das necessidades e da carência popular; já no verão são cometidos mais crimes contra a pessoa e, na primavera, acontecem mais crimes contra os costumes.

²⁴ Chacina é um termo de senso comum utilizado para se referir a um massacre, ao homicídio cometido contra um coletivo de vítimas, ou, “assassinato em massa”.

²⁵ A inimputabilidade penal é dada pelo artigo 26 do Código Penal brasileiro, e prevê redução ou isenção de pena ao autor do crime que comprove ser doente mental ou mesmo estar sob “perturbação mental” no momento do delito (BRASIL, 1940).

²⁶ Vide: [Delegado do massacre da creche de Blumenau diz que motivação do crime foi surto paranóico | Revista Fórum \(revistaforum.com.br\)](https://revistaforum.com.br) Acesso em: 08 abr. 2023.

reflexão é necessário, pois atualmente ainda se vê traços da Teoria nos discursos e ações de muitos profissionais da segurança pública, como no excerto a seguir:

Silvia Ramos e Leonarda Musumeci expõem a partir do trecho de uma entrevista com um Oficial da PM, o qual dizia ao abordar jovens, [...] ‘Ele tem que ter menos o biótipo do marginal, ter mais o biótipo de cidadão’ (RAMOS; MUSUMECI, 2005, p. 218 *apud* LEMOS, 2019).

E com seu determinismo Lombroso discorre sobre os ladrões:

Os ladrões, que, como as meretrizes, são apaixonados por cores berrantes: amarelo, vermelho, azul, por berloques, correntes, e até por brincos, *são os mais ignorantes da espécie delinquente*. Quase sempre assustados e temerosos de serem pegos de surpresa, aproveitam toda ocasião para mudar o discurso. [...] tendem a associar-se no crime; vivem bem no meio dos rumores e dos gritos das grandes cidades; fora delas são como peixe fora da água. *São incapazes de um trabalho continuado*, mentirosos descarados, e pouco suscetíveis de correção, especialmente se mulher, na maioria meretrizes (LOMBROSO, 2007, p.141, grifo nosso).

2.1.2 Teoria da Anomia – T.A

O conceito de “anomia” foi introduzido inicialmente por Emile Durkheim (1933), e propõe a premissa de que o crime é um fenômeno normal e causado essencialmente por fatores sociais²⁷. Ou seja, a maior justificativa pelos delitos se encontra na falta ou desorganização estrutural da sociedade, por meio de suas instituições.

Merton (1938), adepto do funcionalismo de Durkheim e intelectual associado aos princípios da T.A, menciona que a criminalidade advém das grandes dificuldades que o indivíduo encontra para atingir as metas desejadas por ele, sobretudo aquelas de caráter econômico. Ele parte do princípio de que existem certos objetivos culturais e sociais, constituídos pela sociedade e entendidos como modelo de sucesso para a vida. De outro lado, importam também os meios moralmente aceitáveis para se chegar a esses objetivos, de forma que coincidam com aquilo que não é proibido pela ordem jurídica.

O problema surge quando o indivíduo compreende os objetivos sociais, porém acaba se vendo prejudicado quanto aos meios institucionalizados para alcançá-los, de tal forma que acaba incorrendo para o desvio comportamental na tentativa de chegar aos objetivos.

²⁷ O termo foi cunhado por Durkheim quando discursava sobre a “divisão social do trabalho”, no entanto, as premissas sobre o conceito da anomia, propostas também em “O Suicídio”, demonstram aderência com o discurso criminológico.

Então seja por falhas ordinárias no mau funcionamento das instituições ou mesmo as extraordinárias que causam grandes alterações na sociedade, como guerras, apagões prolongados, pandemias ou catástrofes de grandes proporções que ensejem uma privação forçada do consumo e das oportunidades de desenvolvimento pessoal, podem impactar o psicológico de algumas pessoas, de modo que tais desarranjos de ordem econômica se tornem um fator criminógeno. Nessa Teoria, a anomia é o que induz o homem a descumprir as normas socialmente estabelecidas no contrato social, afastando a sociedade do estado de direito e aproximando-a do estado lockiano de “natureza”, onde os inconvenientes da vida social são resolvidos de acordo com a interpretação individual de justiça (LOCKE, 2014).

A aplicação da teoria disso se vê no estudo de Mendonça (2000), que demonstrou relação entre a privação do consumo e os casos de homicídios dolosos na cidade do Rio de Janeiro; ou também em Batista e Rosa (2022), que relacionaram a teoria da anomia com a pandemia do Coronavírus (COVID-19).

Em síntese, quando as regras (*nomia*), as oportunidades de desenvolvimento e o controle social se enfraquecem perante a percepção de um grupo de indivíduos, conseqüentemente observa-se o aumento dos comportamentos desviantes.

2.1.3 Teoria da Desorganização Social – TDS

Enquanto a anomia está voltada às funções das normas e das instituições sociais, inferindo que a debilidade no cumprimento dessas funções pode enfraquecer a ordem social, a Teoria da Desorganização Social – TDS – aborda aspectos estruturais de ordem espaço-social. De maneira ampla, a teoria da desorganização social aponta a inabilidade de uma comunidade se estruturar em torno de valores que seus habitantes tenham em comum, preservando uma coesão e controle social efetivos.

Essa teoria foi inicialmente desenvolvida por sociólogos da Escola de Chicago, como Robert Park e Ernest Burgess (1925), para se referir à ausência de organização entre os cidadãos em unidades ecológicas relativamente pequenas (bairros, setores censitários, comunidades), mas tem sido usada para explicar as variações da criminalidade em unidades maiores, como municípios, estados e nações. Pesquisas que centram a análise nessa teoria frequentemente usam indicadores baseados em área de mobilidade residencial, pobreza, organização das famílias, e urbanização para correlacionar a atuação criminal.

Em razão da centralidade que o espaço e a mesologia assumem no discurso analítico, essa teoria ficou conhecida também como Teoria da Ecologia Criminal, e inspirou outras teorias

e programas de segurança pública posteriores, como a popularmente conhecida Teoria das Janelas Quebradas – *broken windows theory* – e o programa nova-iorquino de segurança pública “Tolerância Zero”, erroneamente criticado como propostas anti-sociais e de viés opressor às classes socioespacialmente mais vulneráveis.

A suposta “intolerância” se refere ao legalismo e à atenção especial que fora dada sobre delitos de pequeno potencial ofensivo, que normalmente eram negligenciados. Então partindo do princípio da sensação de impunidade e da progressão criminal, isto é, se um infrator comete uma ofensa e não é punido, tende a reincidi-la da mesma forma que um infrator pode passar de pequenos para grandes delitos se a Lei não o constranger.

No aspecto urbanístico, os modelos voltados para uma arquitetura da segurança também se inspiraram nos pressupostos da Escola de Chicago, como a Teoria dos Espaços Defensáveis, de Oscar Newman (1996), que propõe a “apropriação” do espaço público pelo cidadão de modo a constranger o ato criminoso. A saber, a teoria de Newman inspirou programas brasileiros contemporâneos como o projeto “Vizinho de Olho”²⁸, desenvolvido pelos Conselhos Comunitários de Segurança de Curitiba - CONSEGs.

A TDS prioriza as relações sociais como forma de promover a ordem. Park e Burgess (1925) observaram que cidades pequenas dos Estados Unidos apresentavam menores índices de criminalidade, argumentando que, um dos motivos dessa realidade é a solidariedade, a cordialidade e os valores morais compartilhados entre os habitantes, de modo que se estabeleça uma rede de controle social informal. Essa rede não ocorre com a mesma facilidade nas grandes cidades, onde a impessoalidade, a racionalidade e o anonimato impedem a formação de fortes elos sociais, favorecendo o cometimento de crimes em que a vítima acaba estabelecendo juízos a partir da aparência e do superficial, como se vê nos casos de golpes urbanos, nos estelionatos²⁹ e outros tipos de fraudes. Alia-se a isso a alta mobilidade e fluidez das cidades, as quais são caracterizadas pelo conceito de “não lugares”³⁰ nas vias públicas urbanas (AUGÉ, 2012).

Assim, ao observarem a distribuição criminal pela cidade de Chicago, os pesquisadores daquela Escola constataram que os bairros pobres concentravam parte significativa das

²⁸ O programa “Vizinho de Olho” foi desenvolvido pelo Conselho Comunitário de Segurança – CONSEG. Vide em: [Vizinho de Olho\[39739\].pdf\(fiepr.org.br\)](http://Vizinho_de_Olho[39739].pdf(fiepr.org.br)) Acesso em: 07 mai. 2023.

²⁹ O estelionato é um tipo de crime previsto no artigo 171 do Código Penal brasileiro, definido como a prática de: obter, para si ou para outrem, vantagem ilícita, em prejuízo alheio, induzindo ou mantendo alguém em erro, mediante artifício, ardil, ou qualquer outro meio fraudulento (BRASIL, 1940).

³⁰ A ideia de “não lugar” para Augé (2012) é diametralmente oposta ao lar, à residência e ao espaço personalizado. É representada pelos espaços públicos de grande e rápida circulação, como aeroportos, rodoviárias, estações de metrô e vias urbanas de fluxo intenso.

ocorrências, de modo que, as condições de vida em que os cidadãos ali se encontravam eram explicativas o bastante para compreender que tais condições favoreciam o delito. A degradação ambiental, urbanística e social demonstrava a ausência do controle social formal, isto é, pelos equipamentos públicos e pelos representantes do Estado nas mais diversas áreas temáticas de atuação (FURQUIM, 2018).

Portanto, a desordem social pode ser entendida não somente pela ausência ou má gestão territorial por parte do Estado, como também pelo mau funcionamento das instituições sociais de maior escala, como a família:

Problemas relacionados ao colapso demográfico, à urbanização descontrolada e ao desajuste social provocado por diversos fatores externos (espaços urbanos deteriorados, tráfico e consumo de drogas em espaços abandonados pelo poder público, formação de grupos de jovens delinquindo etc.) e internos (ambientes familiares desajustados, falta da figura paterna, violência doméstica etc.) estariam na raiz da violência e da delinquência, bem como da criminalidade (NOBREGA JUNIOR, 2015, p.71).

Trata-se, então, de uma Teoria que atrai facilmente o olhar analítico geográfico, mas que, ao mesmo tempo, deve ser encarada com atenção e cautela, uma vez que flerta com o determinismo geográfico e aponta, de forma superficial e sectária, a “des”estrutura familiar e cultural como principal justificativa para a concentração criminal de certos recortes espaciais. Assim como na T.A, a figura institucional do Estado assume protagonismo nessa teoria, de modo que retornaremos a ela no Capítulo 4, ao abordarmos a atuação policial no mercado ilegal de veículos em Curitiba.

2.1.4 Teoria da Associação Diferencial – T.A.D

A Teoria da Associação Diferencial – T.A.D – foi formulada por Edwin Sutherland (1940), nos anos 1930, como uma crítica a Teoria da Ecologia Criminal de Chicago, pois, ao inferir que a desordem espaço-social, típica das periferias urbanas, seria um importante fator criminógeno, acaba por subentender que o crime é originário das classes menos favorecidas. Ou seja, segundo essa Teoria, nas áreas nobres o crime não se proliferaria, já que seria um problema comum das áreas de maior vulnerabilidade da cidade. Conclusão sectária e temerária.

Portanto, Sutherland (1940) demonstra que a alta classe social não só se predispõe ao crime como o consome, cunhando o termo “crime de colarinho branco”, definido como “a violação da lei penal por pessoas de elevado padrão socioeconômico, no exercício abusivo de uma profissão lícita”.

Conhecida como Teoria do Aprendizado Social, ela parte da hipótese pedagógica de que o comportamento humano se desenvolve a partir do aprendizado e das experiências que o cotidiano ensina ao indivíduo, se aproximando das teorias *behavioristas* de Skinner (2003), resumidas na ideia de que o sujeito molda seu comportamento conforme os reforços positivos ou negativos que recebe da estrutura onde se insere. O homem, segundo esse raciocínio, atua de acordo com as reações que os demais sujeitos a sua volta manifestam, bem como pelas experiências da vida cotidiana.

Para a T.A.D, o crime não é algo anormal nem sinal de uma personalidade imatura ou “atrasada” no processo de evolução natural, mas um comportamento ou hábito adquirido, isto é, uma resposta às influências da vida social. A tese de Terrie Moffitt, professora de psicologia da Universidade de Wisconsin, corrobora esses pressupostos ao inferir que existe uma forte relação entre crime e família. Para ela, os jovens aprendem a ser criminosos com a própria família, pois, mais da metade dos delinquentes juvenis que foram presos nos reformatórios norte-americanos tinham algum membro próximo da família que já estivera encarcerado (MOFFITT, T. *apud* FELIX, 2002, p.10). Não só a família, mas o meio social em que se insere o sujeito, são fortes fatores de aprendizagem.

Em suas investigações sobre a criminalidade do colarinho branco, sobre a delinquência econômica e profissional e sobre os níveis de inteligência do infrator, Sutherland chegou à conclusão de que a conduta desviada não pode ser imputada ao entendimento de que os indivíduos das classes mais baixas socioeconomicamente são disfuncionais ou inadaptados à vida em sociedade, mas sim que o sujeito criminoso teve uma aprendizagem efetiva dos valores criminais, o que pode acontecer em qualquer cultura (NOBREGA JUNIOR, 2015).

2.1.5 Teoria das Atividades Rotineiras – T.A.R

A Teoria das Atividades Rotineiras – T.A.R – compõe, juntamente com a Teoria da Escolha Racional (T.E.R) e Teoria dos Padrões Criminais (TPC), o grupo das “Teorias da Oportunidade – T.O”, conhecido pelas análises situacionais do crime, e por enfatizar tanto o critério de espaço (muito apreciado pela TDS) quanto o fator tempo. Tais teorias partem da premissa de que os criminosos são oportunistas, cometendo o delito em lugares que conhecem bem (SANZ; GUILLEN, 2010).

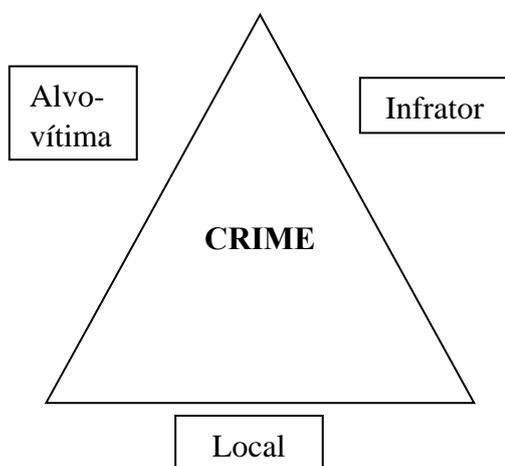
As Teorias da Oportunidade podem ser entendidas como as principais referências teóricas da Criminologia Ambiental. Silas Melo (2017) analisa esse conjunto de teorias como

um arcabouço teórico voltado para a compreensão situacional do crime, composta pelos elementos “onde”, “quando” e “como”.

Rossmo (2006, p. 537, tradução nossa) reforça a condição situacional do delito, pois, para a incidência de um crime é preciso que “[...] os caminhos do infrator e da vítima devem se cruzar no tempo e no espaço, em um ambiente apropriado para a atividade criminosa”³¹.

Também conhecida nas academias de polícia pelo seu característico “triângulo analítico do crime”, a T.A.R foi produzida a partir dos estudos de Marcus Felson (1986), afirmando que o crime se dá a partir do momento em que um infrator potencial e um alvo-vítima se encontram na teia do espaço-tempo, sem a presença de um guardião capaz, como se vê na Figura 2:

Figura 2. Triângulo de análise do crime



Portanto, a fim de evitar que as arestas do triângulo se fechem e resultem no ato criminoso, é necessário que se estabeleça uma rede de controle informal que requer: (1) que o alvo-vítima esteja protegido por um “guardião capaz”; (2) que o infrator esteja supervisionado ou, nos termos do autor, “domado” (*handled*); e (3) que o lugar esteja sob responsabilidade ou administração de alguém. Felson (1986) ressalta que a figura do guardião não se restringe aos agentes de segurança – pública ou privada – mas abrange também o morador comum da região, a dona de casa, um pedestre, enfim, o cidadão em si.

Em outra análise sobre o fenômeno criminal, Felson e Clarke (1998) apontam para quatro elementos que podem expor o alvo ao criminoso, são eles:

³¹ “[...] crime to occur, the paths of the offender and victim must intersect in time and space, within an environment appropriate for criminal activity” (ROSSMO, 2006, p. 537).

Quadro 1. Elementos que podem expor o alvo ao crime

VALOR	O criminoso se interessa por alvos – isto é, objetos ou pessoas – que, de alguma forma, representem valor a ele.
INÉRCIA	Elemento de mobilidade do alvo, pois, quanto mais fácil do alvo ser mobilizado pelo espaço, melhor para o criminoso. Exemplo se vê nos diversos furtos de carteiras e eletrônicos de bolso.
VISIBILIDADE	Trata-se da localização do alvo pelo criminoso, devido à exposição visual ou sensorial do alvo.
ACESSO	Elemento que aborda os caminhos e meios que o alvo dispõe para o acesso de terceiros. As atividades rotineiras do cidadão enquanto alvo potencial podem facilitar ou dificultar o acesso de um criminoso.

Outras proposições sugeridas e que complementam Felson e Clarke vieram de Miethe e Meier (1994), que sugeriram três proposições, a saber: (1) a alta intensidade de atividades fora do lar majora o risco de vitimização, dada a maior visibilidade e acessibilidade que o alvo dispõe ao criminoso; (2) elevados níveis de auto proteção implicam em menor risco individual; (3) pessoas e propriedades que representem valor subjetivo, isto é, aquilo que é difícil de se estimar um valor, ou mesmo aquilo que possui alto valor estimado representa maior risco de ser alvo do crime (MIETHE; MEIER, 2004 *apud* BRUNET, 2002).

Nesse sentido, Felson e Clarke (1998) complementam a reflexão sobre os padrões da T.A.R, entendendo-a como relacionada às Teorias da Oportunidade – T.O. Tal relação se observa nos dez princípios que esses autores elencaram na análise entre crime e oportunidade, a saber:

1. Oportunidades desempenham um papel causal em todos os crimes;
 2. Oportunidades de crime são altamente específicas;
 3. Oportunidades de crime estão concentradas no tempo e no espaço;
 4. Oportunidades de crime dependem dos movimentos diários;
 5. Um crime oportuniza o cometimento de outro;
 6. Alguns produtos oferecem oportunidades de crime mais tentadoras que outros;
 7. Mudanças sociais e tecnológicas produzem novas oportunidades de crime;
 8. Oportunidades para o crime podem ser reduzidas;
 9. Redução das oportunidades não costuma deslocar crime;
 10. Focar na redução das oportunidades pode produzir quedas na prática de crime.
- (FELSON; CLARKE, 1998, p. 9)

Para aplicação analítica da Teoria das Atividades Rotineiras, pesquisadores norte-americanos costumam usar quatro variáveis na compreensão do recorte espacial: salário mensal familiar, percentual de residências alugadas, média dos valores das residências e número de domicílios. A presença de ofensor em potencial pode ser indicada pelo percentual de homens

jovens, bem como pela taxa de desemprego. E finalmente, para medir a vigilância é utilizada a densidade populacional dentro de uma unidade espacial.

Portanto, sendo a Teoria das Atividades Rotineiras apenas uma das Teorias da Oportunidade, discorreremos às demais teorias com fundamento no trabalho do pesquisador norte-americano, James Brunet (2002), uma vez que este descreveu com clareza os elos existentes entre a T.A.R, a Teoria da Escolha Racional e a TDS, sendo, inclusive, utilizado para o mesmo tipo de análise em outros trabalhos, como se verifica em Bedendo (2008).

2.1.6 Teoria da Escolha Racional – T.E.R

A relação entre T.A.R e a Teoria da Escolha Racional – T.E.R – é o primeiro elo teórico firmado por Brunet. A ideia de Atividades Rotineiras se encarrega de tratar o “como” que os criminosos tomam decisões, enquanto que a T.E.R explica a ação do criminoso racional, na busca de maximizar seus ganhos numa relação utilitarista de custo-benefício (BRUNET, 2002).

Felson e Clarke (1998) empenham o foco analítico no *modus operandi* do indivíduo, sustentando que a tomada decisional do indivíduo é limitada pelo tempo disponível para consumação do fato, pelo esforço e técnica que devem ser empregados, bem como pelas informações disponíveis durante o ato criminoso. Esses autores também inferem que não basta que o criminoso seja simplesmente ganancioso, pois é preciso agir com uma racionalidade baseada em alguns fatores, como a percepção de risco e do lucro.

O cálculo do risco inclui a probabilidade de ser preso ou mesmo identificado, de modo que o sujeito criminoso tenha de prestar contas mediatas à justiça. Trata-se de uma Teoria fortemente apegada ao individualismo metodológico, uma vez que os fenômenos sociais são explicados partindo das características dos indivíduos relacionados no fenômeno.

A T.E.R adquire significativa aderência na explicação de crimes patrimoniais, assim como na análise do crime organizado, isto é, o ato delinquente estruturado com fins lucrativos. Essa aderência decorre da racionalidade com que o crime se elabora, dentro de um contexto microeconômico.

2.1.7 Teoria dos Padrões Criminais – TPC

Também relacionada às Teorias das Oportunidades, a Teoria dos Padrões Criminais – TPC – é defendida pelos autores Paul e Patrícia Brantingham (2008), os quais partem da premissa de que o crime não é um fenômeno aleatório, percebendo que todos os indivíduos se movem enquanto realizam suas atividades. Essas atividades quando realizadas rotineiramente criam um modelo de deslocamento das pessoas no espaço geográfico, podendo ser rastreado ou coincidentemente convergente com o modelo de deslocamento utilizado por indivíduos mal-intencionados, que procuram um determinado alvo ou vítima de acordo com seu objetivo.

Logo, entende-se que o criminoso age pelo tecido espacial na medida em que este lhe oferece as oportunidades, justificando o porquê de certos crimes se concentrarem em dada localidade, mas não em outra. Essa Teoria é a mais adequada para se aplicar em investigações de crimes contra o patrimônio, uma vez que procura compreender, seja individual ou coletivamente, as roteirizações e padrões criminais dos agentes criminosos.

Inclusive, trabalhos como o de Valente (2019), de Johnson, Guerette e Bowers (2014) e de Morselli e Royer (2008), comprovam que, por padrão, os crimes de furto ou roubo tendem a se concentrar em regiões com intenso fluxo de produtos e pessoas, sugerindo maiores deslocamentos por parte do criminoso e ganhos criminais ampliados.

Nesses casos o trajeto até o local do crime estaria relacionado à distância entre o domicílio do criminoso e as regiões comerciais (NASCIMENTO; SILVA NETO, 2022). Essa Teoria compõe um dos pilares da criminologia ambiental, apresentando aderência também com os trabalhos de David Canter (1977) e a temática do *geographic profiling* – perfilamento geográfico do crime.

2.1.8 Teoria do Etiquetamento – T.E (*Labeling Approach*)

A criminologia dispõe de duas grandes categorias de teorias sociológicas, a saber, Teorias de Consenso e Teorias do Conflito. Elas visam explicar como a sociedade exerce influência na prática criminosa, já que o crime não se restringe às características pessoais do indivíduo.

Para a Teoria de Consenso, as regras são balizas de ordem coletiva, construídas de acordo com a moralidade, e, portanto, algo que todos deveriam seguir. Essa categoria de teorias consensuais segue algumas premissas:

Toda sociedade é uma estrutura de elementos relativamente persistente e estável; toda sociedade é uma estrutura de elementos bem integrada; todo elemento em uma sociedade tem uma função, isto é, contribui para sua manutenção como sistema; toda estrutura social em funcionamento é baseada em um consenso entre seus membros sobre valores (DAHRENDORF, 1959, p. 161, tradução nossa³²).

Logo, pode-se dizer que num ambiente social os indivíduos constroem um consenso sobre os comportamentos, as ideias e os valores que regerão a sociedade, criando assim uma moralidade, uma ordem social, ou ainda, um “contrato social” que leve o homem a superar o “estado de natureza” (LOCKE, 2014). De maneira que o indivíduo, ao fazer deduções errôneas e descumprir essas regras convencionadas coletivamente, cai em transgressão da norma, fugindo à moral estabelecida.

Já as Teorias do Conflito invertem essa lógica, argumentando que a sociedade pode induzir o sujeito ao cometimento do crime, pois que seu cometimento não se limita à configuração pessoal do indivíduo, como sugeriu Lombroso (2007). Tais teorias também seguem premissas, sendo elas:

Toda sociedade está, a cada momento, sujeita a processos de mudança; a mudança social é ubíqua; toda sociedade exibe a cada momento dissensão e conflito e o conflito social é ubíquo; todo elemento em uma sociedade contribui de certa forma para sua desintegração e mudança; toda sociedade é baseada na coerção de alguns de seus membros por outros (DAHRENDORF, 1959, p. 162, tradução nossa³³).

Eis que, sob essa lógica conflitiva que nasce nos anos 1960 com o nome de “criminologia crítica”, surge como protagonista desse movimento as ideias de *Labeling Approach*, entendidas também como Teoria do Etiquetamento – T.E.

Tal teoria advém dos escritos de Howard Becker (2019), que compõe junto de Erving Goffman (2019) a segunda geração da Escola sociológica de Chicago, apontando como a estigmatização e exclusão de indivíduos e grupos sociais podem influenciar o cometimento do delito, uma vez que a sociedade os rotula como potencialmente criminosos com base nos desvios estéticos, linguísticos e comportamentais (não necessariamente criminosos) que demonstram.

³² Do original: “(1) Every society is a relatively persistent, stable structure of elements. (2) Every society is a well-integrated structure of elements. (3) Every element in a society has a function, i.e., renders a contribution to its maintenance as a system. (4) Every functioning social structure is based on a consensus of values among its members.”

³³ Do original: “(1) Every society is at every point subject to processes of change; social change is ubiquitous. (2) Every society displays at every point dissensus and conflict social conflict is ubiquitous. (3) Every element in a society renders a contribution to its disintegration and change. (4) Every society is based on the coercion of some of its members by others.”

Essa ideia afirma como a sociedade não é um “todo” pacífico, que trabalha ordeiramente para a manutenção da coesão social, mas sim um ambiente de conflitos coletivos, onde grupos disputam interesses e espaços (SHECAIRA, 2020). Não só isso, essa disputa ocorre sob a coerção do aparelho estatal, o qual, sugere a teoria, é influenciado pelos interesses do grupo dominante na sociedade, pois que os elementos que compõem o Estado se originam das classes dominantes.

Assim, a teoria do etiquetamento se resume a observar as instituições formais do controle social, como a Polícia, o Ministério Público e o Poder Judiciário, constatando que estas “etiquetam” o comportamento humano como criminoso ou não-criminoso de acordo com suas interpretações: “[...] o *labeling approach* remete especialmente a dois resultados da reflexão sobre a realização concreta do Direito: o papel do juiz como criador do Direito e o caráter invisível do ‘lado interior do ato’” (HASSEMER, 2005, p. 102). Ou seja, quando um agente estatal interpreta o fato a partir do contexto e do sujeito, deixando para segundo plano a interpretação do ato em si, pode tornar o juízo enviesado.

Reduzindo a teoria, pode-se usar o exemplo do cidadão negro correndo pela rua tumultuada do centro da cidade. Trata-se de um comportamento suspeito que pode ensejar a reação do policial patrulheiro que o vê. Agora supondo o mesmo comportamento, em tempo diferente, mas protagonizado por um cidadão branco e bem trajado, imagina-se que aquele mesmo representante do Estado deveria reagir de igual maneira, devido a suspeição do ato em si e não do fenótipo do sujeito.

De modo que, se o policial não reagiu ao ato suspeito do sujeito de pele branca, foi porque “etiquetou” o sujeito negro como potencial criminoso, enquanto que o cidadão branco teria sido classificado como inocente sumário, talvez apenas “atrasado para o serviço”.

Ou ainda, provocando a reflexão para o contexto temático, será que o policial em uma *blitz*³⁴ deveria abordar preferencialmente os veículos conduzidos por motoristas negros? Essa tática aumentaria a probabilidade de o policial encontrar um flagrante delito, como um veículo produto de crime ou mesmo a posse de entorpecentes e armas de fogo? Se a resposta intuitiva do leitor for afirmativa, eis a concretização dos pressupostos desta Teoria.

³⁴ Trata-se de palavra estrangeira, oriunda do vocabulário alemão (*blitzkrieg*), cujo significado em português é: relâmpago. No contexto policial o termo se refere as ações de fiscalização no trânsito, as quais se instalam repentinamente nas vias públicas das cidades.

2.1.9 Teoria Neomarxista do Crime – TNM

Na esteira de interpretar o crime enquanto fenômeno social e econômico é que surgem as Teorias Neomarxistas - TNM, as quais apontam as contradições do sistema capitalista e uma de suas fases mais atuais, isto é, o neoliberalismo³⁵, como principais justificativas para os diversos tipos de crime que ocorrem na sociedade, sobretudo aqueles de aspecto urbano. Compõem a criminologia crítica, ligada às Teorias do Conflito, pois, como já vimos em Dahrendorf (1959), parte do princípio de que toda sociedade é baseada na coerção de alguns de seus membros por outros.

Trata-se de uma corrente epistemológica que surgiu a partir da segunda metade da década de 1970 – após a derrocada do processo que ficou conhecido como *welfare state*, ou, Estado de Bem-Estar Social, criado a partir das ideias de John Maynard Keynes (OLIVEIRA, 2003).

É comum no regime neoliberal a realização de privatizações e medidas de austeridade econômica que implicam num processo massivo de demissões, tanto no setor público quanto no setor privado – o que faria com que grande parte do contingente de trabalhadores migrasse para o mercado informal ou para a condição de desemprego (SANTOS; CASAGRANDE; HOECKEL, 2015).

Na medida em que muitos trabalhadores amargam a ociosidade, os empregadores ganham poder de barganha para congelar ou mesmo reduzir salários. O efeito colateral desse quadro é o desânimo das massas, de modo que grande número de desordens psicossociais tende a se manifestar. Milton Santos esclarece esse cenário ao dizer que a cidade é incapaz de fornecer trabalho a um grande número de seus habitantes, de modo que estes são considerados como “massa marginal” (SANTOS, 2013b, p.37). Logo, posto às margens do espectro social e econômico pela força das circunstâncias o sujeito então se vê induzido ao cometimento do crime, sem muita margem de escolha.

Embora a criminologia crítica recorra aos ideais marxistas, o próprio Karl Marx não se preocupou em aprofundar suas reflexões nesses campos do direito penal ou da criminologia, classificados como “superestruturais” – relacionados à cultura, às ideias e ao Estado – mas sim fez referência à infraestrutura, que é a base material da sociedade, como a economia, as cidades, as empresas e demais equipamentos postos sobre o espaço (SHECAIRA, 2020). Ainda assim,

³⁵ Regime socioeconômico pautado pelo protagonismo do mercado sobre o Estado, operacionalizado por política de privatizações, de abertura da economia brasileira, associada a uma política de controle inflacionário e de estabilidade monetária (OLIVEIRA, 2003).

não se pode olvidar da preocupação central que essa linha literária dedica aos marginalizados e excluídos.

A proposta da TNM pode ser entendida, então, como uma “teoria de conflito” e crítica às falhas sistêmicas do capitalismo, assim como a Teoria da Anomia (T.A) de alguma forma sugere, pelo caminho do consenso e por uma escala de abrangência local.

Tal teoria consensual (T.A) se difere da conflitiva TNM pela escala de abrangência e pelas propostas de solução, uma vez que a TNM aponta o crime como efeito colateral do modo global de produção neoliberal, que produz desigualdades, exclusão e divide o espaço urbano em áreas centrais onde a cidadania se exerce com qualidade de vida e por meio da diversidade de serviços acessíveis, enquanto do outro lado existe uma periferia carente de tudo, cuja cidadania é negada pela privação de diversos direitos, tornando-a uma “não-cidadania” (SANTOS, 2020b, p.24).

A crítica enfática da TNM se debruça no modo de produção espacial, econômico e social capitalista, de modo que o encaminhamento por um novo modelo é um fim desse tipo de Teoria. Nos campos da sociologia e das geociências essa crítica ganha contornos histórico-espaciais, entendendo o espaço enquanto ambiente onde o tempo presente se desenvolve, fruto de um passado e produtor imediato do futuro. Propõem, por fim, a superação do modelo capitalista por um projeto socioespacial de desenvolvimento, em que haja mais oportunidades e mais equilíbrio no processo produtivo (CUNHA, 1998).

Assim, as teorias críticas são comumente usadas para explicar os crimes que hoje assolam a vida do cidadão, sobretudo os crimes com fins lucrativos (furtos, roubos, tráfico de drogas e contravenções comuns, como o “jogo do bicho”³⁶), alegando que uma ordem mundial mais inclusiva implicaria num processo indutivo de redução criminal em certos tipos penais.

2.1.10 Teoria Econômica do Crime – TEC

Se a TNM se preocupa em abordar o comportamento criminal pelo aspecto crítico a um modelo macroeconômico hegemônico, a Teoria Econômica do Crime, ao contrário daquela e na escala da microeconomia, procura trazer o aspecto racional apontado pela Teoria das Escolhas Racionais – T.E.R – e, especialmente, o contexto econômico que envolve os atores do delito, sobretudo aqueles de cunho patrimonial. O principal diferencial da Teoria Econômica

³⁶ Art. 58. Explorar ou realizar a loteria denominada jogo do bicho, ou praticar qualquer ato relativo à sua realização ou exploração: Pena – prisão simples, de quatro meses a um ano, e multa, de dois a vinte contos de réis. (BRASIL, 1941)

do Crime – TEC – está no aprofundamento econômico e na ortodoxia matemática com que se explica as decisões racionais tomadas pelo indivíduo.

Criada a partir dos estudos do economista norte-americano e intelectual da Escola econômica de Chicago³⁷, Gary Becker (1930-2014), a TEC entende o crime como uma estrutura econômica – ilegal, evidentemente – para auferir ganhos por meio do trabalho, como ocorre em qualquer mercado legal. O autor entende o criminoso como uma pessoa comum, que, diante dos mercados legal e ilegal, escolhe o crime por entender que lhe é um caminho útil para atingir seus objetivos. Logo, a TEC se baseia na teoria utilitarista de bem-estar, sustentada por John Stuart Mill (2020)³⁸, propondo uma ética baseada em contextos práticos e situacionais, na busca da felicidade.

O direito penal, através de sua legislação própria impõe sanções – prisão, pagamentos monetários, etc – como forma de restringir a prática criminosa, convertendo a probabilidade de apreensão e condenação em uma variável de decisão para os criminosos (BECKER, 1968, p. 201). Contribuição concreta sobre os reveses a serem ponderados pelo agente se vê nos resultados a que chegaram Sachsida e Mendonça (2007), apontando uma redução de até 39% nos salários de ex-detentos, quando comparados com outros indivíduos em condições similares e que não foram presos. Punição essa explicada pelo efeito estigmatizante (GOFFMAN, 2019).

Becker (1968) explica que, é dentro dessa estrutura que os indivíduos desenvolvem suas escolhas racionais, relacionadas às atividades de rotina – formando a situação do triângulo do crime – e, ao reincidirem a ação de forma sistemática acabam criando padrões criminais, formando-se assim o elo entre a TEC, a T.A.R, T.E.R e TPC.

A teoria desse intelectual traz uma visão sobre a relação “agente-principal”, sendo a sociedade representada pelo termo “principal” e o “agente” pelo sujeito criminoso. Nessa situação, por exemplo, podemos assumir que os criminosos possuem desejos ilimitados ou acima dos limites, enquanto que a sociedade dispõe de recursos limitados, caracterizando um conflito de objetivos entre o principal e o agente. Supõe-se, portanto, que um potencial

³⁷ Diferentemente da Escola sociológica de Chicago, abordada anteriormente, a Escola econômica analisa os problemas sociais pelo aspecto macro e microeconômico, geralmente com posicionamento neoliberal e anti-keyneasiano, isto é, rejeitando a intervenção estatal como reguladora da economia. Tem em Milton Friedman (1912-2006) um dos principais líderes dessa escola, influenciando outros pensadores, como o seu discípulo, Gary Becker.

³⁸ Para Mill (2020), o indivíduo deve objetivar uma ação moral que promova felicidade ao maior número de pessoas, e da melhor forma. Portanto, tanto em Stuart Mill como em Becker (1968) o agente criminoso se utiliza de um utilitarismo imoral, mas ainda racional, a fim de atingir seus objetivos egoístas, uma vez que o sujeito entende sua ação como beneficente a si e aos seus.

criminoso cometerá o delito se a utilidade esperada de uma atividade ilegal exceder a utilidade que obteria se empregasse seu tempo e esforço em uma atividade lícita (ARCARO, 2009).

Por fim, o “modelo” sugerido por Becker (1968, p.172) para explicar o comportamento criminoso envolve as seguintes variáveis relacionais: (1) o número de crimes cometidos, e o seu custo; (2) o número de crimes, e as punições aplicadas; (3) o número de crimes, detenções e condenações, e as despesas públicas em polícia e tribunais; (4) o número de crimes, e as despesas particulares em proteção e apreensão.

Como liberal, Becker (1968) defende sanções que impliquem na promoção do bem-estar social (*welfare state*)³⁹ e numa redução de custos do sistema penitenciário, assim como no poder coercitivo do Estado. Enxerga, portanto, a multa como eficiente meio de punição para crimes patrimoniais corriqueiros, uma vez que, ao invés do Estado gastar com a máquina penal (manutenção da estrutura predial, investimentos em pessoal, alimentação e vestimenta dos detidos, sistemas de vigilância, etc), passa a receber recursos dos infratores solventes, permitindo investimentos no sistema judiciário – investigação policial e tribunais eficientes. Se inspira, em partes, nos ideais de Beccaria (2014) e John Locke (2014), ao flertar com o liberalismo político que sustenta uma menor coerção do Estado em certos tipos penais, como se vê abaixo:

Um roubo praticado sem o uso de violência apenas deveria ser punido com uma pena em dinheiro. É justo que aquele que rouba o bem de outrem seja despojado do seu. Contudo, se o roubo é comumente o crime da miséria e da aflição, se esse crime apenas é praticado por essa classe de homens infelizes, para os quais o direito de propriedade (direito terrível e talvez desnecessário) apenas deixou a vida como único bem, as penas em dinheiro contribuirão tão somente para aumentar os roubos, fazendo crescer o número de mendigos, tirando o pão a uma família inocente para dá-lo a um rico talvez criminoso (BECCARIA, 2014, p.74).

Becker (1968) conclui sua análise ponderando que a afirmativa “o crime não compensa” seria uma ideal, um objetivo, ou, nos termos dele, uma “condição ótima”. Infelizmente tal condição não se traduz, contemporaneamente, por um alto desempenho real do sistema judiciário policial, que implique no aumento dos custos decisórios pelo criminoso, no momento de cometer o delito (ARCARO, 2009).

Trata-se de uma teoria que carrega alguma relação com a questão espacial, ao considerar economia pela sua etimologia grega “*oikonomia*” (*oikos*: casa, ambiente, moradia – *nomos*: regra, norma, organização). Eis, então, uma teoria criminal calcada nas “regras ambientais”.

³⁹ Como explicamos anteriormente, existem abordagens operacionais diferentes para o modelo de *welfare state*. Ainda assim, apesar de Gary Becker ter sido um intelectual liberal, recebeu críticas sobre a ortodoxia de suas ideias, como se vê na opinião de Hunter (2011).

2.2 GEOGRAFIA DO CRIME, A SERVIÇO DO PODER

Diante das reflexões sobre as principais teorias criminais na seção anterior; observando a centralidade que o espaço assume na maior parte das análises teóricas criminais, em que, até mesmo nas análises geométricas e fisionômicas de Lombroso (2007) o enfoque recai sobre a forma do corpo humano enquanto primeiro habitáculo da alma; e considerando os conflitos existentes no fenômeno criminal, tanto aqueles concretos – relacionados ao bem jurídico e à contraposição entre vítima e ofensor –, como aqueles de ordem abstrata, presente nos argumentos teóricos; se verifica, então, um saber estratégico e espacial empregado por todos os atores da criminologia: o criminoso, o protetor (Estado) e a até mesmo a vítima. De modo que todos eles buscam e disputam algo em comum, o poder.

Conceituando brevemente o poder, é possível entendê-lo como a “possibilidade de impor ao comportamento de terceiros a vontade própria” (WEBER, 1999, p. 188). Essa conceituação traz uma condição provisória de “poder” que é útil para a discussão desse expediente, pois permite o entendimento de que, em dado momento um sujeito de condições hipossuficientes pode exercer poder sobre um terceiro de condições privilegiadas, como na relação empregado-empregador, por exemplo, quando o empregado conquista algum direito pela via política, judicial, etc. Ou mesmo quando um sujeito em ato ilegítimo exerce poder sobre outro de condições plenamente legítimas, como num roubo. Feltran (2018, p. 111) destaca a sensação de potência e sucesso que acomete um grupo de jovens assaltantes que consumaram o roubo de um veículo, ganhando como trunfo da empreitada o “dinheiro, status e laços de parceria”.

A necessidade de ostentar poder e força é uma prática comum entre os autores de crimes patrimoniais, seja pela exposição de vídeos e fotos em redes sociais portando bens, dinheiro, produtos ilícitos, ou ostentando viagens, festas e companhia de mulheres e amigos. Costa (2019) menciona que essas práticas expõem o criminoso e suas ações, de modo que merecem a observação atenta do investigador policial. Não obstante, esse autor aponta as fragilidades da grande maioria das associações criminosas na gestão do poder, quais sejam: apresentam estrutura deficiente, com pouca durabilidade de suas lideranças, as quais geralmente são muito jovens, violentas e de pouca experiência.

A ideia de dominação, estudada por Foucault (1998) em sua “microfísica do poder”, aponta – de forma crítica – como se estrutura o domínio de uns sujeitos sobre outros: pelo saber, pela política, pela psiquiatria, na medicina, pela força física e até pela arquitetura. Nesse rol de

meios para se praticar o poder existe espaço para incluirmos a própria geografia enquanto fonte de “poder instrumental” (HOBBS, 2015, p.83)⁴⁰.

Da leitura espacial de Eratóstenes e Estrabão, ao mapa do mundo conhecido de Ptolomeu, passando pelas inovações espaciais de Cristóvão Colombo, Américo Vespúcio e Fernão de Magalhães, em todos esses feitos se vê o conhecimento do espaço sendo empregado com grande utilidade à conquista ou manutenção do poder. Seja assessorando as explorações de Alexandre o Grande, a expansão do império estoico de Marco Aurélio ou as descobertas nos reinados do português Manoel I e do espanhol Fernando II, o domínio espacial aparece em todos eles como princípio nuclear de um projeto de soberania sobre o território e as pessoas.

2.2.1 Poder Clássico e poder político

Para aprofundar o debate sobre esse conceito do saber geográfico é que Raffestein (1993) traz a ideia de “poder político”, isto é, a força das decisões coletivas em toda forma de organização social. Sendo importante diferenciar esse “poder político” do “Poder clássico”, pois aquele é o limite deste. O Poder clássico está relacionado unicamente à soberania estatal e à organização que dá forma ao Estado, conforme mencionado no parágrafo anterior; enquanto que o poder mais influente – intencionalmente com “p” minúsculo – não se encontra apenas no *Leviatã* de Thomas Hobbes (2015)⁴¹, mas nas relações sociais, nas comunicações interpessoais, enfim, a autoridade política que advém das pessoas em si⁴².

Raffestein (1993) oportuniza, então, uma reflexão geográfica em torno de um projeto social de poder, em que o Estado atue no combate ao crime de forma democrática e integrada com a sociedade, superando ações centralizadoras e puramente tecnicistas, geralmente adotadas pelas forças repressivas da administração pública. Em termos práticos e atuais, as palavras do geógrafo francês endossam um projeto democrático de segurança pública⁴³ que ouça os

⁴⁰ Para aquele autor, o poder tem duas origens: a natural, como a beleza, a força, a eloquência, a inteligência, etc.; e a instrumental, como a riqueza, a reputação, os amigos, empregados, a sabedoria, as ciências (faculdades) e a técnica.

⁴¹ Thomas Hobbes, assim como Maquiável em “O Príncipe”, publicou seus escritos preocupado com a manutenção de um Estado absolutista e monárquico, de tal modo que o “*Leviatã*” representa o Estado e toda as suas secções estruturais, que juntas formariam a figura imaginária de um ser vivo gigante.

⁴² Inclusive, a Constituição Federal brasileira, popularmente conhecida como “Constituição Cidadã”, corrobora o conceito de Raffestein (1993), ao trazer no parágrafo único do seu artigo 1º que: “Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição” (BRASIL, 1988).

⁴³ Ainda na Constituição Federal, seu artigo 144 corrobora o poder compartilhado entre Estado e Sociedade, ao mencionar em seu *caput* que: “A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio [...]”

segmentos da sociedade e que se permita atuar de modo integrado com entidades civis, como a imprensa, universidades, moradores de bairro, associações comerciais, conselhos comunitários de segurança, etc. Dessa forma a sociedade exerce maior poder (por meio do Estado Democrático) sobre as associações e organizações criminosas.

Assim, se existe uma relação dominante entre o sujeito e o espaço – a que os geógrafos conceituam como território – existe tanto uma territorialidade do crime como a territorialidade do cidadão, entendida a partir de uma “geografização da cidadania” (SANTOS, 2020b, p.150)⁴⁴. Essas duas territorialidades conflitantes levam ao entendimento de que o território do crime avança na medida em que o território do cidadão se restringe a áreas específicas da cidade.

De uma forma ou de outra, o espaço urbano (assim como o poder) não deixa vácuo, demonstrando a importância do cidadão se apropriar e defender o espaço público, seja pelo controle do acesso (NEWMAN, 1996) ou pela integração das pessoas ao espaço (JACOBS, 2011).

Não à toa, é nas periferias urbanas onde se concentram os altos índices criminais, devido à pouca cidadania exercida pelos sujeitos daqueles espaços – conforme discutido na TDS. Não à toa, é nas periferias urbanas onde o Estado exerce o Poder clássico raffestiano, empregando erroneamente muita energia e pouca (às vezes nenhuma) comunicação para com as comunidades que ali vivem, o que resulta paradoxalmente no avanço da territorialidade do crime nos espaços de favelas e vilas.

Ainda compreendendo como a “geografia do poder” pode contribuir para a gestão pública, Raffestein (1993) dedica atenção especial para a circulação enquanto elemento importante de poder. Para o autor, o fluxo de bens e pessoas pelo território é a imagem do poder, numa clara alusão ao fluxo de capital e a intensidade das trocas comerciais – legais ou ilegais.

Estrategicamente, a circulação de bens, pessoas ou informações é controlada pela comunicação (isto é, pelo diálogo e pelas ordens emanadas pela gestão), de modo que a fonte do poder estaria, segundo o autor, muito mais no conhecimento daquilo que ocorre nas vias e menos na concretude das vias e dos fluxos em si.

E, como forma de controlar a circulação ilegal e constranger o crime, a gestão de segurança pública criou nas últimas décadas uma metodologia investigativa voltada para a área informacional, como a “Inteligência Policial” ou a “Inteligência de Segurança Pública”, que

⁴⁴ O termo é apontado por Milton Santos (2020b) como o estudo dos direitos territoriais e direitos culturais, partindo da abordagem crítica de que o cidadão é um indivíduo num lugar, e que a cidadania ocorre de forma desigual, seja pelo aspecto social como pelo territorial.

será melhor explicada no Capítulo 3, mas que pode resumir-se nesse momento como o trabalho fundamentado no princípio da informação para o combate ao crime.

Isto posto, é perfeitamente possível afirmar que há no crime uma relação de domínio. E essa relação de domínio pode ser analisada a partir dos elementos do espaço⁴⁵, os quais podem inibir ou fomentar a prática criminosa, como já discutido nas Teorias das Oportunidades – T.O.

A geografia criminal é aqui utilizada, portanto, como algo que vai além daquilo que o imaginário popular dedica a ciência geográfica, geralmente relacionando essa ciência com o ambiente escolar ou a descrição e contemplação de paisagens espetaculares, exploradas pelo turismo. A geografia deve ser encarada como uma prática e como forma de exercer o poder, seja pelas relações sociais ou no quadro de funções que exerce o aparelho de Estado, para o controle social e organização dos homens que vivem em seu território, assim como para gerenciar e lidar com os conflitos de forma estratégica. Ou seja, os conflitos sociais podem ser solucionados, no contexto de uma “geografia do crime”, por meio da geografia urbana, econômica, política ou mesmo da geopolítica, como propõe Yves Lacoste (2012).

Por “conflitos” podemos entender, no contexto deste expediente: as divergências da vida (sub)urbana, o crime, as desavenças, os desacordos comerciais, as cobranças ilegais e, de outro lado, as operações urbanas de segurança pública que buscam reprimir essas atividades conflitivas e promover uma cultura kantiana⁴⁶ de tolerância, ordem e paz.

Nessa disputa de interesses sobre bens jurídicos das mais variadas ordens é que a política enquanto instrumento civil surge como mediadora do conflito social e (com muita ênfase!) do conflito econômico.

Exemplo concreto da comunicação como meio eficiente de combate ao crime se encontra nos CONSEGs – Conselhos Comunitários de Segurança – onde poder social e poder estatal se reúnem periodicamente para debater, de forma integrada, o crime em seu território.

Assim, poder e território são conceitos de alta relevância na análise da violência, somados aos conceitos convencionalmente trabalhados pela geografia (espaço, paisagem, território, redes, etc). Quando o estudo se volta para uma área estrutural, como no contexto dos crimes patrimoniais, os conceitos da geografia urbana e da geografia econômica enriquecem o debate.

Então estudando o comércio de veículos como objeto, se vê que a epistemologia geográfica abrange desde os teóricos de localização das atividades econômicas, como Alfred

⁴⁵ Milton Santos (2020a, p.16) entende por “elementos do espaço” os homens, as firmas, as instituições, o meio ambiente e as infraestruturas, incluído os automóveis e rodovias.

⁴⁶ Referência à obra de Immanuel Kant (1795), “A paz perpétua”.

Weber e Walter Christaller, com suas análises *ceteris paribus*⁴⁷ (GOMES, 2019), até a noção de fixos e fluxos, e sistema de objetos e ações, dados por Milton Santos (2013a).

2.3 CIDADE E O CRIME

O Código Penal brasileiro dispõe, em seu Título II, sobre os crimes contra o patrimônio, descrevendo as ações antijurídicas que atentem contra os bens particulares de pessoa ou organização. Trata-se de um conjunto de condutas tipificadas e culpáveis que envolvem, de alguma forma, uma vantagem financeira, motivo pelo qual podem ser entendidas como “crimes lucrativos”. É crime contra o patrimônio: o Furto, o roubo, a extorsão, a usurpação, o dano, a apropriação indébita, o estelionato, a fraude e a receptação (BRASIL, 1940).

Assim, ao contrário dos delitos motivados por forte carga emocional, como o homicídio, o estupro, a lesão corporal, etc, os crimes lucrativos são motivados por escolhas racionais (T.E.R) – principalmente no ramo de furtos e roubos de veículos –, onde o indivíduo pondera, dentro de seu contexto, os riscos e potenciais ganhos que ele terá com a ação criminosa. Ainda, se considerada a prática reincidente e sistemática, estando o indivíduo criminoso integrado a uma estrutura ilegal, é possível denominar uma economia ou um mercado do crime (FELSON; CLARKE, 1998; BECKER, 1968).

Nas cidades alguns fatores são importantes inibidores ou fomentadores da escolha racional pelo crime, a depender de como eles podem proporcionar bem-estar e felicidade ao cidadão. O salário, a escolaridade e até mesmo as relações sociais e familiares do indivíduo são importantes variáveis que podem desestimular o ato ilícito. Os aspectos sociais mais amplos, como a desigualdade social, a estrutura demográfica, os ciclos econômicos e a eficiência de uma rede assistencial, também devem ser entendidos como fortes influenciadores na tomada de decisão pelos agentes que cometem o crime de forma dolosa, isto é, os sujeitos que têm a consciência da ilegalidade de seus atos e a intenção de produzir o resultado lesivo.

A escolaridade é um ponto quase determinante nessa análise econômica do crime, uma vez que a alta taxa de escolaridade dos cidadãos implica menor probabilidade de encarceramento por homicídio, furtos e roubos. As oportunidades no mercado de trabalho frequentemente estão relacionadas a esse assunto, em que alguns estudos, inclusive,

⁴⁷ Termo que, em latim, significa “todo o mais é constante”. Essa condição é usada em análises de mercado para se verificar, de forma isolada, como uma variável atua sobre outra, mantendo constante os demais elementos de influência.

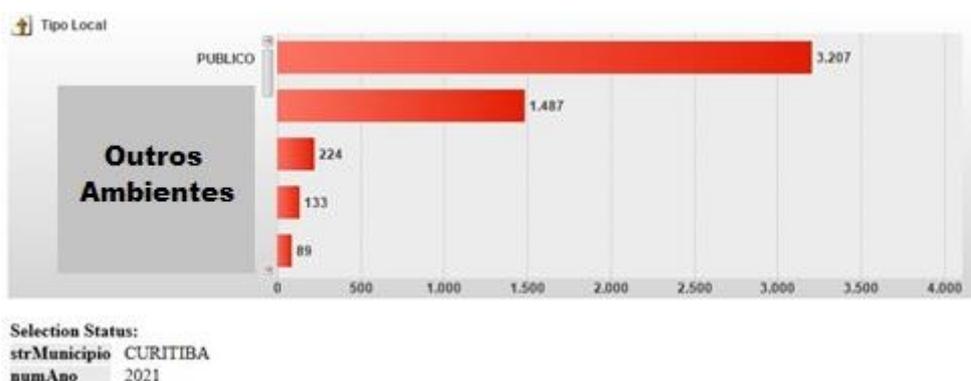
conseguiram captar a relação positiva entre crime contra a propriedade e o desemprego (MENDONÇA; CERQUEIRA, 2014) ou mesmo o caso da relação entre a privação do consumo e os casos de homicídios, apontado por Mendonça (2000). Esses argumentos estruturais permitem entender o crime patrimonial a partir de dois elementos: a cidade e a economia.

2.3.1 A Cidade

A cidade é o local onde os fenômenos ocorrem de forma simultânea e concentrada em uma área urbana, é onde estão os elementos do espaço (SANTOS, 2020a), é nela que vivem os diferentes grupos sociais, segregados por diversos tipos de moradia. É no meio urbano onde o trinômio ciência-tecnologia-arte se manifesta harmonicamente, até mesmo nos automóveis, “verdadeiras carapaças do homem moderno” (GOMES, 2019, p.20). É também na cidade que a visão de centro-periferia se torna concreta, segregando grupos sociais por grandes distâncias: as classes média e alta se concentrando nos bairros centrais e com boa estrutura, enquanto as classes baixas vivem nas precárias e distantes periferias (CALDEIRA, 2011). É na cidade onde se exerce com maior força o conceito de cidadania em sua forma integral e política, como sugere Milton Santos (2020b), ou de forma limitada, apenas pelo “consumo” de mercadorias e pelos serviços estatais prestados ao “usuário”.

Por outro lado, é na cidade onde se concentram a maioria dos crimes, bem como grande parte dos fatores que o ocasionam. Quando se analisa a territorialidade de ação do mercado ilegal de veículos se vê que seus tentáculos atuam de forma majoritária em um tipo específico de lugar, de modo que a prevenção a esse tipo de crime envolve, necessariamente, um olhar para a via pública (ruas, avenidas, praças, parques, etc). Isso porque, dos 3832 casos de furtos e roubos de veículos que incidiram em Curitiba no ano de 2021, pelo menos 83% se deram em espaço público, como se vê na figura abaixo:

Figura 3. Acumulado de furtos e roubos de veículos em Curitiba, por tipo de ambiente



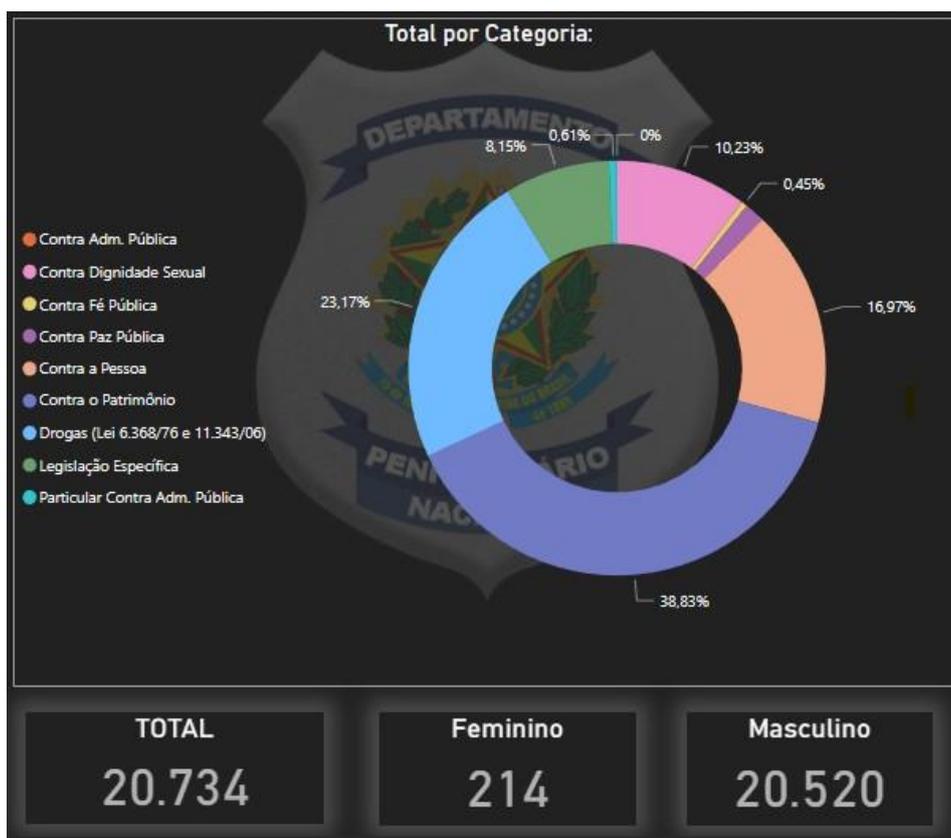
Fonte: Paraná (2023)

Uma das funções sociais da cidade é promover o desenvolvimento socioeconômico e proporcionar bem-estar social à sua população (embora seja fácil reconhecer que a realidade denuncia contradições na busca desses ideais), de modo que as ciências preocupadas com os estudos urbanos devam contribuir com soluções que viabilizem esse objetivo, bem como aponte pela crítica os meios viciosos que aumentam essa distância teleológica, sendo os crimes patrimoniais um desses vícios da vida urbana.

2.3.2 Crimes Patrimoniais

Do ponto de vista econômico os crimes patrimoniais são um dos maiores entraves para a área. No Paraná, os crimes contra o patrimônio representaram quase 39% do total de tipos penais pelos quais se formou a população penitenciária no ano de 2022, como se vê na figura:

Figura 4. Quantidade de detidos no estado do Paraná, por tipo penal



Fonte: SISDEPEN (BRASIL, 2022b)

Além do prejuízo direto à vítima, os crimes patrimoniais implicam em diversas adversidades para a sociedade e sua economia, como:

- 1) aumento de investimentos pelo indivíduo em segurança privada;
- 2) concorrência desleal entre estabelecimentos comerciais;
- 3) redução do valor de imóveis em áreas de alta incidência criminal;
- 4) diminuição da sensação de segurança;
- 5) movimentos migratórios;
- 6) aumento do custo estatal no combate e controle da criminalidade; e
- 7) a ineficácia do patrimônio como resultado do trabalho.

O mercado ilegal de veículos é um dos setores criminais que muito atrapalham o desenvolvimento social, uma vez que envolve bens de alto valor e uma estrutura ilegal ampla, que não se restringe apenas ao ladrão, conhecido como *puxador*⁴⁸. Nesse sentido, corrobora Arcaro (2009, p.29): “o crime de roubo de veículos demanda atenção especial do setor público, uma vez que o seu produto desencadeia outros crimes comuns, como receptação, desmanche em ferro-velho, contrabando, clonagem e serve de insumo para o crime em geral (roubo a banco e a carro-forte)”.

Nas cidades, com maior diversificação do espaço e atividades socioeconômicas mais abrangentes há maior dinamismo nos fluxos de bens e capitais, pois as trocas internas são intensas, complexas e associam geralmente dois circuitos de coleta e distribuição (SANTOS, 2013b). No caso do ramo automotivo, o circuito do mercado formal de veículos é composto pelas grandes fabricantes com suas fornecedoras e prestadoras de serviços, já no mercado informal operam desmanches clandestinos, lojas de peças paralelas e até mesmo a estrutura ilegal automotiva.

O combate ao crime – especificamente na modalidade do roubo – por meio da estrutura econômica e urbana é possível, como apontam Jacobs (2011), por meio do fortalecimento da economia local, pois esta pode atuar como fator de prevenção ao crime através da arquitetura ambiental. Os autores sustentam que a vigilância natural⁴⁹ é uma forma de promover segurança em vias públicas, pois, diante de um crime em potencial os cidadãos do entorno podem atuar como testemunhas, denunciantes e até protetores da vítima. Assim, é preciso diversificar os

⁴⁸ Trata-se de gíria utilizada no meio criminal para distinguir o ladrão comum (de transeuntes) e o ladrão especializado em veículos. Para melhor entendimento das gírias no meio criminal, foi criado um Glossário ao final deste expediente.

⁴⁹ Jane Jacobs (2011, p.35) atribui aos “proprietários naturais”, isto é, moradores e comerciantes de um logradouro, a função de vigilância. Parte do princípio de que “uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta, não”.

usos da rua, pois quando um único ramo de atividade pauta a “vida” do entorno, acaba por gerar segurança apenas nos horários em que o ramo está operando.

A diversidade de usos, tão salutar à vida dos bairros, conforme se explicou acima, é muito influenciada pela forma como se desenvolve a economia local. Quanto mais diversificados forem os usos locais, tanto mais pessoas circularão pelas ruas daquele lugar e tanto mais se fortalecerá a vigilância natural. [...] Ruas vazias, pessoas inseguras, criminosos felizes (BONDARUK, 2007, p.50)

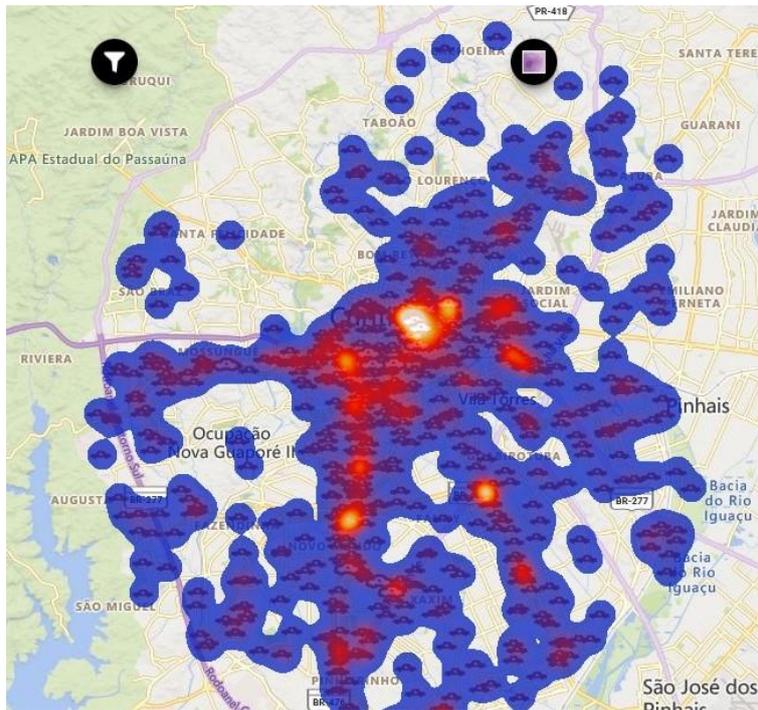
Então logradouros em que alguns comércios atendem em horário diuturno e outros atendem no período noturno acabam por fornecer serviços aos moradores locais e também atrair moradores de outros bairros, movimentando a vida na cidade e dificultando a ação criminosa.

Interessante notar que a vigilância natural é uma solução limitada para a criminalidade, pois que oferece mais efetividade na segurança nos (e dos) bairros, enquanto que nas áreas centrais existe uma peculiaridade, que é a tradicional concentração. Essa concentração infra estrutural leva à superpopulação flutuante de pessoas e problemas, como: o trânsito intenso, o estresse e os clusters de ocorrências criminais, cuja maioria é composta por crimes patrimoniais, operacionalizados por associações e organizações criminosas. Soma-se a isso a baixa apropriação do espaço pelo cidadão, de modo que as vias públicas centrais se tornam aquilo que Augé (2012) cunhou de “não-lugares”, ou seja, vias de trânsito rápido e ambiente de alto anonimato e poucas relações sociais.

Assim, a limitação da vigilância natural se encontra não só no tipo do espaço urbano, mas também na conduta criminal, pois que um lugar melhor vigiado inibe crimes violentos, como o roubo, mas não inibe crimes menos violentos e que exigem astúcia, como o furto ou mesmo o estelionato. Isso ocorre porque, no roubo o criminoso se expõe muito: “sua imagem perante as testemunhas, o risco de reação armada pela vítima, a intervenção de passantes ou outros motoristas, risco de atropelamento” (BONDARUK, 2007, p.209).

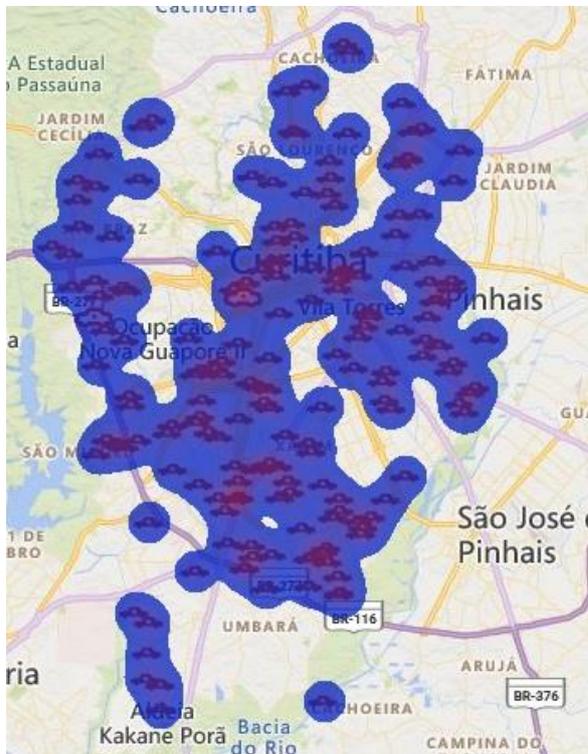
A evidência dessa limitação se encontra na figura 5, que traz um mapa de kernel com os crimes de furtos de veículos ocorridos em Curitiba no período de outubro/2021 a janeiro/2022. Nas áreas centrais e nas vias internas de trânsito rápido, cujo trânsito e aglomerado de pessoas (vigilância natural) é intenso, há maior concentração de furtos de veículos quando comparado às áreas periféricas. Já os roubos de veículos se apresentam de forma mais dispersa pelo município, porém com pouca concentração nas áreas centrais, como se vê na figura 6.

Figura 5. Clusters relacionados aos furtos de veículos em Curitiba entre out/2021 e jan/2022.



Fonte: Plataforma CAPEGEO (PARANÁ, 2022)

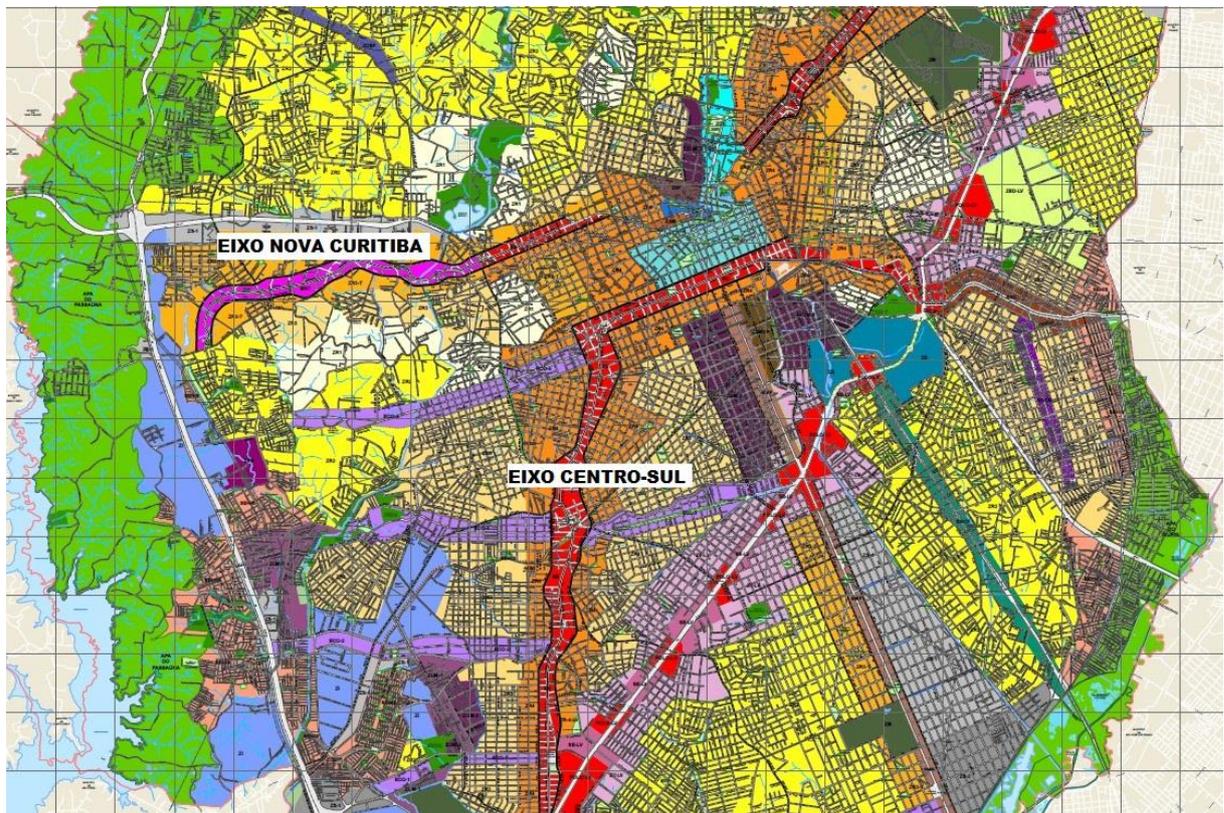
Figura 6. Clusters relacionados aos roubos de veículos em Curitiba entre out/2021 e jan/2022.



Fonte: Plataforma CAPEGEO (PARANÁ, 2022)

Os casos de furto de veículos (Figura 5) chamam atenção para uma relação entre as áreas de alta recorrência criminal e os Eixos Estruturais de Curitiba. Os clusters de furtos acompanham o eixo estrutural que liga o bairro Portão ao Centro da cidade (mancha vermelha que se inicia ao centro da Figura 6a e se direciona ao sul do cartograma); também se verifica certa relação espacial entre os índices de furtos e o Eixo Nova Curitiba (mancha rosada na área oeste da Figura 6a).

Figura 6a. Zoneamento de Curitiba e os Eixos Estruturais viários (em vermelho e rosa)



Fonte: Curitiba (2022)

Sobre os furtos nas áreas centrais, Oscar Newman (1996) traz propostas antagônicas às aquelas trazidas por Jane Jacobs (2011), pois Newman infere que as pessoas tendem mais a preservar e cuidar dos espaços percebidos como “seus”, ou seja, lugares em que o sujeito tenha a vigilância e sensação de propriedade daquele lugar. Logo, o ambiente de “não-lugar” mencionado por Augé (2012) enquanto área pouco apropriada pelo cidadão e facilmente encontrada nos centros das grandes cidades se torna relevante fator criminógeno para os furtos automotivos. Esse fato é validado pela pesquisa que Bondaruk (2007, p. 306) realizou ao questionar criminosos sobre os fatores ambientais favoráveis para a prática de furto, em que 50% das respostas apontavam a “aglomeração de pessoas”, a “proximidade de terrenos baldios”

e o “grande fluxo de veículos e pessoas” como fatores favoráveis a esse tipo de crime patrimonial. Por outro lado, 71% das vítimas – empresas comerciais que foram alvo de furto e roubo – responderam que a falta de algum artigo de segurança no controle do seu território teria facilitado a ocorrência do crime patrimonial (BONDARUK, 2007, p.178). As ideias de Jacobs (2011) e Newman (1996) serão melhor aprofundadas no Capítulo 4, na Subseção “Forma”.

Então, ao se tratar de crimes patrimoniais, entende-se que uma melhor segurança pública passa, necessariamente, por um controle mais eficiente das áreas de fluxo intenso de pessoas e mercadorias (como são as áreas centrais e comerciais urbanas), pois, quanto mais eficiente for a vigilância das polícias em áreas públicas e a investigação sobre o crime, menor será a sensação de impunidade pelos criminosos. Como foi discutido em Becker (1968) em sua Teoria Econômica Criminal (TEC), o maior temor de ser pego implica em maior custo racional para o delito, dissuadindo o indivíduo e direcionando sua decisão para as vias legais.

3 SOCIEDADE, ESTADO E JUSTIÇA

Em análises sobre o mercado ilegal automotivo é preciso ter em mente, a priori, os atores envolvidos nesse liame: a indústria com suas siderúrgicas, incineradoras, montadoras de veículos e fabricantes de peças automotivas; o Estado, por meio de suas polícias, políticos, DETRANs, leis, juntas comerciais e cartórios; o comércio e seus centros de desmanches, lojas de autopeças, revendedoras de veículos, oficinas mecânicas, recicladoras de ferro, locadoras e estacionamentos de veículos; e a sociedade, por meio das associações comerciais, federações industriais, conselhos comunitários de segurança, associações de moradores, imprensa e o cidadão/consumidor em si.

Esses atores podem operar na sociedade promovendo segurança pública e desenvolvimento, como podem inflar os índices criminais relegando a nação ao atraso. Para compreender esse sistema é preciso iniciar por uma reflexão mais sociológica do que geográfica sobre a estrutura criminal, pois, como menciona Paul Claval (1982, p.54), “os geógrafos são levados a realizar investigações que se assemelham bastante com as realizadas pelos especialistas de outras ciências sociais”.

Como as análises deste estudo orbitam em torno do crime, é digno que a reflexão se inicie pelo esclarecimento do que seria, então, esse grave problema social. Trata-se de uma provocação cuja resposta é aparentemente fácil, mas que, ao aprofundar-se na definição da palavra acaba ganhando contornos de complexidade.

Popularmente, o crime é a transgressão das leis penais; juridicamente, crime seria todo fato antijurídico, típico e culpável; socialmente as respostas podem variar, alguns dizem que o crime é “um pecado que acomete aquele que, por atos ou palavras, faz o que a lei proíbe ou se abstém de fazer o que ela ordena” (HOBBS, 2015, p. 262); outros mais críticos dizem que o modo tradicional de conceituar o crime é meramente formal e de conteúdo exclusivamente jurídico, uma vez que a ordem social não é consensual e monolítica. Esses críticos afirmam que a existência de uma ordem social coloca “uma minoria de indivíduos às margens da sociedade”, pois as leis tendem a prestigiar no contrato social a vontade e a moralidade das classes dominantes (FELIX, 2002, p.8).

De uma abordagem a outra, em se tratando de crimes patrimoniais ou mesmo dos crimes contra a pessoa existe um grande consenso social de que as condutas ali tipificadas são nocivas à sociedade e merecem reprovação geral. No caso dos furtos e roubos a discussão popular recai menos sobre o mérito criminal dessas condutas, isto é, se devem ou não ser consideradas crime, enfatizando então a pena mais justa para demover o sujeito infrator da vida ilegal, como vimos

em Beccaria (2014), na Seção 2.1.11. Assim, as demais práticas decorrentes do “crime original” de furto ou roubo acabam, logicamente, reprovadas pela sociedade.

No contexto do mercado ilegal de veículos alguns crimes secundários podem ser descritos como decorrentes ou similares ao furto e roubo, são eles: Recepção (artigo 180 do Código Penal); Adulteração e supressão de sinais identificadores de veículo (artigo 311 do Código Penal); os golpes aplicados às vítimas que tiveram seu veículo subtraído, prática tipificada como Estelionato (artigo 171 do Código Penal); e também a Apropriação Indébita (artigo 168 do Código Penal).

Existe também um outro grupo de crimes que merece atenção, pois são menos conhecidos no senso comum e integram de forma paradoxal o mercado ilegal de veículos. É o grupo dos abusos de autoridade e dos crimes contra a administração pública (Título XI do Código Penal): Peculato, corrupção passiva, concussão e prevaricação. Condutas que, reprováveis pela sociedade a ponto de serem consideradas como crimes de colarinho-branco (SUTHERLAND, 1940), em alguns casos essas práticas não são reprováveis por agentes públicos neopatrimonialistas⁵⁰ e, pior, chegam a virar costume dentro de uma cultura ocupacional e organizacional permissiva (GLITZ, 2017)⁵¹:

É que tanto a cultura ocupacional como a organizacional criam condições, permitem (com ações ou omissões) e por vezes até fomentam ações individuais que violam diretamente direitos e garantias individuais e afrontam indiretamente o direito fundamental à segurança dos brasileiros. O impacto de uma determinada cultura organizacional nas ações individuais dos membros de uma dada instituição não é fenômeno exclusivo das polícias. No entanto, as peculiaridades que marcam a atividade policial tornam seus efeitos particularmente danosos no âmbito das instituições policiais e, portanto, demandam sistemas diferenciados de controle (GLITZ, 2017, p.194).

Quando se fala de uma “cultura organizacional permissiva”, não significa dizer que a corporação apoia cínica e deliberadamente o desvio de conduta, mas que favorece um ambiente

⁵⁰ Patrimonialismo é um conceito desenvolvido por Max Weber (1999) como uma concepção de dominação tradicional – isto é, uma forma de poder – onde as esferas pública e privada se misturam, de modo que a coisa pública é vista como propriedade particular. Ainda, segundo o sociólogo e ex-presidente do IBGE, Simon Schwartzman (2015), esse comportamento típico de uma dominação tradicional, quando contextualizado para o domínio burocrático e político que os Estados modernos exercem, deve ser cunhado como “neopatrimonialismo”, o qual compõe as bases do autoritarismo brasileiro e prejudicam o modelo ideal de um Estado operado por lógica racional-legal. Portanto, sob esse prisma, e aplicando a teoria à prática desse expediente, é comum entre alguns policiais o entendimento de que a pena do infrator para com o Estado deve ser paga à pessoa do agente público, em forma de *acerto* (suborno). Esse entendimento degenerado seria, assim, uma prática (neo)patrimonialista.

⁵¹ André Pasternak Glitz (2017) propõe que o foco da discussão sobre corrupção deve ir além dos desvios de conduta individual, abordando a cultura ocupacional e organizacional das corporações policiais, as quais, segundo o autor, são permissivas em alguns aspectos para a prática de violações de direito por parte de seus servidores.

onde os sujeitos se sintam pouco constrangidos a incorrer no erro, ou pior, onde aprendem dentro da corporação a prática de certos delitos, conforme preconiza a T.A.D e a T.A.

Exemplo desse tipo de cultura se vê quando um servidor público, denunciado por corrupção passiva (ou seja, de ter recebido dinheiro em troca de favores ilegais) acaba transferido para uma unidade policial caracterizada justamente pelo assédio socioeconômico, isto é, um posto de trabalho que exige profissionais moral e estruturalmente fortes para resistirem a tais investidas. Tais assédios variam, desde uma tentativa de suborno até a troca de favores que levem à subordinação pessoal do agente público ao agente privado.

Vale lembrar que a subordinação pessoal é prática tão antiga quanto os boletins de ocorrência investigados por Maria Sylvia de Carvalho Franco (1997), a qual verificou nas ocorrências policiais da sociedade paulista do século XIX algumas práticas neopatrimonialistas: “Transformar a autoridade inerente ao cargo em instrumento usado diretamente em proveito próprio é tão da ordem das coisas quanto servir-se da superioridade garantida pela riqueza, pela posição na sociedade ou na política, para pressionar o agente governamental” (FRANCO, 1997, p.137).

Nas relações sociais é onde mais se verifica a cultura ocupacional permissiva ao erro, onde agentes públicos infratores, por vezes, se tornam benquistos no meio funcional em razão dos crimes que cometem. É o caso de alguns policiais corruptos que, mesmo não escondendo os meios pelos quais enriquecem, acabam ganhando a simpatia dos demais personagens da corporação, em razão da supremacia material que ostentam, normalmente pela posse de veículos de alto padrão, imóveis de recreação e viagens intercontinentais, tudo incompatível com o salário que recebe. Por meio desses instrumentos esse tipo de servidor degenerado acaba criando um sistema de subordinação pessoal, exercendo poder e influência na corporação.

Mesmo os policiais que não usufruem das benesses pessoais do policial corrupto podem se sujeitar à subordinação pessoal, seja pelas ameaças ou mesmo por meio do *cala boca*, isto é, a pequena quantia de dinheiro paga a alguém para que não se intrometa num *acerto*.

Em casos mais drásticos o policial é exonerado pela corporação e acaba se tornando “*ganso*”⁵² dos policiais que estão na ativa. Guaracy Mingardi (1992) expõe a cultura ocupacional permissiva quando fala dos gansos na Polícia Civil de São Paulo: “Outro fato

⁵² Na gíria policial paulista, “ganso” se refere ao informante policial. Trata-se de sujeito que fornece informação relevante aos policiais, sobre um crime que esteja em cometimento. Em troca, o informante (ou Info, na gíria policial paranaense) ganha direito de participação no *acerto*, alguma parte da carga ilegal, ou, na melhor das hipóteses, apenas o sentimento de vingança e justiça.

interessante é que três deles eram ex-policiais, já conhecedores do serviço, aos quais a expulsão não impediu de continuarem benquistos no meio” (MINGARDI, 1992, p.36).

Becker (2019) menciona a corrupção como uma espécie de subsistema informal dentro de um sistema formal, de modo que os agentes corruptos (*insiders*) operem o subsistema às custas dos demais envolvidos com o sistema formal (*outsiders*).

Outro exemplo da permissividade organizacional, agora mais contemporâneo, se vê nos vídeos que permeiam as redes sociais, onde policiais são convidados a darem entrevistas sobre a rotina policial. É comum nessas entrevistas o surgimento de relatos (para não dizer confissões) de práticas abusivas e ilegais, em que policiais se colocam em posição de superioridade perante os demais setores da sociedade, se divertindo ao falar de abusos, falta de planejamento e erros na investigação. Falhas que afetam significativamente a vida do cidadão, como agressões não fundamentadas e “por engano”, com tapa no rosto do cidadão⁵³; ou o descumprimento de artigos constitucionais, em que o agente da Lei dá tapas no cidadão-infrator que, já na condição de preso, pediu ao representante policial a garantia dos seus direitos remanescentes, como a não submissão à tortura, tratamento desumano ou degradante⁵⁴; ou mesmo a confissão de tortura e chacina cometidos pelo profissional de segurança pública⁵⁵.

Quando a corporação policial não constringe ou sequer adverte seus agentes da Lei para que se portem em público com probidade e ética profissional, acaba fomentando – pela inercia – atos de desprezo às normas legais. Essa permissividade da cultura organizacional implica, em certa medida, num estado de anomia corporativa (conforme discutido na T.A) que faz lembrar o antigo discurso creditado ao político e diplomata, Rui Barbosa: “de tanto ver triunfar as nulidades; de tanto ver prosperar a desonra, de tanto ver crescer a injustiça, o homem chega a desanimar-se da virtude, a rir-se da honra e a ter vergonha de ser honesto”.

A estrutura linguística é outro fator da cultura ocupacional que pode permitir o cometimento de abusos no trato com o cidadão e o cidadão-infrator. É comum no meio policial a composição de músicas cujo objetivo seja o de exaltar e reconhecer a nobre atividade de combate ao crime, além de incentivar o policial a exercer sua profissão dentro das vias legais, como se vê nas canções “*Flow Rocam*” e “*Flow PCPR*”⁵⁶. Elas descrevem, por meio do rap, a

⁵³ Como se vê aos 53min15seg do vídeo de número 63, do canal “Kauam Pagliarini” no Youtube. Disponível em: [POLÍCIA CIVIL DO PARANÁ | Café com a Polícia #63 - YouTube](#) Acesso: 21 mar. 2023.

⁵⁴ Aos 61min10seg do mesmo vídeo. Na esteira desse relato, o Artigo 5º da Constituição Federal menciona, em seu inciso III: “ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante” (BRASIL, 1988).

⁵⁵ Vide: ["Personagem fictício", diz à polícia ex-PM que ensinou chacina em aula \(uol.com.br\)](#) Acesso em: 27 mai. 2023.

⁵⁶ A letra das referidas canções, assim como o Glossário de gírias estão disponíveis nos Anexos deste expediente.

rotina do policial militar no combate ao mercado ilegal de veículos, bem como apresenta as diversas unidades e funções da Policial Civil do Paraná. No entanto, algumas expressões injuriosas mencionam o cidadão-infrator como “rato” e “inseto”, incentivando que policiais se utilizem desse linguajar durante sua prática profissional pelas ruas da cidade, o que implica em efeito contraproducente aos objetivos iniciais do compositor.

Portanto, para entender a estrutura do mercado ilegal de veículos é preciso começar pela análise do Estado enquanto possível ator informal e obscuro desse mecanismo, pois a degeneração da sua função oficial de combater o crime, atuando implicitamente como partícipe do delito, pode impactar a sociedade tanto quanto os próprios atores formais desse mercado criminoso (os ladrões, receptadores, adulteradores e comerciantes criminosos).

3.1 DFRV E O MERCADO ILEGAL DE VEÍCULOS⁵⁷

A segurança pública é um dos temas centrais quando o debate versa sobre as funções do Estado. Trata-se de um termo que se refere menos a um conceito teórico e mais a um campo empírico, que representa a estrutura organizacional de instituições e relações sociais que são modeladas de acordo com a forma como o Estado administra a ordem e os conflitos sociais (COSTA; LIMA, 2014).

Nessa complexa estrutura organizacional da segurança pública está a Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos de Curitiba – DFRV, unidade policial especializada, integrante do organograma da Polícia Civil do Paraná e responsável por investigar crimes contra o patrimônio, especificamente aqueles contra os bens automotores terrestres.

Nos últimos vinte anos a DFRV passou por situações traumáticas e curiosas que merecem ser objeto de análise, seja por representarem modelos diferentes de gestão pública de segurança, seja por apresentarem resultados sociais também distintos.

Exemplo destes momentos tão distintos se encontra na queda significativa de 64% no número de furtos e roubos de veículos no município de Curitiba, durante o período dos anos 2016 e 2021. Em contrapartida, durante os anos 2012-2016 o número de subtrações criminosas de automóveis subiu 11,9% em Curitiba (PARANÁ, 2023). Diante desse quadro estatístico tão expressivo, sobretudo quando se considera o período 2016-2021, fica patente a existência de um fenômeno social que justifique tamanha baixa no número de crimes.

⁵⁷ Esta Seção é a versão final e completa do artigo “A Nova Polícia”, publicado pela Revista Jurídica do Ministério Público do Estado do Paraná, cujo autores são Lemos e Oliveira (2023).

Pressupõe-se que tamanha redução de crimes seja produto da ação e da influência de diversos atores sociais: a sociedade, o contexto socioeconômico, a Polícia Civil, Polícia Militar, Guarda Municipal, Poder Judiciário, o indivíduo criminoso em si e suas diversas formas de associação voltada para o crime.

Sendo assim, limitando o campo da análise nesta Seção apenas às contribuições da Polícia Civil no cenário da segurança pública, pergunta-se: como a gestão pública policial influenciou e modificou o mercado ilegal de veículos de Curitiba nos últimos anos?

Entre os diversos argumentos que possam explicar esse fenômeno empírico, é possível compreender os eventos históricos que ocorreram nas gestões da DFRV, a fim de identificar os vícios e virtudes da gestão pública na Polícia Civil do Paraná. Desse modo, seguindo a máxima de que “a história não se repete, mas rima”, busca-se encontrar os bons e, sobretudo, os maus sonetos, para que estes não rimem novamente no curso da história da Polícia Civil.

Para responder ao questionamento desta Seção foi utilizado o método de “observação participante” da pesquisa. Já a busca documental, voltada ao empirismo, foi realizada no objetivo de entender a realidade da DFRV enquanto ator social no contexto da segurança pública, de modo a encontrar eventos recentes e de grande impacto na opinião pública que ocorreram nos últimos vinte anos naquela unidade policial. A busca se deu por meio de matérias jornalísticas e análise de conteúdo dessas reportagens, obtidas em fontes abertas.

3.1.1 DFRV de Curitiba e os Órgãos de Controle

A Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos de Curitiba foi criada por meio do Decreto estadual nº 4884, de 24 de abril de 1978⁵⁸, como desmembramento da Delegacia de Furtos e Roubos - DFR, esta criada na reestruturação da Polícia Civil na década de 1950, época de conhecido desenvolvimento econômico, sobretudo no setor automotivo, onde a preocupação com a proteção do patrimônio e, conseqüentemente, a manutenção do bem-estar social se faziam necessárias, conforme explica:

⁵⁸ No artigo 3º, item 4.1.5, a então “Delegacia de Furtos de Veículos - DFV” figura como unidade da Divisão de Investigações Criminais – DIC, vindo a ser denominada “Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos - DFRV” e vinculada à Divisão de Crimes Contra o Patrimônio somente a partir do artigo 13 da Lei estadual nº 9534 de 16 de janeiro de 1991.

Nesse processo de reorganização da Polícia, nessa década, caminhou-se das contravenções para os crimes definidos pelo Código Penal. Assim, o governo desdobrou a Delegacia de Vigilância e Investigações em outras duas. Através dos Decretos nº 4555 e 4556 de 24/08/56, fica criada a Delegacia de Investigações e Capturas e a Delegacia de Furtos e Roubos. Com o objetivo de que houvesse uma especialização das atividades, a Delegacia de Furtos e Roubos ficou com a incumbência de investigar, prevenir e reprimir os crimes contra o patrimônio, tais como furtos simples e qualificado, roubo e receptação de objetos. Tal procedimento era porque havia a convicção de que era necessário combate sem tréguas das “pessoas desonestas”, tendo em vista que era um período em que os recursos honestos se ofereciam a todos, portanto não se justificava se enveredar para o caminho da criminalidade (ROLIM, 2000, p.157).

Entre suas atribuições está a adoção de medidas necessárias para a investigação, prevenção, repressão e processamento dos crimes de furto e roubo de veículos motorizados terrestres, bem como das infrações previstas pela Lei de Contravenções Penais em seus artigos 24, 26 e 68⁵⁹.

Figura 7. Fachada da DFRV



Sendo esses os registros oficiais da história da DFRV, outros apontamentos marcaram e vêm marcando a atuação dessa unidade perante a sociedade paranaense, por meio de programas jornalísticos de rádio e televisão, periódicos e portais policiais. São por essas mídias que as delegacias fazem publicar suas ações, como prisão de criminosos, recuperação de veículos, apreensão de drogas, operações policiais e orientações de cidadania e segurança.

Portanto, nos veículos de imprensa voltados à rotina policial são encontrados resultados não só de operações policiais, mas também investigações pelos órgãos de controle policial. É o que Bruno (2010) chamou de “entretenimento vigilante”, isto é, o aumento da presença de departamentos policiais nos ambientes midiáticos, sobretudo na internet, de modo a convidar os cidadãos a assistirem as operações policiais e a colaborarem no combate ao crime.

No mês de abril de 2013, entre as matérias mais discutidas pela imprensa policial paranaense se destacaram aquelas relacionadas à operação deflagrada pelo Ministério Público

⁵⁹ Artigo 22 do Decreto estadual nº 4884, de 24 de abril de 1978.

do Paraná – MPPR, denominada Operação Vortex. A investigação apontou uma série de crimes que, segundo o próprio MPPR, eram cometidos por policiais civis, entre delegados e investigadores. Das naturezas criminais imputadas aos investigados estavam: associação criminosa, concussão e corrupção passiva.

Assim, conforme descreve o promotor de justiça André Tiago Pasternak Glitz (2017), a Operação buscou desvios de conduta cometidos na Divisão de Crimes Contra o Patrimônio – DCCP e, especificamente, na Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos de Curitiba - DFRV:

De acordo com a acusação, a investigação conhecida como Operação Vortex revelou uma organizada rede criminosa estruturada no bojo da Divisão de Crimes Contra o Patrimônio da Polícia Civil do Estado do Paraná, voltada à arrecadação sistemática de indevida vantagem econômica (propinas) recebida de proprietários de estabelecimentos comerciais de autopeças, bem como, de indivíduos envolvidos com o desmanche de automóveis furtados e roubados em Curitiba e Região Metropolitana (GLITZ, 2017, p.192).

Tal investigação tomou proporções de nível nacional ao ser transmitida nos principais programas jornalísticos da televisão aberta, dada a robustez dos elementos probatórios apresentados pelo Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado – GAECO. Diálogos obtidos por interceptação telefônica, depoimentos, delações e altas quantias de dinheiro apreendido (em dólar) são apenas alguns componentes de materialidade na investigação⁶⁰.

Entre as dezenas de pessoas ouvidas pelo Ministério Público do Paraná, um ladrão de carro – função conhecida no crime como *puxador* – chegou a mencionar que havia orientação “de cima” para que os *puxadores* subtraíssem veículos nas cidades da região metropolitana de Curitiba, a fim de evitar discrepâncias estatísticas na capital do estado⁶¹.

Curiosamente, após a sociedade tomar conhecimento dos impactos da Operação Vortex, ao final do ano de 2013 o município de Curitiba apresentou 8,81% de queda no número de roubos de veículos; já a região metropolitana de Curitiba apresentou queda mais acentuada nesse tipo de crime, 14,99% (PARANÁ, 2023).

Voltando ainda mais no tempo, no ano 2000, a DFRV também figurou nos noticiários nacionais como local suspeito de práticas ilegais, envolvendo não só crimes relacionados ao

⁶⁰ Vide em: [Operação Vortex: Delegados estariam envolvidos em corrupção \(catve.com\)](#) Acessado em: 21 dez. 2021.

⁶¹ Vide em: [G1 - Ladrão afirma que havia acordo com policiais para roubos de carro, diz MP - notícias em Paraná \(globo.com\)](#) Acessado em: 21 dez. 2021.

mercado ilegal de veículos, mas ao tráfico de drogas, no âmbito da Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara dos Deputados, conhecida como CPI do Narcotráfico.

Em suas 1.198 páginas o Relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara dos Deputados, destinada a investigar o avanço e a impunidade do narcotráfico, dedicou espaço de destaque ao Estado do Paraná. De fato, ao término de uma pesquisa aprofundada e que se estendeu por diversos Estados da Federação, a investigação concluiu, em novembro do ano de 2000, que no Estado do Paraná havia elementos suficientes para se concluir pelo envolvimento da alta cúpula da Secretaria de Segurança Pública do Estado e da Polícia Civil no tráfico de drogas e no roubo e desmanche de carros, além de ligações com extorsões, achaque, tortura, enriquecimento ilícito, loteamento de delegacias importantes (furto de veículos, Foz do Iguaçu) entre outros (GLITZ, 2017, p.191).

A investigação realizada pelo Congresso Nacional ouviu centenas de pessoas e obteve provas menos robustas que a Operação Vortex, em razão de não dispor de tecnologias especializadas na investigação criminal, como a interceptação telefônica⁶², mesmo assim conseguiu provar fatos escandalosos, como em um caso de subtração de veículo onde o ladrão ligou do celular da vítima para a DFRV, exatamente onde a vítima fora fazer a ocorrência. “O fato indica que o ladrão queria saber o que fazer com o carro” (BRASIL, 2000, p.634).

Além disso, nos casos individuais houve absolvição de diversos acusados, dada a limitação material da investigação. Ainda assim, houve demissões e punições de policiais civis condenados pela justiça. A conclusão do relatório da CPI sobre o crime organizado no Paraná é assustadora:

Constatou a CPI que o narcotráfico e o crime organizado – mais do que em qualquer outro estado – andam de mãos dadas e têm ramificações profundas no aparelho de segurança pública do Estado. Muitas vezes foi muito difícil detectar a fronteira existente entre o policial e o bandido, tal a promiscuidade existente entre ambos, não raro presentes na mesma pessoa (BRASIL, 2000, p.673).

Deixando de lado o mérito da culpa individual de cada acusado nesses dois grandes escândalos, os fatos trazidos à luz da opinião pública são contundentes o suficiente para inferir a máxima de Hamlet, de que *houve algo de podre no reino da segurança pública paranaense*. A corrupção policial é um importante fator criminógeno, pois além de permitir ao criminoso agir impunemente, o obriga a delinquir ainda mais para manter-se e recuperar o prejuízo pago no *acerto*.

Numa rápida reflexão sobre a corrupção, percebe-se que ela constitui um mecanismo de maior “eficiência” quando comparado com a violência, pois é silenciosa. Já a violência

⁶² Vide em: [Uma década de impunidade \(gazetadopovo.com.br\)](http://gazetadopovo.com.br) Acessado em: 21 dez. 2021.

policial – operada pela lógica da tortura, informação e acerto – gera repulsa social e necessidade de reação do aparelho estatal.

Instaurada também no ano de 2013 no estado de São Paulo, a CPI das Autopeças se encarregou de fiscalizar e fechar diversos comércios clandestinos, assim com estabelecimentos irregulares que davam fluxo às peças automotivas oriundas de indústrias paralelas, concorrentes das grandes fabricantes⁶³.

Assim, tanto a operação deflagrada em 2013 por policiais do GAECO, com o auxílio da Corregedoria da Polícia Civil, como as Comissões Parlamentar de Inquérito foram episódios traumáticos para a história do mercado automotivo brasileiro e, a nível local, para a DFRV, motivando a recusa de diversos policiais civis trabalharem naquela unidade, pois, para eles, trabalhar ali seria sinônimo de estar envolvido em atos ilegais. A unidade policial, quando não corresponde à identidade profissional dos demais policiais, fica caracterizada por aquilo que Erving Goffman (2019) conceitua como *estigma*, mencionado na Seção 2.1.9 – T.E (Teoria do Etiquetamento). Logo, uma unidade policial estigmatizada como um ambiente “pouco profissional” enfrenta dificuldades para atrair profissionais qualificados.

Aos policiais que ali trabalham também recai o estigma: do julgo moral e da suspeita. Tal estigmatização é realizada tanto por policiais civis, como pela opinião pública, e se verifica nos dias atuais (com menor intensidade), quando, por exemplo, se analisa os boletins de ocorrência de desacato e difamação registrados pela DFRV.

Em um boletim de ocorrência, registrado no ano de 2020 e encontrado durante a observação participante, um cidadão que teve sua motocicleta furtada faz uma manifestação difamatória contra os policiais da Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos, em um grupo digital de mensageria que tinha a finalidade de reunir vítimas desse tipo de crime. O discurso foi transcrito para o boletim de ocorrência: *“Deixa eu contar uma coisa pra você que eu sei, algo verdadeiro! [...] Se a polícia, os delegados, os juízes, toda essa gente aí na hierarquia da justiça, não tivessem lucros em cima da vagabundiada aí, em cima dos malandros aí que só sabem roubar, isso aí não estaria nesse patamar, nessa desgraça em que a gente não consegue trabalhar e só vive para pagar IPVA e pneu”*.

Embora a manifestação do cidadão verse sobre acusações subjetivas, ao realizarmos a análise de discurso, técnica trabalhada por Bardin (2021), verifica-se que a crítica do indivíduo

⁶³ Vide em: [CPI das Autopeças faz diligências em várias empresas do setor de reposição \(al.sp.gov.br\)](https://al.sp.gov.br) Acesso em: 02 set. 2022.

possivelmente se fundamenta nos escândalos de outrora, aqui mencionados, pecando o sujeito em generalizar para o presente as acusações do passado.

Portanto, exposto o grave problema que a DFRV enfrentou nos últimos anos, recaindo a suspeição de corrupção sistêmica sobre essa unidade policial, ações urgentes de gestão pública se fizeram necessárias, pois a confiança popular é um fator vital para a Polícia Civil do Paraná. E ainda, uma intervenção desastrada da polícia, um ato de violência, discriminação ou mesmo de corrupção, na medida em que se tornam conhecidos, tendem a reduzir imediatamente a confiança na corporação, colocando a perder os esforços de vários anos. Também nesses casos é mais simples e rápido destruir do que construir (ROLIM; HERMANN, 2018).

Eis que o Departamento da Polícia Civil inicia, ao final de 2013, um processo virtuoso que mudou significativamente a DFRV e impactou o mercado ilegal de veículos.

3.1.2 Nova Polícia e o Mercado Ilegal de Veículos

O retrato descrito acima traz situações semelhantes com aquelas descritas por Guaracy Mingardi (1992) em sua análise da Polícia Civil de São Paulo - PCSP, durante o período de redemocratização brasileira. Nele o autor menciona um órgão descredibilizado perante a opinião pública que, na medida em que o governo paulista passa a adotar princípios democráticos para suas polícias, com ênfase à PCSP, se verifica melhora na confiança da população e conseqüentemente na segurança pública.

Com a DFRV não foi diferente, pois, independente daqueles policiais civis acusados pelos órgãos de controle serem inocentes ou culpados, a exposição do caso na imprensa consolidou na opinião pública a imagem negativa daquela unidade policial. Nesse sentido, o Departamento da Polícia Civil do Paraná - PCPR adotou medidas para minimização de danos, não só substituindo os policiais civis envolvidos nas denúncias, mas estabelecendo critérios para o trabalho policial naquela delegacia, além de políticas para elevar a transparência e o profissionalismo da atividade policial.

Entre 2014 e 2016 a DFRV passou por gestões que deram ênfase às Operações de Repressão Qualificada – ORQs – contra o crime organizado de veículos. A saber, o termo “ORQ” é algo recente na prática policial, se popularizando pelas corporações nos últimos dez anos:

Entende-se como Operação de Repressão Qualificada a operação policial ou o procedimento que tem como objetivo a desarticulação de grupo criminoso organizado, mediante investigação especializada desenvolvida com assessoria da atividade de inteligência e a elaboração de Planejamento Operacional Avançado – POA (COSTA, 2019, p.77)

A atividade de inteligência se difere do serviço de investigação policial em razão de sua metodologia e objetivos, pois, enquanto a ação de inteligência visa fornecer dados e gerar conhecimento criminal para o tomador de decisão (o delegado de polícia), a investigação busca encontrar os elementos probatórios de um crime particular, instruindo o Inquérito Policial quanto a autoria e materialidade do fato investigado (MELO, F. 2017).

Ao priorizar investigações avançadas, por meio dos seus Setores de Inteligência e Investigação⁶⁴, a DFRV passou a realizar fiscalizações mais assertivas, as quais foram noticiadas com frequência pela imprensa⁶⁵, bem como prisões de grandes *players* do mercado automotivo curitibano, como nas investigações que levaram à prisão do “Rei das Peças”⁶⁶, do “Fabricante de Placas”⁶⁷ e sua esposa, a “Dama de Lata”⁶⁸, entre várias operações que constrangeram as atividades ilegais desse segmento.

Aliado a essas diretrizes, no ano de 2016 o Delegado-Geral da PCPR designou delegados com experiência em correições para atuarem na DFRV. Entre os gestores designados estava o delegado Alexandre Bonzatto, que atuou no Centro de Operações Policiais Especiais – COPE, no Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado – GAECO e hoje atua na Corregedoria Geral da Polícia Civil do Paraná.

Juntamente com esses delegados outros investigadores e escrivães de polícia foram designados para atuarem ali, com o objetivo explícito de constranger não só as atividades ilegais das organizações criminosas, mas também eventuais desvios de condutas individuais e internos à corporação. Os investigadores R. Siloto, Samanta S., R. Vrubel, Paulo. C. O. e F. Schenkel,

⁶⁴ Basicamente, a diferença entre investigação policial e “atividade de inteligência” reside no maior rigor que esta dedica à metodologia científica, produzindo conhecimento criminal; enquanto a investigação policial comumente se utiliza de métodos técnicos para esclarecer a autoria e materialidade do delito, cumprindo o Processo Penal.

⁶⁵ Vide em: [Polícia fiscaliza lojas de autopeças e ferros-velhos em Curitiba - Bem Paraná \(bemparana.com.br\)](https://bemparana.com.br); ver também: [G1 - Em meio a paralisação, polícia faz operação contra roubo de caminhões - notícias em Paraná \(globo.com\)](https://globo.com) Acesso em: 21 dez. 2021.

⁶⁶ Vide em: [Polícia Civil prende em Curitiba o “Rei das Peças” | Paineis do Crime | Tribuna do Paraná \(uol.com.br\)](https://tribuna.com.br) Acesso em: 21 dez. 2021.

⁶⁷ Vide em: [Fabriqueta de placas falsas é descoberta pela polícia no Sítio Cercado | Curitiba e Região, Notícias, Segurança | Tribuna do Paraná \(uol.com.br\)](https://tribuna.com.br) Acesso em: 21 dez. 2021.

⁶⁸ Vide em: [Operação 'Dama de Lata' prende na Grande Curitiba mulher apontada como chefe de esquema de falsificação de placas \(bandab.com.br\)](https://bandab.com.br) Acesso em 21 dez. 2021.

bem como a escrivã de polícia, Viviane F. P.⁶⁹, formavam o núcleo mais próximo da equipe de Bonzatto.

Assim, a delegacia que outrora figurava em escândalos de abrangência nacional passou a demonstrar sinais patentes de respeito aos preceitos legais, democráticos, regida por gestões profissionais e tementes aos órgãos de controle externos e internos da Polícia Civil do Paraná, bem como utilizando a Doutrina Nacional de Inteligência de Segurança Pública – DNISP⁷⁰ a seu favor. Esse modelo de gestão se assemelha àquilo que Guaracy Mingardi (1992) chamou de “Nova Polícia”.

A partir de 2019, com a mudança de governador, uma nova gestão se iniciou na Polícia Civil do Paraná, sob a direção do delegado Silvio Rockembach, conhecido pelo seu perfil tecnocrata e centralizador, sendo um adepto da “gestão orientada por resultados”, a qual se utiliza bastante da análise criminal, da cartografia digital e demais tecnologias da informação (DURANTE, 2010). O novo delegado-geral nomeou policiais de igual perfil para o comando da Divisão de Crimes Contra o Patrimônio e a Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos. Das primeiras ações de Rockembach percebeu-se a adoção de medidas que buscam moldar a estrutura institucional da PCPR aos padrões aplicados pela sociedade, uma delas foi a formulação do Planejamento Estratégico Plurianual⁷¹, recurso amplamente utilizado por grandes empresas e que ganhou aderência na gestão pública.

Na DFRV, Rockembach acompanhou pessoalmente a retirada de centenas de veículos que há décadas se empilhavam no pátio daquela delegacia, pondo fim a um problema histórico que submetia os moradores do entorno a um ambiente de depreciação imobiliária e risco de doenças.

As mudanças para um novo modelo de gestão se verificaram tanto no nível de execução como no nível estratégico, onde a Secretaria Estadual de Segurança Pública – SESP reconheceu mais cedo, em 2011, no Programa Paraná Seguro, um problema histórico das delegacias paranaenses: a custódia prolongada de presos em unidades policiais. Na esteira desse reconhecimento o governo do estado propôs a construção de novas edificações, conhecidas como Delegacias Cidadãs, e reforma das unidades já existentes, em projeto registrado junto ao Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime - UNODC⁷².

⁶⁹ Os nomes dos agentes policiais foram abreviados para preservar a identidade desses profissionais de segurança pública, conforme orienta a ética policial.

⁷⁰ Decreto nº 10.777, de 24 de agosto de 2021. Disponível em: [D10777 \(planalto.gov.br\)](https://planalto.gov.br) Acesso em: 10 fev. 2022.

⁷¹ Vide em: [Planejamento estratégico da PCPR é publicado no Diário Oficial | Polícia Civil do Paraná \(policiacivil.pr.gov.br\)](https://policiacivil.pr.gov.br) Acessado em: 21 dez. 2021.

⁷² Vide em: [Programa Parana Seguro \(unodc.org\)](https://unodc.org) Acessado em: 21 dez. 2021.

As Delegacias Cidadãs paranaenses se inspiraram na arquitetura proposta pelo Programa “Delegacia Legal”, que foi executado nos anos 2000 pelo governo estadual do Rio de Janeiro, como modelo de melhor eficiência e transparência no atendimento ao cidadão, sem colocá-lo em contato com o trânsito intenso de criminosos no mesmo edifício. Hildebrando Ribeiro Saraiva (2013) faz uma abordagem crítica sobre as reformas realizadas pelo programa, mencionando as melhorias arquitetônicas e ações realizadas na área de recursos humanos.

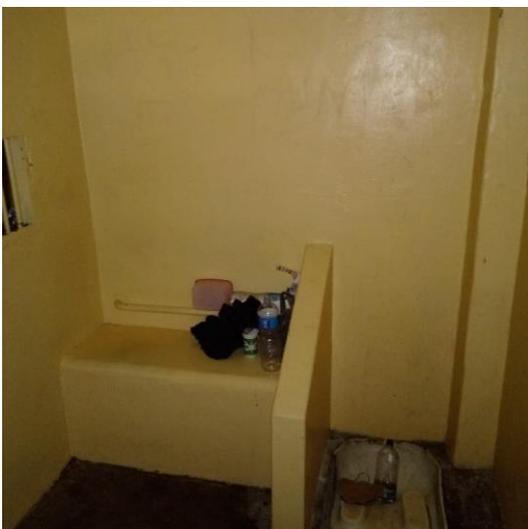
Em visita realizada à 167ª Delegacia Policial, no município fluminense de Paraty, foi possível verificar que o edifício se encontra dentro do conceito de Delegacia Legal, equipado com duas “celas” de 4 metros quadrados cada. Em cada unidade celular (cela) se vê uma pequena área sanitária, um banco de concreto e uma barra de ferro afixada na parede, conhecida pelos policiais como *régua*, conforme Figura 9.

Figura 8. Delegacia Legal de Paraty/RJ



Fonte: Autor (2021)

Figura 9. Cela de uma Delegacia Legal



Fonte: Autor (2021)

3.1.3 Nova Gestão e o Fim das Carceragens

A estrutura das diversas delegacias paranaenses possuía, até o ano de 2020, um fator curioso para qualquer visitante, pois apresentava espaços demasiadamente amplos, destinados exclusivamente ao setor de carceragem. Não se tratava de algumas celas para o recebimento de presos que a rotina policial normalmente deve dar conta, mas sim grandes compartimentos com camas em formato beliche, e que abrigavam dezenas de pessoas em cada um desses espaços, colocando o policial na constrangedora situação de “conviver” por um longo período (meses ou anos) com o detido que outrora ele prendeu na rua.

Como os compartimentos eram visivelmente projetados para atender o artigo 88 da Lei de Execuções Penais – LEP⁷³ (elaborado pelo legislador para regulamentar a construção de penitenciárias e cadeias públicas), a configuração espacial das delegacias levantava dúvida se o acrônimo mais adequado para as DPs do Paraná seria o de *Delegacia-Presídio* no lugar do termo oficial: Distrito Policial ou Delegacia de Polícia.

O caso da DFRV de Curitiba é um exemplo desse costume, ali o prédio da delegacia é composto de cinco seções arquitetônicas, onde duas delas são destinadas para o setor de carceragem, administrando um total de vinte celas de aproximadamente 8 metros quadrados cada. Analisando o edifício dessa DP fica fácil observar que cerca de 40% da área predial foi planejada e construída para cumprir a função de uma grande carceragem.

⁷³ Art. 88 da Lei Federal nº 7210/1984: O condenado será alojado em cela individual que conterá dormitório, aparelho sanitário e lavatório. Parágrafo único – São requisitos básicos da unidade celular: [...] b) área mínima de 6 m² (seis metros quadrados).

Figura 10. Prédio da Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos de Curitiba e recorte (em vermelho) das seções destinadas ao setor de carceragem.



Fonte: Google Maps (2021)

Até o ano de 2018 a soma de detidos na carceragem chegava facilmente ao número de 150 a 200 pessoas, amontoadas em condições deploráveis que levava ao extremo a ideia de “pena privativa de liberdade”, restringindo a liberdade do indivíduo mover até mesmo o corpo.

Essa confusão espacial que juntava delegacia de polícia e cadeia pública num mesmo prédio teve sua origem em séculos atrás, como confirma a obra de Ernani Straube (2005, p.67), que se debruçou em documentos históricos, produzidos ao longo dos 150 anos da Polícia Civil do Paraná: “Já nessa época [em 1857], o Chefe de Polícia queixava-se da situação carcerária e das cadeias públicas, todas em péssimas condições e ineficientes para o fim almejado”.

Atualmente as autoridades locais ainda falam sobre esse grave problema, como disse o Delegado-Geral, Silvio Rockembach, em um de seus pronunciamentos aos policiais civis:

Poucos talvez saibam, mas o problema com a superlotação de presos em cadeias geridas pela polícia era algo anterior à própria criação da Polícia Civil do Paraná. Antes que o Paraná fosse emancipado, jornais da época já denunciavam as situações precárias das carceragens geridas pela polícia em nossa região (PARANÁ, 2021).

Uma outra explicação da proliferação de delegacias unificadas com cadeias públicas no Paraná, que corrobora os argumentos de Rockembach e Straube (2005), é o processo de rápida urbanização que acometeu o estado a partir dos anos 1950, pois, conforme explica Rolim (2000), falar de delegacia implicava falar também de cadeia pública: “Para o governo do Estado era necessário que as Delegacias Regionais tivessem edificações especialmente construídas para esse fim, por isso não se podiam poupar esforços para se obterem melhorias nas dependências desses órgãos e também das Cadeias Públicas” (ROLIM, 2000, p.159).

Por fim, outra prova histórica desse fenômeno se encontra na Resolução nº 126 de 1º de outubro de 1976, da Assembleia Legislativa do Paraná – ALEP. Nela os deputados aprovam a construção de um “prédio destinado à Delegacia de Polícia e Cadeia Pública no município de Realeza/PR”⁷⁴.

O alto número de presos em unidades policiais também foi um flanco para servidores mal-intencionados, pois, em conversa com um investigador responsável por um setor de carceragem, realizada durante a observação participante, esse policial mencionou algumas das ilegalidades que poderiam ocorrer naquele tipo de seção: *“muita gente por aí aproveita para vender regalias aos presos, uma visita fora de hora, um bag (maconha), uma cela melhor. Tem quem venda até arma”*.

Essas propostas imorais partem tanto dos detidos como de lideranças presidiárias ou até mesmo de advogados, que negociam diretamente com os agentes policiais essas regalias, como confirma Gabriel Feltran (2018, p. 12): “a facção se tornou ainda uma forma de organizar as negociações, lícitas e ilícitas, com os funcionários e a direção dos presídios”.

Não só isso, a alta concentração de presos em delegacias gera disputa territorial, uma vez que o efetivo criminoso é numericamente muito superior ao efetivo policial, principalmente após o expediente administrativo, em que fica apenas a equipe de plantão no prédio. Assim, mesmo observadas as tecnologias de vigilância em prol da Polícia, como câmeras de monitoramento, grades reforçadas e poder de fogo, ainda assim os detidos encontram brechas para exercer sua territorialidade, seja pelas vias diplomáticas: no diálogo, nos pedidos excessivos, no aliciamento de policiais e simulações de necessidades humanas básicas para o plantão policial; seja pela força: nas rebeliões, em motins, nos resgates e até mesmo em confrontos com resultado de morte para os dois lados.

Em tempos de conflito o setor de carceragem funciona como uma trincheira, em tempos de trégua opera como uma “faculdade do crime”.

Esse modelo débil, histórico e pouco profissional de gestão policial ocasiona uma profunda crise de confiança e disputas entre os agentes de segurança, principalmente aqueles do plantão policial, pois não é possível afirmar que todos os membros da equipe de plantonistas são suficientemente resistentes às propostas de alguns advogados de criminosos (conhecidos como *gravata*) para vender regalias ou até permitir o repasse de armas de fogo aos detidos. Não

⁷⁴ A consulta ao documento é possível por meio do Sistema Estadual de Legislação do Paraná. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/entradaSite.do?action=iniciarProcesso> Acesso em: 12 nov. 2021.

são raros os casos na história da PCPR em que a arma de fogo, “vendida” por alguém da delegacia, fora usada contra a própria equipe policial⁷⁵.

Outro motivo de desconfiança e disputa é a distribuição do dinheiro sujo das “vendas” de regalias entre a equipe plantonista, pois, nesses casos, o advogado normalmente entrega o dinheiro a um membro da equipe policial (aquele de maior confiança), o qual deve distribuir de forma igualitária o montante aos demais integrantes da equipe. Como a comunicação é verticalizada e eivada de mistério, os policiais evitam perguntar diretamente ao advogado o quanto foi repassado ao colega de plantão, sob pena de passar por algum constrangimento. Assim, é muito comum a distribuição desigual do dinheiro sujo, numa prática conhecida pelos policiais como “*chute*”.

Diante desse contexto pouco produtivo e de pouca confiança, foi somente a partir do ano de 2011 que a gestão pública tomou medidas concretas para profissionalizar a Polícia Civil do Paraná, começando pela redução de presos em delegacias de Curitiba e Região Metropolitana.

A morte do investigador Marcos Gogola, no ano de 2014, foi um evento traumático para a corporação, resultando em maior pressão da máquina estatal sobre o governador da época, Beto Richa (PSDB), para que tomasse providências urgentes sobre a custódia de presos em delegacias⁷⁶. A saber, Gogola era superintendente da delegacia de Campo Largo e fora covardemente executado quando levava um dos presos da delegacia para uma consulta ao dentista, momento onde se viu numa emboscada de resgate ao detido⁷⁷.

Desde então o setor de carceragem passou a ser uma seção em extinção, liberando policiais civis para que atuassem em sua área fim: a investigação. Na DFRV a carceragem foi desativada em 2019, após pressões e manifestações do Sindicato das Classes Policiais Civis - SINCLAPOL⁷⁸. Com efeito, uma ação civil pública impetrada pelo Ministério Público (MPPR) pedindo a interdição daquele setor de carceragem foi atendida pelo poder judiciário, pondo fim à guarda prolongada de presos comuns.

⁷⁵ Vide: [Agente de cadeia é preso por facilitar fuga da Delegacia de Pinhais \(gazetadopovo.com.br\)](https://www.gazetadopovo.com.br/parana/agentes-de-cadeia-que-facilitam-fuga-da-delegacia-de-pinhais) Acesso em: 20 mar. 2023.

⁷⁶ Vide [Últimas notícias | Estado, Richa e delegado podem ser multados por superlotação em delegacia - Band News FM Curitiba](https://www.bandnewsfm.com.br/ultimas-noticias-estado-richa-e-delegado-podem-ser-multados-por-superlotação-em-delegacia) Acesso em 20 mar. 2023

⁷⁷ Vide em: [Policia civil é morto a tiros em Campo Largo | Curitiba e Região, Notícias | Tribuna do Paraná \(uol.com.br\)](https://www.tribunaonline.com.br/parana/policia-civil-morta-a-tiros-em-campo-largo) Acessado em: 21 dez. 2021.

⁷⁸ Vide em: [Protesto exige retirada de carros e presos de delegacia de Curitiba \(gazetadopovo.com.br\)](https://www.gazetadopovo.com.br/parana/protesto-exige-retirada-de-carros-e-presos-de-delegacia-de-curitiba) Acesso em: 21 dez. 2021.

Eis, portanto, um fator importante que resultou na modernização da PCPR, liberando policiais para o serviço investigativo e de inteligência, no efetivo combate ao mercado ilegal de veículos. Com a superação desse problema histórico a corporação inicia um processo de autoanálise, encontrando outras deficiências estruturais e funcionais.

3.1.4 Modelo Organizacional da Polícia Civil do Paraná

As reflexões sobre a gestão policial em delegacias, neste trabalho enfocadas sobre a DFRV de Curitiba, remetem não somente às ações individuais ou coletivas dos agentes na construção de resultados, mas também ao modelo organizacional da instituição. De modo que é possível discorrer sobre alguns flancos estruturais que permitem o desvio de conduta de alguns servidores. O principal deles, no caso das polícias brasileiras, é a hierarquia.

A hierarquia policial pode ser analisada pela perspectiva weberiana, como forma de controle formal e informal sobre o servidor policial. O formal sendo aquilo que o Estatuto da Polícia Civil do Paraná⁷⁹ e as leis já preconizam, e o informal definido naquilo que Antônio Luiz Paixão (1982) traz como “modelo discricionário de organização policial”, o qual desafia o modelo burocrático do serviço público pelos seguintes motivos:

Nos níveis hierárquicos mais baixos existe muita autonomia/independência, já que o significado da lei e da ordem é determinado nos encontros rotineiros e cotidianos do policial com sua clientela nas ruas, fazendo com que o policial enfrente situações ambíguas, dificilmente decididas por “planejamento” ou consulta a níveis hierárquicos superiores. Já os superiores, por sua vez, têm como base de autoridade não tanto a posição funcional, mas qualidades pessoais, e estes padrões de “subordinação personalizada” permeiam as relações entre níveis hierárquicos na organização policial (PAIXÃO, 1982, p.65).

Seja pela cultura organizacional da “subordinação personalizada” ou pela autonomia dada aos agentes, a conclusão pode ser a mesma que chegou Mingardi (1992, p.154) ao mencionar que: “Seja a independência uma consequência ou não da função, o fato é que na Polícia Civil paulista as ordens do topo dificilmente são cumpridas ao pé da letra pelos policiais operacionais”.

Outro exemplo da autonomia ou hierarquia informal existente na Polícia Civil são as funções de “Superintendente” e “Chefe de Cartório”. Tratam-se de postos de supervisão e chefia não reconhecidos pela legislação, mas que são acatados pela tradição policial. Essas funções se

⁷⁹ Vide a Lei Complementar nº 14, de 26 de maio de 1982. Disponível em: [Sistema Legislação \(legislacao.pr.gov.br\)](http://legislacao.pr.gov.br) Acesso em: 21 dez. 2021.

resumem à uma espécie de assessoria ao delegado da unidade policial, auxiliando-o na área de recursos humanos com o controle de férias, licenças, faltas, escalas e folgas de policiais; na área financeira, executando verbas do fundo rotativo⁸⁰ para compra de materiais de insumo e reformas prediais; e operacional, pela organização de operações policiais, supervisão de investigações e atendimento de casos criminais especiais.

A direção da unidade policial cabe ao delegado, que por sua vez, usando o critério de confiança, “nomeia” um dos policiais de sua equipe para assumir a função de chefia, não sendo raro, por exemplo, que um Agente de Polícia Judiciária em “Nível I”⁸¹ assuma a superintendência, a despeito de policiais mais antigos e do mesmo cargo. Como a função não existe legalmente, não é gratificada, motivo pelo qual um Agente de “Nível X” não se importa em submeter-se à liderança de alguém com muito menos de tempo de carreira, pois a função está mais carregada de deveres e responsabilidades do que direitos e garantias.

Essa hierarquia informal entre os cargos operacionais implica em incoerência com o que diz o Estatuto da Polícia Civil⁸² (Lei Complementar nº 14/1982), pois, além de romper com o princípio de hierarquia, estimula policiais a buscarem funções de chefia por critérios políticos e cordiais, a despeito da competência técnica. Nesses casos, a falta de critérios racionais-legais permite que a amizade (ao delegado), o amplo repertório anedótico e a disposição para conversas frívolas normalmente justifiquem a indicação ao posto (informal) de liderança.

Como se vê, a estrutura organizacional da PCPR ainda apresenta brechas para a informalidade, o que fomenta a não-profissionalização e demonstra uma falta pontual de compromisso da corporação com a sociedade. A hierarquia policial continua dividida em duas realidades conflitivas, formal e informal. Nos cargos da Polícia Civil (delegado, agente policial e papiloscopista) há hierarquia formal pela instituição de classes e níveis funcionais, mas essa hierarquia não corresponde à realidade da rotina policial, principalmente nos cargos de base.

As figuras informais de Superintendente e Chefe de Cartório de uma DP precisam urgentemente de regulamentação do Estado, reconhecendo-as como importante atividade de assessoramento à autoridade policial, digna de valorização.

⁸⁰ O Fundo Rotativo é um instrumento de descentralização financeira, implantado pela Lei Estadual nº 17.072/2012 e regulamentado pelo Decreto n.º 1358/2015, cujo objetivo é dinamizar o repasse de recursos para a execução das despesas necessárias à manutenção da infraestrutura e atividades desenvolvidas pelas repartições públicas.

⁸¹ Segundo a “Nova Reestruturação da Polícia Civil do Paraná” (Lei Complementar nº 259/2023), a hierarquia do Agente de Polícia é dividida em níveis, de modo que a carreira se inicia no Nível I e pode terminar no Nível XI.

⁸² Art. 209. Os servidores policiais civis de classe mais elevada têm precedência hierárquica sobre os de classe inferior de mesma carreira, quando em exercício na mesma unidade ou prestarem serviço em equipe.

Numa corporação fraturada em dois mundos funcionais (agentes e delegados) os agentes policiais são excluídos das decisões e das discussões administrativas de sua corporação, haja visto que, na PCPR somente o cargo de delegado é quem pode participar do Conselho da Polícia Civil; ainda, somente os delegados é quem podem votar na eleição desse Conselho. Ao agente policial lhe resta apenas o direito de trabalhar e obedecer, como um servo feudal.

Essa estrutura formal e embolorada, hoje chamada de Estatuto da Polícia Civil, entende que o cargo de agente não é capaz de administrar ou mesmo assessorar a gestão da coisa pública, sendo o delegado o único cargo capaz disso. Na prática (informalidade) o que se observa é o oposto, sendo comum a figura do Superintendente, isto é, um agente de polícia, administrando a delegacia de polícia em diversas frentes funcionais, tal qual um síndico administra um condomínio, enquanto o delegado se encarrega das nobres funções jurídicas inerentes do cargo e necessárias para a gestão do Inquérito Policial.

Regulamentar essas funções é mais do que uma urgência, é uma questão de dignidade funcional. Com ações nesse sentido espera-se constranger ainda mais os desvios de conduta praticados por policiais nessas posições de liderança, que não raras as vezes assumem os “deveres” da posição de chefia em troca de benefícios informais ou, ainda pior, espúrios, como a participação em *acertos* realizados pelas equipes subordinadas.

Portanto, longe de analisar os aspectos puramente psicológicos e morais para os desvios de conduta, mas analisando os aspectos organizacionais que inibem ou fomentam a profissionalização policial, podemos inferir que as estratégias de gestão pública policial influenciam significativamente nos índices de furtos e roubos da circunscrição, considerando, até mesmo, a máxima de que “o combate à corrupção policial é uma estratégia que a médio prazo tende a diminuir em muito os crimes, principalmente contra o patrimônio” (MINGARDI, 1992, p.139).

Desse modo, a recente queda estatística de F/R no município de Curitiba aliado às explicações aqui discutidas sugerem uma efetividade das reformas corporativas até então realizadas na DFRV. Ao entendermos reformas como mudanças de hábitos, costumes e instrumentos, verificamos que o trabalho integrado com os órgãos de controle, internos e externos, bem como a substituição do modelo tradicional e reativo de polícia por modelos mais modernos, como a “gestão por resultados”, instrumentalizada pela investigação avançada e pela atividade de inteligência, acabam sendo componentes de uma assertiva reforma estratégica.

Obviamente que é possível uma compreensão mais ampla do fenômeno estatístico observado em Curitiba, trazendo para a análise os fatores exógenos à Polícia Civil do Paraná, como será discutido nas próximas Seções. Ainda assim, a identificação e apontamento de boas

práticas de gestão, como fora trabalhado nesta Seção, faz parte dos estudos e objetivos da Administração Pública.

Não só no campo operacional, mas também no estratégico as reformas infra estruturais se somam como importante fator de constrangimento criminal, pois como foi visto nesse estudo de caso, com a desativação da carceragem da DFRV houve a liberação de policiais para sua atividade-fim. Ainda assim, um ponto importante que merece atenção da gestão pública é o fato do edifício daquela unidade ter sido planejado e construído para atender funções de uma “delegacia e cadeia pública” (ou seja, uma *delegacia-presídio*), portanto, é fundamental que gestões sejam empreendidas no sentido de evitar que os amplos espaços destinados à carceragem, mesmo que desativados, possam ser utilizados eventualmente como válvula de escape do sistema penitenciário, ocasionando o retorno ao cenário de superlotação de presos.

Tanto no aspecto operacional (gestão policial) como no nível gerencial da segurança pública é preciso compreender que, somente reformas estruturantes nas Polícias Civis são capazes de profissionalizar as instituições e melhorar significativamente o combate ao crime. Afinal, a falta de organização eficaz do Estado abre margem para que seus agentes sejam cooptados por entidades melhor organizadas, cujo objetivo pode ser virtuoso – como as empresas privadas – ou, pior, vicioso, sendo o caso das organizações criminosas e empresas degeneradas.

Diante desse contexto surge uma outra pergunta: como um Estado letárgico e desorganizado pode combater o crime organizado?

3.2 SOCIEDADE E O CRIME ORGANIZADO

Além dos crimes rotineiros explicados pelas T.O – Teorias da Oportunidade –, como os furtos e roubos que ocorrem por conveniência e diariamente nas ruas das cidades, existe outro grupo de crime racional que exige alta capacidade de planejamento, organização e maior concurso de pessoas que aquelas pequenas associações criminosas (geralmente formadas por núcleo de 3 a 9 envolvidos). De modo que, uma metodologia mais complexa implica em maior rentabilidade na prática desses delitos com fins lucrativos.

É o caso de ladrões que não se utilizam ostensivamente da violência, como nos roubos tradicionais de rua, mas da dissimulação e da fraude para atingir seus objetivos. Em 2018 um grupo de criminosos se passou por falsos policiais para invadir arditosamente um condomínio

e subtrair quase meio milhão de reais em artigos valiosos de um apartamento⁸³. Já em 2017 a Operação Lavoisier, da Polícia Civil de São Paulo, desmantelou a “máfia do ferro-velho”⁸⁴, composta por profissionais de seguradoras e compradores criminosos que adquiriam, em leilões, veículos sinistrados (com danos de grande monta) para transplantar seus sinais identificadores em veículos “dublê”⁸⁵, numa técnica chamada de *trepar o veículo*.

É também o caso das facções criminosas das mais variadas siglas, oriundas das diversas regiões do Brasil, as quais operam mais como gigantescas empresas degeneradas e menos como gangues violentas, típicas de comunidades periféricas. As facções criminosas são grandes estruturas criminosas com algo em comum, todas surgiram como justificativa às debilidades do sistema penitenciário brasileiro (exemplo se vê na Seção 3.1.3, sobre o problema histórico das *delegacias-presídio* do Paraná). Logo, quando o estado não consegue se organizar na velocidade e no tempo necessário, abre espaço para essas facções, que buscam oportunidades de lucro imediato, fácil e excessivo.

Gomes (2002) elaborou uma descrição criminológica e precisa das Organizações Criminosas – ORCRIMs, em que enumera seus principais aspectos, a saber:

- 1- Hierarquia estrutural;
- 2- Planejamento empresarial;
- 3- Claro objetivo de lucros;
- 4- Uso de meios tecnológicos avançados;
- 5- Recrutamento de pessoas;
- 6- Divisão funcional de atividades;
- 7- Conexão estrutural ou funcional com o poder público;
- 8- Oferta de prestações sociais;
- 9- Divisão territorial das atividades;
- 10- Alto poder de intimidação;
- 11- Alta capacitação para a fraude;
- 12- Conexão local, regional, nacional ou internacional com outras organizações.

Atualmente o crime organizado vem mostrando eficiência em sua atuação, seja pelo forte uso do meio técnico-científico-informacional, naquilo que se conhece como “inteligência do crime”, bem como a forte capacidade de recrutamento, cooptando cada vez mais pessoas nas camadas qualificadas da sociedade. Soma-se a isso o aparato tecnológico moderno e uma

⁸³ Vide em: [Falsos policiais do DF roubaram R\\$ 500 mil em itens de luxo, estima família | Distrito Federal | G1 \(globo.com\)](#) Acesso em: 20 mar. 2023.

⁸⁴ Vide em: [Máfia do ferro-velho: saiba como funciona a fraude nas seguradoras | VEJA SÃO PAULO \(abril.com.br\)](#) Acesso em: 21 mar. 2023.

⁸⁵ Veículo “dublê” ou “dobra” é o automóvel de características visuais idênticas a um outro veículo legalizado (cor, ano, modelo, fabricante, etc), de modo o “dublê” se apropria ilegalmente dos identificadores veiculares do veículo legal, como forma de suprimir os identificadores que atestam sua origem ilegal.

logística complexa que visa dificultar a verificação da ilicitude de suas atividades, de modo a permitir que tais ORCRIMs desempenhem suas atividades sob uma fachada de legalidade (COSTA, 2019). Esse tipo de criminalidade explora as vantagens da globalização e da falta de restrições éticas, de modo que as forças de segurança pública fiquem menos competitivas nessa disputa de legalidade *versus* ilegalidade, uma vez que o Estado tem de cumprir a lei e os preceitos morais.

As organizações criminosas são compostas de diversos agentes da sociedade, desde pessoas marginalizadas, empregados e empregadores em grandes empresas, a burocracia estatal e até mesmo os agentes políticos. Logo, considerando as escolhas racionais (T.E.R) envolvidas nessas práticas, não há que se falar de sujeitos “excluídos do sistema” (TNM) quando se analisa crimes altamente estruturados.

3.2.1 Indústria e o Interesse Oculto

Por outro lado, um apontamento comum entre os críticos do capitalismo se vê nas análises que sugerem um “interesse oculto” de algumas fabricantes automotivas na alta de F/R de veículos, uma vez que implicaria na recompra do produto, seja pela indenização de seguro ou mesmo pelo retrabalho dos indivíduos (FELTRAN, 2018, p.120).

A cidade norte-americana de Seattle é exemplo desse conflito de interesses. Lá a prefeitura chegou a processar as fabricantes Hyundai e Kia, acusando-as de negligência no projeto de segurança de seus veículos, pois não possuíam sistema de corte de ignição, tornando seu produto um alvo fácil para criminosos⁸⁶. Esse sistema que existe até nos modelos mais simples de automóveis, utiliza de um chip, uma unidade de comando imobilizadora, uma antena e uma unidade de comando eletrônico do motor para impedir a partida de um veículo.

Bondaruk (2008) menciona, inclusive, que a indústria automotiva foi uma das que mais cedo aprendeu a importante lição do benefício de se usar o “*design* contra o crime”, modernizando seus projetos de segurança veicular ao longo de todo o século XX. Assim, suprimir do projeto industrial um sistema básico de segurança automotiva, visando a maximização de lucro às custas do desenvolvimento socioeconômico, é uma conduta que corrobora as críticas de “interesse oculto”, além de facilitar a atividade das ORCRIMs atuantes nesse ramo.

⁸⁶ Vide em: [Cidade dos Estados Unidos processa Hyundai e Kia pelo aumento de roubos de carros das marcas | Curiosidades | autoesporte \(globo.com\)](#) Acesso em: 25 fev. 2023

Trazendo a discussão do *design* contra o crime para a realidade brasileira, há de se questionar o porquê de algumas fabricantes do ramo de motocicletas, como a Honda, não desenvolverem um projeto de segurança veicular que dificulte o furto dos seus automóveis, principalmente aqueles de modelo popular e baixa cilindrada, como CG, BROS e XRE. A saber, tomando exemplo de extremos diferentes do Brasil, 84,7% das motocicletas subtraídas em Natal/RN no período 2012-2021 (HERMES, 2022, p.99), e 90% das motocicletas surrupiadas em Curitiba no ano de 2022 são oriundas da Honda Motos (PARANÁ, 2023), a qual representa aproximadamente 75% da frota de motocicletas nacional (FENABRAVE, 2023).

Assim, havendo disposição para o crime e uma chave adaptada como micha, em forma de T, é possível arrombar, sem muito esforço e habilidade, o tambor da chave de ignição do motor, entregando ao ladrão o controle completo da “joia”. De modo que, ao contrário da estética de um roubo (assalto, geralmente perceptível pelas testemunhas na rua), o furto de motos é muito dissimulado, pois o criminoso monta no veículo, aciona o motor e toma seu rumo com a tranquilidade de um proprietário legítimo.

Figura 11. Ferramenta comumente utilizada para furto de motocicletas.



Esse tipo de flanco no projeto industrial, somado aos descuidos da autoproteção, contribuem para a alta dos índices de F/R automotivo e pressiona o poder público. Tal problema reforça a premissa de que, o combate aos crimes patrimoniais é de responsabilidade e interesse compartilhados entre os sujeitos público e privado, como bem preconiza o artigo 144 da Constituição Federal brasileira (já mencionado neste expediente). Reforça também que, embora o indivíduo decida atuar como *puxador* mediante escolhas oportunistas e racionais (explicadas

pelas T.O), muitas das vezes ele se associa a outras pessoas para a prática de crimes (art. 288)⁸⁷ e, ainda, pode se inserir numa grande estrutura econômica (explicada pela TEC) que sustentará seu enriquecimento ilícito, o mercado ilegal.

Inclusive, em tempos onde o governo brasileiro discute a recriação de um “carro popular”⁸⁸, isto é, um modelo de automóvel com o custo mais acessível possível para que as classes C e D possam consumir e reaquecer a indústria automotiva nacional, é importante registrar o alerta sobre a importância dos dispositivos de segurança, uma vez que, como vimos no exemplo de Seattle (EUA), nas motocicletas populares da Honda Motos⁸⁹ e até mesmo na frágil segurança dos “carros populares” dos anos 2000 (FIAT/Uno, VW/GOL, GM/CORSA, etc), normalmente a segurança automotiva é uma das primeiras áreas que sofrem cortes no projeto industrial, visando o barateamento do preço final e o fomento (não)intencional do mercado ilegal de veículos.

Outro argumento de sustentação à tese de interesse oculto pelas grandes montadoras de veículos se vê nos relatórios conclusivos da CPI das Autopeças⁹⁰, investigação realizada pela Assembleia Legislativa de São Paulo no ano de 2013. Ali foi investigada e comprovada a acusação de que as principais montadoras automotivas no país impedem a existência de uma cadeia independente de produtos (pela fabricação de peças similares, vulgarmente chamadas de “paralelas”), cartelizando⁹¹ o mercado de autopeças e, conseqüentemente, controlando a produção e elevando o preço das peças de reposição.

Essa prática das multinacionais trouxe como efeito colateral o fomento do circuito inferior da economia, isto é, pequenos desmanches legalizados ou clandestinos, geralmente localizados em áreas urbanas periféricas (SANTOS, 2013b). Com o fortalecimento do circuito inferior, e observando a menor regulação e formalidade desse tipo de economia, o mercado ilegal de veículos também cresceu, nacional e internacionalmente, uma vez que parte significativa dos consumidores passou a comprar peças automotivas sem procedência, dado o seu custo acessível desses produtos e o pouco controle estatal sobre seus fluxos.

⁸⁷ O artigo 288 do Código Penal tipifica e pune a associação criminosa, entendendo-a como pequeno grupo de pessoas (três ou mais), criado com o objetivo de cometer crimes (BRASIL, 1940).

⁸⁸ Vide: [Carro popular: governo anuncia desconto em impostos para impulsionar vendas - 25/05/2023 - UOL Carros](#) Acesso em: 28 mai. 2023.

⁸⁹ Vide: [Honda CG é a preferida dos ladrões - Cotidiano - Folha \(uol.com.br\)](#) Acesso em: 05 mar. 2023.

⁹⁰ Vide em: [CPI: Montadoras são convocadas a prestar esclarecimentos - GGN \(jornalggm.com.br\)](#) Acesso em: 21 abr. 2023.

⁹¹ O cartel é a associação entre empresas do mesmo ramo de produção com o objetivo de dominar o mercado, disciplinar a concorrência e maximizar seus lucros. A formação de cartel é ilegal (proibida pela Lei Federal nº 8137/1990), pois prejudica a economia, a livre economia e o consumidor.

3.2.2 A Escala Internacional

Engana-se quem enxerga a economia de veículos usados apenas pela lógica dos desmanches, galpões de ferro-velho e veículos em fim de vida, também conhecidos como *End-of-Life Vehicles – EFVs*. Os fluxos de capitais e bens envolvidos nesse mercado ilegal atingem diferentes escalas. Desde o comércio regional entre os residentes e lojas de desmanches em um bairro periférico, até a política nacional e internacional.

A geografia do mercado ilegal de veículos, em nível local, mostra como os F/R de automóveis incidem com maior prevalência sobre as áreas centrais e de grande movimento da cidade, enquanto as recuperações de parte desses veículos se dão de forma mais expressiva nas áreas periféricas, como observaram Lemos e Cunha (2022) ao analisar a espacialidade desse ramo de desmanches na cidade de Curitiba.

Já em nível nacional ocorre o fluxo de veículos de maior porte, como caminhonetes e veículos de luxo que são roubados nas grandes cidades, adulterados com placas clonadas e transferidos para outros estados do país, onde serão vendidos para criminosos ou para cidadãos interessados em pagar valores muito abaixo de mercado.

Segundo estimativas das seguradoras do ramo automotivo, mais da metade dos veículos produto de crime são destinados ao mercado ilegal local, subtraídos nas ruas urbanas, posteriormente *esfriam* o veículo⁹², deixando-o em estacionamentos, locais públicos discretos ou áreas privativas do ramo (como empresas de lava-rápido, mecânica, funilaria, etc), para finalmente serem destinados aos desmanches, autopeças e anúncios digitais de vendas, onde esses veículos são clonados e ofertados como *pizeira*. Esses negócios informais aportam ao mercado automóveis inteiros e peças não cadastradas, sem código de barras, sem rastreabilidade, procedência ou garantia. Podem operar, portanto, como centros de *receptação qualificada*⁹³ de veículos e, em alguns casos se configuram como crime organizado, dada a estrutura hierarquizada pela qual um grupo de pessoas se organiza para o cometimento de

⁹² A prática de “esfriar o veículo” consiste em deixá-lo temporariamente em área discreta, para que a Polícia não o encontre ou, em caso dele estar rastreado, para que a Polícia não encontre o veículo no local de desmanche ou adulteração, o qual é conhecido como “buraco”.

⁹³ *Receptação Qualificada* é o termo dado como crime pelo artigo 180, §1º, do Código Penal brasileiro, o qual aponta o ato de 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. A pena prevista é reclusão de três a oito anos, e multa (BRASIL, 1940).

crimes como o furto, roubo, receptação, fraudes documentais e adulteração de sinais identificadores de veículo, cujo objetivo principal é o lucro ilegal.

O sociólogo Gabriel Feltran (2018) traz, em seus estudos sobre os mercados ilegais, alguns dados do estado de São Paulo que corroboram uma tendência observada na prática policial paranaense, qual seja, a predominância da escala local nos trabalhos da maior parte das ORCRIMs:

Considerando apenas o estado de São Paulo, no ano de 2014, quando 221.532 foram subtraídos, estima-se nas grandes seguradoras do ramo que 60% tenham alimentado desmanches, 30% tenham sido revendidos e 10%, ou seja, ao menos 22 mil automóveis e motocicletas, tenham sido destinados aos pontos fronteiriços (FELTRAN, 2018, p.125).

Outra opção, menos comum, é o direcionamento de veículos de alto desempenho – como as caminhonetes – para as áreas de fronteira, onde serão instrumentos de troca ou da atividade criminosa em si:

Para esse mercado são prioritários os carros maiores, mais altos, por vezes com tração nas quatro rodas e movidos a diesel. Veículos roubados que se destinam às fronteiras do Brasil com a Bolívia e o Paraguai [...] nesses locais, carros, caminhões e motos roubados ou furtados no lado brasileiro não são apenas revendidos, mas principalmente trocados por produtos a ser importados por contrabando, sobretudo drogas e armas (FELTRAN, 2018, p.120).

Além de serem instrumentos das ORCRIMs nas áreas de fronteiras, um outro problema que justifica a preocupação do Estado brasileiro com o mercado ilegal de veículos é a internacionalização desse comércio, processo que ocorre entre os países fronteiriços do Brasil, como Paraguai e Bolívia.

A saber, nos anos 2000 o governo paraguaio reconhecia que 30% de sua frota de 600 mil veículos estava em situação irregular⁹⁴, isto é, não dispunham de documentação legal por diversos motivos. Um dos principais motivos para o impedimento da transferência legalizada do veículo é a sua procedência duvidosa e sem documentação.

Esse alto índice de veículos circulando de forma ilegal, aliado à inexistência de um parque industrial automotivo naquele país, fez com que o governo paraguaio promulgasse leis de anistia que permitissem seus cidadãos, a maioria de condição socioeconômica baixa, a regularizarem seus veículos. Tais medidas geraram conflitos diplomáticos com o Brasil, pois era o trabalhador quem comprava o veículo legalmente, perdia o bem para algum *puxador* nas ruas da cidade e ainda tinha de arcar com altos preços de seguro automotivo, ou pior, tinha de

⁹⁴ Vide em: [Folha Online - Cotidiano - Paraguai legaliza veículos que podem ter sido roubados no Brasil - 28/02/2002 \(uol.com.br\)](http://www1.folha.uol.com.br/folha/brasil/28/02/2002) Acesso em: 25 mar. 2023.

recuperar o investimento perdido através do tempo e do trabalho, caso não tivesse serviço de seguro. Essa lógica vale atualmente tanto para veículos roubados no Paraguai e que vêm para o Brasil, como o contrário.

Assim, somado ao fato do Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM – oferecer sua base de dados apenas à entidades e pessoas que estejam em território brasileiro, comprar um veículo não regularizado e com preço bem abaixo da média de mercado era uma prática “segura” em países vizinhos. Isso porque não era possível constatar o alerta de furto ou roubo facilmente em ruas estrangeiras.

Já nos anos 2010 a Bolívia passou a legalizar veículos em condição irregular, por meio de uma Lei de Regulação e Saneamento Veicular conhecida como “*perdonazo*”⁹⁵, embora já tivesse realizado política semelhante no ano de 2006⁹⁶. A medida gerou debate entre os dois países⁹⁷, a ponto do presidente boliviano, Evo Morales, admitir que a anistia para os automóveis ilegais teve um “custo político profundo” para o governo e para ele mesmo, no entanto justificou que deu esse passo porque a maior parte dos beneficiados era a população mais pobre do seu povo⁹⁸.

Diante da pressão de Brasil e Chile pela localização e devolução dos veículos produto de crime, chegando a enviar lista dos veículos nessa condição, a Bolívia recuou e concordou em apreender e devolver os veículos flagrados como produto de F/R⁹⁹. Não obstante, desde 2013 a cooperação informacional entre o Brasil e os países vizinhos vem permitindo uma fiscalização mais rigorosa, constringendo o mercado internacional ilegal de veículos.

Hoje, com o advento da globalização, da internet móvel e dos aplicativos oferecidos pelo governo brasileiro, como o “SINESP Cidadão”, os cidadãos de países vizinhos conseguem validar se o preço convidativo de um automóvel se deve ou não à sua origem criminosa.

Conclui-se que esses grandes mercados ilegais são melhor explicados, portanto, pela Teoria Econômica do Crime – TEC – de Gary Becker (1968), que enxerga essas organizações como mecanismos de auferir ganhos por meio do trabalho, como ocorre em qualquer mercado legal. A ganância pelo enriquecimento fácil e ilícito, bem como os meios imorais e subversivos

⁹⁵ Vide em: [Lei boliviana que anistia carros irregulares preocupa o Brasil | O TEMPO](#) Acesso em: 25 mar. 2023.

⁹⁶ Vide em: [Folha de S.Paulo - Bolívia "nacionaliza" carros em situação ilegal no país - 21/12/2006 \(uol.com.br\)](#) Acesso em 25 mar. 2023.

⁹⁷ Vide em: [Legalizar carros sem documentação na Bolívia impactará mercado de seguros | CQCS - A Maior Comunidade de Profissionais de Seguros do Mundo](#) Acesso em: 25 mar. 2023.

⁹⁸ Vide em: [Após anistia, Brasil e Chile tentam recuperar veículos roubados da Bolívia - Notícias - UOL Notícias](#) Acesso em: 25 mar. 2023.

⁹⁹ Vide em: [Bolívia devolverá ao Brasil 480 carros roubados - Correio do Estado ; Jornal da Globo - Centenas de carros roubados no Brasil foram localizados na Bolívia](#) Acesso em 25 mar. 2023.

utilizados para atingir seus objetivos tornam a atividade criminosa, devendo a sociedade e o Estado combatê-la, conforme menciona o delegado Romano Costa (2019, p.144): “A hercúlea tarefa de enfrentar essas organizações degeneradas que se valem dos mecanismos do capitalismo, globalização e fragilidade do estado pertence, principalmente, aos órgãos policiais”.

Pelos pressupostos da TEC, o aumento do “custo do comportamento criminal” passa, necessariamente, pelo poder das Polícias dissuadirem o potencial criminoso a deixar o ato ilícito, pois consumando-o, será pego (a esse poder reativo da Lei dá-se o termo inglês de *enforcement*), e sendo preso estará incapacitado pelo sistema de justiça criminal, pagando pela pena nos termos estritos da Lei.

Nesse sentido que a OEA (Organização dos Estados Americanos) publicou, no ano de 2003, a Declaração sobre Segurança nas Américas¹⁰⁰, entendendo a segurança pública como área multidimensional e o crime como um fenômeno cada vez mais transnacional. Logo, a Declaração da OEA propõe que os países signatários sigam um modelo racional-legal no combate às Organizações Criminosas, isto é, que o façam em convergência democrática, multidimensional (envolvendo diversas áreas do sistema político, econômico e social) e por meio do pleno funcionamento de suas instituições e leis (direitos humanos, constitucionais e o devido processo legal). Como se vê, esse modelo contrapõe a “cultura da violência”, que busca na beligerância e suas tradições o primeiro recurso de solução ao conflito.

3.3 DISCURSO DA VIOLÊNCIA SOCIAL, UMA SOLUÇÃO?

Da análise sobre os principais objetos e ações contra o crime, se vê como cada um deles implica, mesmo que inconscientemente, numa proposta de discurso. Embora ao primeiro olhar as tecnologias se apresentem como artefatos insípidos é possível torná-los símbolos de uma retórica. A história está repleta de exemplos: o esquadro e o compasso, representando de forma ampla a filosofia iluminista da maçonaria; o martelo e a foice, principais ferramentas dos trabalhadores, os quais representavam, por sua vez, a base do pensamento comunista; ou mesmo a heráldica com seus escudos e armarias que carregavam, cada uma delas, um discurso familiar e uma cultura local ou nacional.

Milton Santos (2013a) menciona que não há, hoje, objeto que se use sem discurso, da mesma maneira que as próprias ações tampouco se dão sem discurso. Contemporizando essa

¹⁰⁰ Vide em: [Declaration on Security_pt.pdf \(oas.org\)](#) Acesso em: 16 ago. 2023.

de fogo, armas brancas, colete balístico, spray de pimenta, soco inglês, carro blindado, etc; assim, desde que esteja sempre consumindo produtos atualizados¹⁰², se preparando para o conflito eminente e em constante estado de alerta, estaria o cidadão (ou o paramilitar) seguro e precavido.

Havendo o tão esperado confronto contra o criminoso e, ainda assim, caso o cidadão não consiga vencer o combate, perdendo a vida, esse mesmo discurso buscará seu aprimoramento, explorando questões como: “onde foi que ele errou?”, pois entende que a morte não foi efeito da reação em si, mas do “como” ou do “modo” como a vítima reagiu. A pergunta implica dizer que o erro advém do sujeito, nunca do discurso.

A lógica de preparar cidadãos a reagirem de forma desejosa (no sentido kantiano do termo¹⁰³) e quase que instintivamente a uma crise urbana gera resultados contraproducentes, pois, ao optar preliminarmente pelo combate diante de um roubo, a vítima ofensiva majora o risco de perder não só o patrimônio, mas sua vida e a de terceiros, possibilitando que o roubo evolua para um latrocínio¹⁰⁴. Bondaruk (2007, p.210) menciona a alta probabilidade de uma fatalidade no caso em que a “vítima ofensiva” decide reagir, utilizando do veículo como instrumento de reação:

No caso de roubos em semáforos, a sensação de que [a vítima] terá tempo de fugir antes de ser alvejada (quando o criminoso possui uma arma de fogo), em função de estar motorizada, pode levar a pessoa à morte. [...] obviamente se reagir fugindo já é perigoso, a decisão de se atacar o criminoso durante o delito é ainda mais arriscada.

O General Clausewitz (2017) menciona que a guerra, entendida neste expediente como conflito, tem sua objetividade limitada por uma natureza subjetiva que não deve ser negada, pois os conflitos reais não ocorrem em ambientes e condições controladas, como em uma arena de luta ou um tatame esportivo, em que o sujeito mais qualificado geralmente leva a vantagem. Os fatores “acaso” e “sorte” fazem do conflito real um jogo tático e complexo, envolvendo diversas variáveis.

¹⁰² Milton Santos (2013a) alerta para o altíssimo risco do indivíduo se tornar ignorante diante das constantes inovações tecnológicas que o obrigam a aprender e reaprender conceitos tudo de novo, a cada novidade que surge. O conhecimento vai se tornando muito fluído nos dias atuais, e o sujeito cada vez mais ignorante ou estressado, tentando acompanhar o bombardeio informacional da vida urbana.

¹⁰³ Para Immanuel Kant, em seu livro “Fundamentação da metafísica dos costumes”, a vontade se diferencia do desejo pela obediência que aquela presta à razão, permitindo falar de uma boa ou má vontade, a partir da intenção consciente do indivíduo.

¹⁰⁴ Para aprofundamento do termo, vide Súmula 610 do STF: *Há crime de latrocínio quando o homicídio se consuma, ainda que não realize o agente a subtração de bens da vítima*. Disponível em: [Sumula 610 Supremo Tribunal Federal \(stf.jus.br\)](http://sumula.610.supremo.tribunal.federal.stf.jus.br) Acesso em: 02 jun. 2023.

Assim, o discurso que incentiva cidadãos a reagirem contra criminosos se fundamenta num elemento que, nas palavras do General, atua como grande combustível desse sistema de ações e objetos: a coragem. Trata-se, portanto, de tornar em moralidade a violência e a coragem para praticá-la, pois, de acordo com esse código de conduta os riscos de assalto não devem ser evitados, mas ousadamente enfrentados (FRANCO, 1997).

Quando se alia sentimentos tradicionais como a honra, a vaidade e a coragem, a um sistema inspirado na aprendizagem comportamental de Skinner (2003), condicionando repetitivamente a memória, tem-se, portanto, a reação instintiva, desejosa e contraproducente à crise. É esse tipo de reação que tem vitimado cidadãos, esportistas, profissionais de defesa pessoal e até de segurança pública; ao mesmo tempo que tem dado a vitória a um número quase igual de sujeitos que assumem os riscos do combate. Ou seja, na reação ao roubo a probabilidade é alta para os dois resultados: matar ou morrer.

Uma ação fundamentada na racionalidade busca resultados diferentes desses extremos mórbidos, uma vez que se ancora na ideia kantiana de “vontade de reação” e parte do princípio de minimização de danos na tomada de decisão.

Portanto, não se trata de propor um axioma para a submissão e o conformismo da vítima diante da subtração autoritária de seu patrimônio (embora esse deva ser o caminho, caso não haja oportunidade para a reação racional), tampouco corroborar a lógica de reação contraproducente e sua alta probabilidade de resultado fatal para a vítima; trata-se de indicar um caminho de escolhas racionais que coloquem o cidadão em uma situação de calma diante da eventual crise urbana, pois, como foi visto no Capítulo 2, os ladrões também operam, via de regra, por escolhas racionais – T.E.R, logo, é improvável que o objetivo do criminoso seja o latrocínio.

Assim, é possível condicionar a memória muscular para reações racionais que não sejam violentas ou ameaçadoras: pelo diálogo compreensivo, dando ao criminoso a sensação de controle situacional que ele precisa para se acalmar, e entregando o patrimônio, objeto do assalto.

Ao vislumbrar uma oportunidade de reação segura e em legítima defesa¹⁰⁵, é justo que o cidadão vá adiante, como o fez um delegado da PCPR que, além de garantir primeiro a segurança de seu filho pequeno, posteriormente reagiu contra o criminoso¹⁰⁶.

¹⁰⁵ O artigo 25 do Código Penal traz o instituto da legítima defesa, dizendo: “Entende-se em legítima defesa quem, usando moderadamente dos meios necessários, repele injusta agressão, atual ou iminente, a direito seu ou de outrem” (BRASIL, 1940, grifo nosso).

¹⁰⁶ Vide em: [Delegado reage com calma e salva filho em assalto \(gazetadopovo.com.br\)](https://www.gazetadopovo.com.br) Acesso em: 04 abr. 2023.

Para que essa calma seja mantida no momento de crise, certas escolhas racionais podem ser previamente adotadas pelo cidadão, como a proteção do patrimônio de alto valor mediante apólice de seguro, ou mesmo o uso de tecnologias e geotecnologias que permitam a recuperação ou impeçam a subtração do bem, diminuindo os riscos contra a vida.

3.3.1 O Estado Violento

O discurso da violência incentiva também os agentes do Estado a priorizarem no campo da segurança pública o conflito ante à mediação pacífica. Nas estruturas estatais esse discurso pode se tornar política pública, banalizando o recurso do “confronto”, termo esse que conceitua os casos de cidadãos-infratores que resistem violentamente à prisão, obrigando o policial a reagir legítima e energicamente.

Visando controlar e evitar a banalização (execuções travestidas de “confronto”) desse tipo de ocorrência é que o GAECO/PARANÁ contabiliza desde o ano de 2015 as mortes de pessoas em confronto com a Polícia do Paraná. Da análise dos dados é possível constatar uma alta significativa de casos nos últimos anos, conforme Tabela abaixo:

Tabela 1. Mortes em confrontos com policiais (por semestre) - 2015 a 2022

Ano	Semestre	PM	PC	GM	Soma	Total/ano	Diferença
2022	Segundo	233	1	0	234	488	17,31%
	Primeiro	250	1	3	254		
2021	Segundo	200	2	4	206	416	8,90%
	Primeiro	208	0	2	210		
2020	Segundo	192	0	4	196	382	24,43%
	Primeiro	183	2	1	186		
2019	Segundo	137	2	6	145	307	-6,40%
	Primeiro	157	4	1	162		
2018	Segundo	142	7	0	149	328	19,27%
	Primeiro	171	5	3	179		
2017	Segundo	125	4	2	131	275	4,17%
	Primeiro	138	2	4	144		
2016	Segundo	104	3	1	108	264	6,88%
	Primeiro	149	5	2	156		
2015	Segundo	109	3	1	113	247	-
	Primeiro	131	1	2	134		

Fonte: GAECO/PARANÁ (2023) ¹⁰⁷

¹⁰⁷ Vide em: [Gaeco apresenta balanço das mortes ocorridas em confrontos com forças policiais no Paraná em 2022 | Ministério Público do Estado do Paraná \(mppr.mp.br\)](#) Acesso em: 03 abr. 2023.

Com base nesses dados abertos é que surgiu uma explicação, comum no meio policial, apontando que a significativa baixa criminal dos últimos anos na área de furtos e roubos de veículos em Curitiba (queda de 64%) seria fruto de uma maior brutalidade das Polícias nos confrontos. Entre os cargos de base (soldados e agentes policiais) se ouve que “os ladrões pararam de roubar porque a polícia está matando mais”. Essa lógica é procedente? Veremos.

3.3.2 Teste de Correlação

Analisando tecnicamente os dados do período 2017-2021 se vê, de fato, uma queda significativa dos F/R de veículos em Curitiba, conforme Tabela abaixo.

Tabela 2. Acumulado anual de Furtos e Roubos de Veículos em Curitiba

ANO	FURTOS	ROUBO	VARIAÇÃO ROUBO	VARIAÇÃO FURTO
2017	5595	3958	-	-
2018	4873	2853	-27,9%	-12,9%
2019	4795	2089	-26,8%	-1,6%
2020	3580	1338	-36,0%	-25,3%
2021	2849	987	-26,2%	-20,4%

Fonte: Paraná (2023)

Numa regressão linear simples, quando duas variáveis guardam semelhanças na distribuição dos seus escores, pode-se dizer que estão correlacionadas. Assim, para avaliar estatisticamente uma correlação aparente, a qual vem servindo como fundamento ao discurso técnico de policiais que relacionam as “mortes em confronto com a polícia” e os “F/R de veículos”, aplicou-se então o coeficiente de correlação de Spearman para variáveis não-normais, onde o sinal indica a direção da correlação, positiva ou negativa, enquanto o valor sugere a força dessa correlação entre as variáveis.

Uma correlação perfeita (-1 ou 1) indica que duas variáveis estão variando juntas, enquanto uma correlação de valor zero indica que não há correlação linear entre as variáveis. Lemos e Cunha (2022) relembram que, valores entre 0,10 e 0,29 indicam inexistência de correlação, enquanto o resultado entre 0,30 e 0,49 pode indicar uma correlação fraca, e, por fim, valores entre 0,50 e 1 podem ser interpretados como uma correlação de moderada à forte. Salienta-se o fato de que “uma correlação não significa causalidade, isto é, a observação da

existência de uma relação/associação entre variáveis não implica necessariamente uma relação do tipo causa-efeito entre estas” (Sousa, 2019, p.19).

Ao aplicar os dados das Tabelas 1 e 2 no software *Jamovi* de análise estatística, chegou-se a uma forte correlação negativa para os casos de roubos ($r = -0,9$) e furtos ($r = -0,987$). Ou seja, segundo os dados, as mortes em confronto com a Polícia, de fato, apresentam índices inversamente proporcionais aos furtos e roubos de veículos em Curitiba.

Esse resultado, quando lido de forma estanque, cria uma grande armadilha para membros da segurança pública e analistas criminais, pois resume a interpretação como causa e efeito, quando claramente não o é, como já alertado por Sousa (2019).

Agora, vejamos o teste realizado a partir da tabela 3:

Tabela 3. Mortes em confronto com a Polícia e acumulado anual de F/R de veículos no Paraná

ANO	Mortes em confronto	Furtos de Veículos	Roubos de Veículos
2013	178	15293	7643
2014	198	16195	8520
2015	246	17009	9240
2016	265	20267	12554

Fonte: FBSP (2023) e Paraná (2023)

Alterado o recorte temporal para o período dos anos 2013-2016, se verifica uma correlação de Spearman diretamente proporcional ($r = 1,000$) entre os índices de morte em confronto com a Polícia e os furtos e roubos de veículos. Nesse teste é possível inferir que: quanto maior as mortes em confronto com a Polícia, maior o número de veículos subtraídos.

Este último teste contraria o argumento de que “o aumento da violência policial implica na diminuição dos índices criminais do mercado ilegal automotivo”. Logo, diante de dois resultados objetivos tão auto excludentes, entende-se que o índice de “mortes em confronto com a Polícia” não se encaixa como uma causa do efeito de diminuição significativa dos F/R de veículos nos últimos cinco anos, fenômeno observado neste expediente.

Portanto, a síntese que chegamos é: a cultura da violência como fator de redução criminal não sustenta resultados estatísticos que demonstrem sua eficácia, tampouco garante proteção à vida do cidadão em casos de roubo, como se vê cotidianamente nos casos em que pessoas acabam vítimas de latrocínio ao optarem instintivamente pela reação.

3.4 LEI NACIONAL DO DESMANCHE

Ao analisar os índices criminais de furtos e roubos de veículos dos últimos seis anos no eixo Paraná-São Paulo, se verifica que o acumulado desse tipo de crime está em queda. Somente no Paraná houve redução de 52% entre os anos de 2016 e 2021, passando de 32.978 para 15.650 veículos furtados ou roubados. No estado de São Paulo a queda no mesmo período foi de 40%, com queda no acumulado de 188.881 furtos e roubos de veículos para 112.711 casos (LEMOS; CUNHA, 2022).

Quando se olha para as capitais desses estados a queda é ainda maior para o mesmo período, trazendo 42% de redução na capital paulista e 64% em Curitiba. Tais números sugerem uma mudança significativa na dinâmica do mercado ilegal de veículos.

A “Lei do Desmanche” foi implantada pioneiramente no país pelo estado de São Paulo (Lei estadual nº 15.276, de 2 de janeiro de 2014), contribuindo com a redução média de 20% nos roubos e furtos de veículos logo em seu primeiro ano de vigência. Os latrocínios – roubos com resultado de morte – também caíram quase 9%. Isso porque a regulamentação da desmontagem de veículos desarticulou a principal motivação desses crimes, tornando a revenda de peças uma atividade totalmente controlada. (FUJI, 2017, p.7).

Nascimento e Moreira (2021) observaram essa queda nos índices de crimes patrimoniais contra veículos e compreenderam que o advento e a aplicação rigorosa da Lei paulista do desmanche – Lei Estadual nº 15.276/2014 – e posteriormente a Lei Nacional dos Desmanches – Lei nº 12.977/2014 – foram importantes fatores jurídicos que constrangeram a atividade ilegal de muitos comércios automotivos mal-intencionados nas grandes cidades, com destaque para o estado de São Paulo, recorte espacial de análise daqueles pesquisadores.

Já Feltran e seus parceiros (2023) desenvolveram um trabalho abrangente que procura entender o mercado ilegal de veículos pela sociologia, não só compreendendo e reconhecendo os efeitos positivos da Lei Nacional do Desmanche em regulamentar um mercado cinzento e coberto de suspeitas, como analisando as estruturas das principais ORCRIMs brasileiras e até mesmo o Estado, ao afirmarem que, antes da Lei do Desmanche a desmontagem veicular era majoritariamente clandestina, operada por atores ligados a grupos criminais, geralmente próximos de policiais corrompidos que se dedicavam a vender proteção e facilidades sobre a papelada necessária à legalização de carcaças, clones e autopeças.

Tanto Feltran *et al* (2023), como Nascimento e Moreira (2021) analisaram os efeitos da Lei federal dos Desmanches por meio de robusta metodologia de aspecto sociológico e

econômico, comprovando a eficácia da solução normativa aplicada pelos governos federal e estadual paulista.

Os autores reconheceram a regulamentação desse setor comercial como importante fator de constrangimento ao crime, cometido por estabelecimentos aparentemente legais, porém voltados para as práticas ilegais e próximas daquilo que conhecemos como *white collar crimes* – crimes de colarinho branco. Ou seja, entende-se o termo como a conduta ilícita que é cometida por pessoas respeitáveis e de alto prestígio social, como empresários, comerciantes, políticos; e que também o ilícito seja cometido em razão do exercício profissional do indivíduo¹⁰⁸ (SUTHERLAND, 1983).

Assim, na busca de respostas coerentes para a baixa significativa dos índices de F/R de veículos em Curitiba, no período de 2016-2021, este expediente procurou não só nos dados criminais e nas justificativas de policiais os argumentos adequados para a compreensão do fenômeno, mas também a análise de empresários do ramo de desmanche automotivo.

Foi realizada entrevista semiestruturada com o presidente da Associação Brasileira de Reciclagem Automotiva – ABCAR, abordando o processo evolutivo do setor nos últimos dez anos e a história da Lei Paulista de Desmanche, a qual foi elaborada ao longo do ano de 2013 por uma comitiva composta de comerciantes do setor – entre os quais o entrevistado fez parte – e servidores do Governo do Estado de São Paulo.

No final do ano de 2012, o governo paulista decidiu elaborar política pública que disciplinasse o processo de desmanche dos veículos em final de vida (sucatas), de forma a diminuir os alarmantes índices de furtos e roubos de veículos no maior estado do país, cujo esforço da DIVECAR – Divisão de Investigações sobre Furtos, Roubos e Receptações de Veículos e Cargas, da Polícia Civil de São Paulo – era insuficiente para baixar as estatísticas. Segundo o entrevistado, “cada veículo em final de vida se transforma em 300 a 400 itens em que não havia controle algum sobre eles”.

Com efeito, foi mencionado que as empresas de desmonte eram um grupo de suma importância nessa área, pois, ao mesmo tempo que detinham conhecimento sobre as técnicas e procedimentos sobre as atividades desse mercado, eram potenciais atores criminais que inflacionavam as estatísticas de F/R de veículos. Portanto, sob o contexto de uma CPI das Autopeças na Assembleia Legislativa e com altos índices criminais, o governo paulista viu que era necessário elaborar um regulamento de forma democrática, com participação da sociedade

¹⁰⁸ Vide: [DFRV estoura desmanche de carros de luxo em Curitiba | Curitiba e Região, Notícias | Tribuna do Paraná \(uol.com.br\)](https://www.tribunaonline.com.br/curitiba/DFRV-estoura-desmanche-de-carros-de-luxo-em-curitiba-curitiba-e-regiao-noticias-tribuna-do-parana-uol-com-br) Acesso em: 02 mai. 2022.

civil atuante no ramo: entidades representantes de desmanches legalizados, entidades representantes de seguradoras, motopeças e autopeças.

Buscando uma normativa jurídica que disciplinasse o desmonte legal de veículos, foi elaborado um projeto de lei com o objetivo de rastrear as peças automotivas de maior valor agregado e maior demanda pelo público, uma vez que essas peças geralmente justificam a escolha do consumidor pelo comércio ilegal de veículos.

A Lei entrou em vigor no dia 02 de janeiro de 2014, durante a gestão do Governador Geraldo Alckmin (PSDB), e, segundo o entrevistado: “já nos primeiros meses surgiram resultados, uma vez que o poder público (DETRAN/SP) passou a fiscalizar com maior intensidade as empresas que não atuavam dentro da legalidade, lacrando e fechando-as”.

A normativa também disciplinou o rastreamento das peças automotivas, de modo que todas elas devem ser cadastradas em sistema disponibilizado e fiscalizado pelo DETRAN/SP, com possibilidade de verificação do código da peça – QR Code – pelo consumidor, em página da internet. Nas motocicletas foram categorizadas 32 peças de maior valor comercial, que devem seguir os rigorosos padrões de rastreabilidade da Lei do Desmanche; já os veículos leves devem ter etiquetadas e cadastradas em sistema informatizado as 49 peças de maior valor que a Lei determina.

Ainda, em se falando do DETRAN/SP, é digno registrar o processo de resgate de credibilidade que esse departamento passou no ano de 2011, onde o recém empossado governador, Geraldo Alckmin, reestruturou a gestão do departamento que antes era gerido pela Polícia Civil de São Paulo e atualmente segue vinculado à Secretaria de Gestão Pública. Tal reestruturação constrangeu a prática sistêmica de corrupção, criou o conceito de um “Novo Detran/SP”, tirou o estigma negativo que o órgão tinha perante a sociedade e levou a aprovação popular do departamento a 90% ¹⁰⁹. O Detran.SP de hoje é símbolo de eficiência e inovação.

O entrevistado informou que o Governo de São Paulo investiu em propaganda nos meios de comunicação, orientando o cidadão a adquirir as peças pelas vias legais, o que teria aumentando ainda mais a aplicação da nova Lei estadual dos Desmanches.

Diante dos resultados imediatos que a nova normativa trouxe à sociedade paulista, a Câmara dos Deputados acelerou a tramitação e aprovou o Projeto de Lei nº 23/2011, cujo objetivos eram semelhantes ao programa desenvolvido em São Paulo. Assim, em 21 de maio de 2014 foi publicada no Diário Oficial da União a Lei Federal nº 12977/2014, conhecida como

¹⁰⁹ Vide: [Novo Detran.SP - Os primeiros 5 anos](#) Acesso em: 30 out. 2023.

Lei Nacional dos Desmanches, para regular e disciplinar a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres em todo o Brasil. Destaca-se que o artigo 20 dessa Lei menciona que a referida normativa só entrou em vigor um ano após a sua publicação.

A Tabela 4 indica como o acumulado de F/R de veículos caiu expressivamente a partir do ano de 2014 em São Paulo:

Tabela 4. Acumulado de Furtos e Roubos de Veículos no estado de São Paulo, por ano

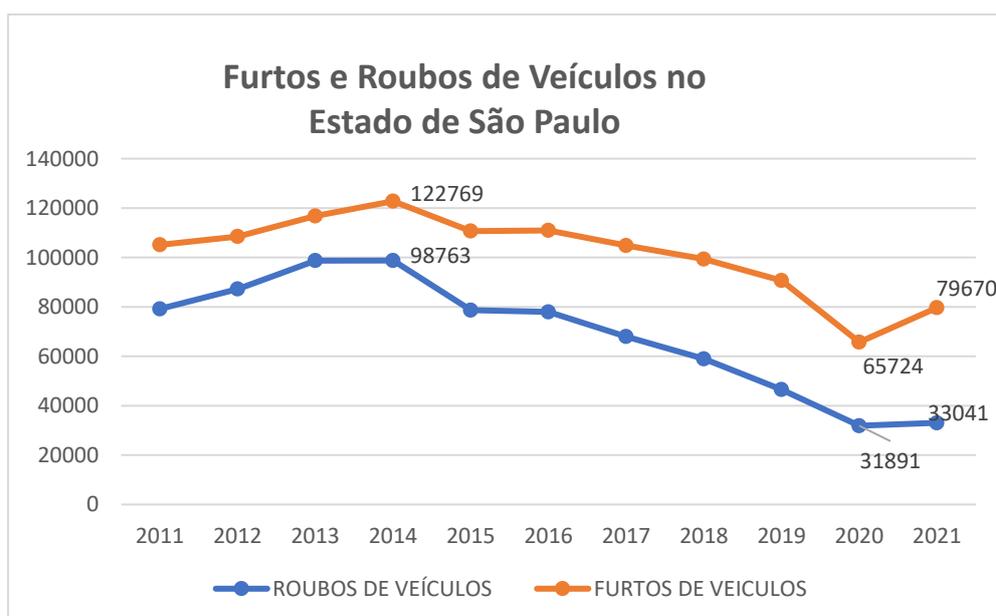
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ROUBOS	79190	87227	98726	98763	78659	77949	67964	58970	46517	31891	33041
FURTOS	105121	108474	116784	122769	110690	110932	104829	99346	90652	65724	79670
TOTAL	184311	195701	215510	221532	189349	188881	172793	158316	137169	97615	112711

Fonte: Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo¹¹⁰

No ano em que a Lei paulista dos Desmanches entrou em vigor o estado atingiu o ápice de acumulados em F/R de veículos, registrando baixas sucessivas até o ano de 2020, de modo que, no período 2014-2020 os roubos caíram 67,7% e os furtos foram reduzidos em 46,5%.

Mesmo observando a recente alta nos índices, entre os anos de 2020 e 2021, um fato curioso é digno de observação: os furtos subiram 21,1% enquanto que os roubos oscilaram apenas 3,6% positivamente.

Figura 12. Furtos e Roubos de veículos no estado de São Paulo. Período 2011-2021



¹¹⁰ Disponível em: [Estatísticas SSP](#) Acesso em: 23 abr. 2023.

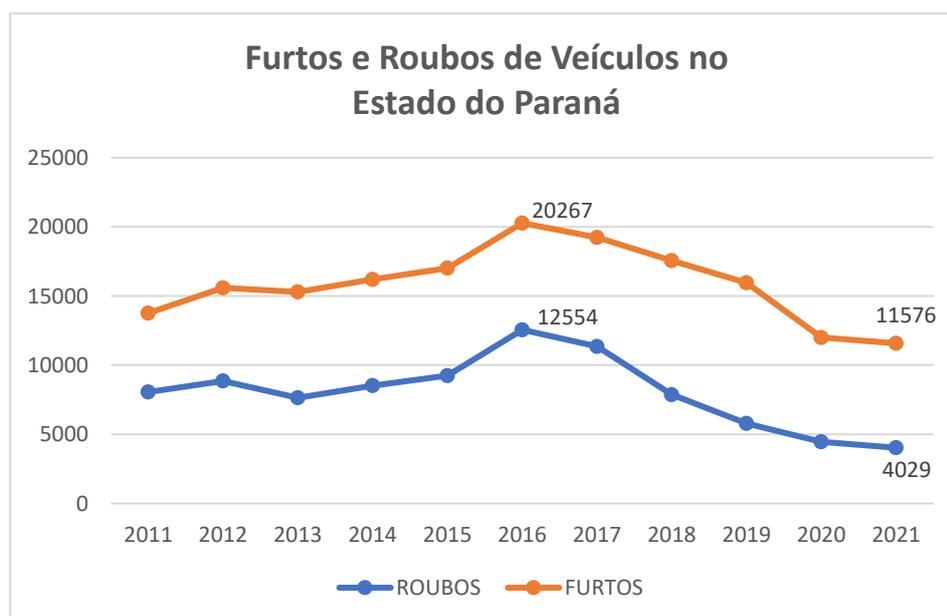
Ao comparar as estatísticas do estado de São Paulo (Figura 12) com a evolução de F/R de veículos no estado do Paraná (Figura 13), se verifica nos dois estados uma chamativa perna de baixa criminal no período de 2016-2020. Considerando que a Lei Nacional dos Desmanches passou a vigorar somente a partir de maio de 2015, é possível correlacionar os índices de F/R dos dois estados no período 2015-2021. Assim, aplicado o teste estatístico para obter a correlação de Spearman, resultou forte correlação entre os índices criminais de F/R de veículos nos dois estados analisados ($r = 0,924$).

Tabela 5. Acumulado de Furtos e Roubos de Veículos no estado do Paraná, por ano

PARANÁ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ROUBOS	8057	8856	7643	8520	9240	12554	11352	7866	5782	4456	4029
FURTOS	13765	15585	15293	16195	17009	20267	19233	17555	15948	11995	11576
TOTAL	21822	24441	22936	24715	26249	32821	30585	25421	21730	16451	15605

Fonte: Paraná (2023)¹¹¹

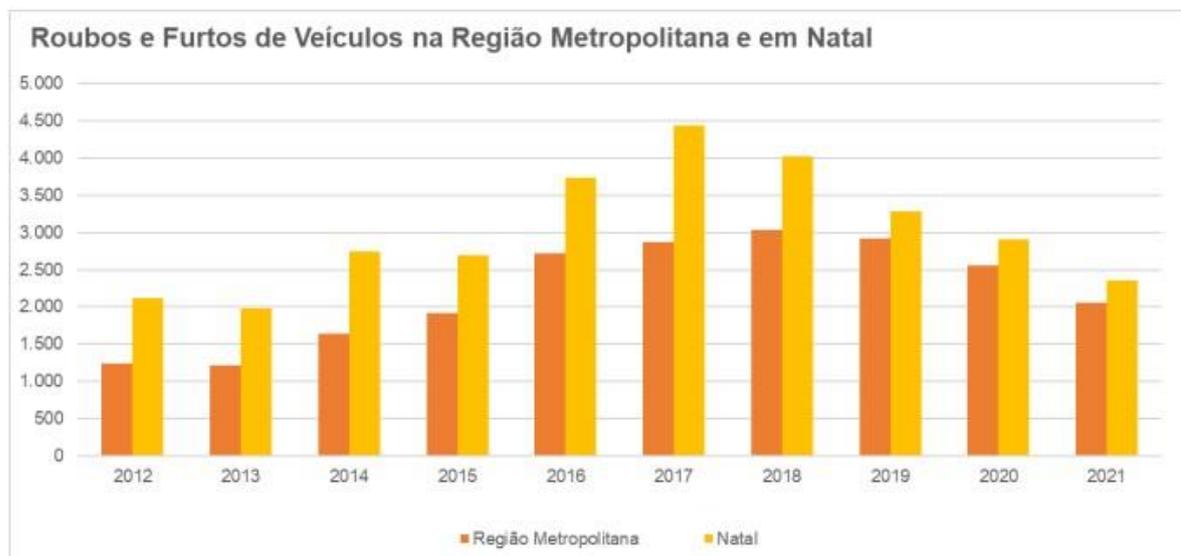
Figura 13. Furtos e Roubos de veículos no estado do Paraná. Período 2011-2021



Outro estudo, realizado por Hermes (2022) valida o fenômeno nacional de contração dos índices de F/R de veículos, pois na cidade de Natal, capital do Rio Grande do Norte, se verificou a alta criminal do período 2012-2017 e significativa queda no período pós-2017 (vide Figura 14, abaixo), acompanhando o movimento de outros estados, como São Paulo e Paraná.

¹¹¹ Os dados podem ser validados na página: [Estatísticas | Secretaria da Segurança Pública \(seguranca.pr.gov.br\)](https://estatisticas.seguranca.pr.gov.br)
Acesso em: 23 abr. 2023.

Figura 14. Furtos e Roubos de veículos no estado do Rio Grande do Norte. Período 2012-2021



Fonte: Hermes (2022, p.73)

Um fator curioso que se vê em Natal/RN mas não se vê nas capitais dos estados de São Paulo e Paraná é a alta preferência da criminalidade pela modalidade do roubo veicular, conforme mostra a Figura abaixo:

Figura 15. Distribuição dos Furtos e Roubos de veículos em Natal/RN, por tipo de crime

Tipo De Crime	2012-2021	%
<i>Roubo</i>	24.553	82,0%
<i>Furto</i>	5.377	18,0%
Total Geral	29.930	100,0%

Fonte: Hermes (2022, p.76)

Tais dados indicam que o mercado ilegal na região nordeste (ou pelo menos naquele estado potiguar) opera de forma mais violenta que a criminalidade do Brasil meridional, contribuindo com o cenário igualmente violento de disputas territoriais entre ORCRIMs que atuam naquela região¹¹².

¹¹²Matéria da BBC News descreve o cenário de confronto entre as ORCRIMs no Rio Grande do Norte: ['Facções nunca dormem': a guerra silenciosa por trás de ataques no Rio Grande do Norte - BBC News Brasil](#) Acesso em: 19 abr. 2023.

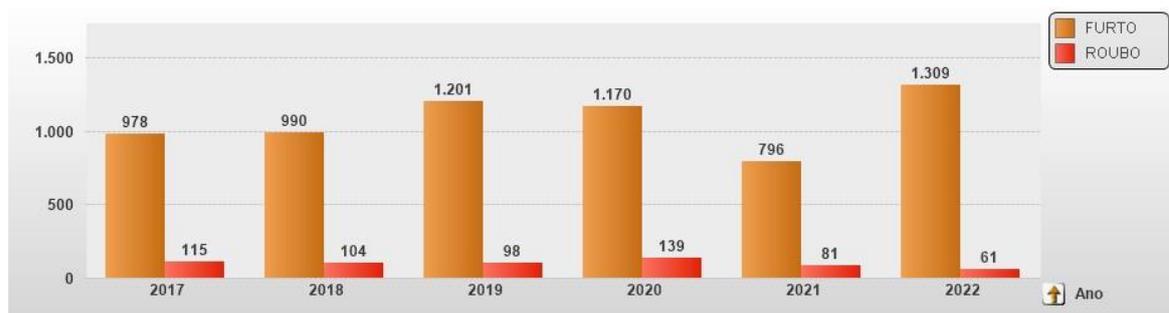
No tocante ao *modus operandi*, no roubo o ladrão expõe sua imagem perante as testemunhas e assume uma série de riscos. Por outro lado, o furto de veículo exige do criminoso técnicas e tecnologias especializadas que “qualificam” a ação, o tipo e a pena criminal – furto qualificado – em troca de melhor segurança pessoal e maior margem de êxito no delito.

3.4.1 Migração Criminal

A correlação interestadual e as quedas mais acentuadas nos roubos do Paraná (67,9%) e São Paulo (67,7%) indicam dois fenômenos importantes no mercado ilegal de veículos: o primeiro, é o impacto comprovado das Leis de Desmanches na regulação e fiscalização de empresas de comércio automotivo; já o segundo fenômeno sugere uma migração criminal, onde *puxadores* atuam menos na prática do 157 (roubo a veículo) e mais no 155 (furto de veículo)¹¹³, sobretudo quando se analisa o aquecimento do mercado de motocicletas populares, já mencionado neste expediente. As Figuras 15 e 16 trazem o acumulado de Furtos e Roubos de veículos em Curitiba, cidade de maior frota veicular no estado. As figuras confirmam tanto a hipótese de migração criminal – pela queda de 82,2% no roubo de carros – como a alta dos furtos de motocicletas, coincidente com o aquecimento desse setor econômico:

Figura 16. Acumulado de furtos e roubos de motocicletas em Curitiba, no período 2017-2022

Quantidade por Natureza por Ano/Mês



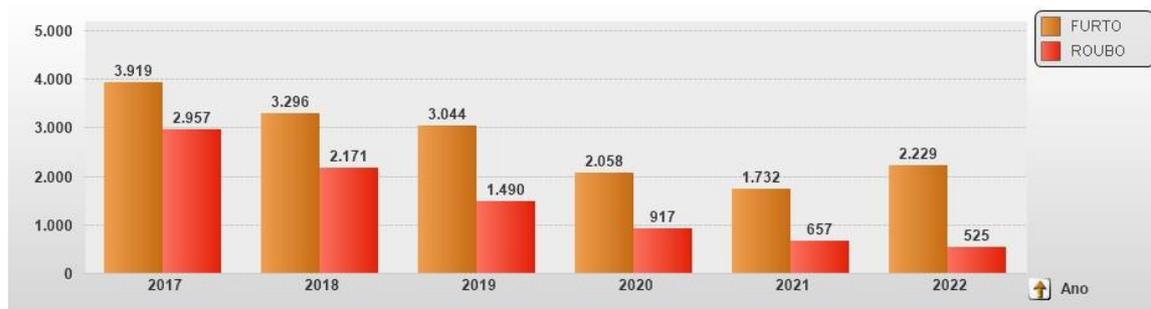
Selection Status:

strMunicípio CURITIBA
 numAno 2022, 2021, 2020, 2019, 2018, 2017
 strTipoVeiculo MOTOCICLETA

Fonte: Paraná (2023)

¹¹³ Os numerais 155 e 157 se referem aos respectivos artigos do Código Penal brasileiro, que tipificam cada crime.

Figura 17. Acumulado de furtos e roubos de automóveis em Curitiba, no período 2017-2022

Quantidade por Natureza por Ano/Mês

Selection Status:
 strMunicípio CURITIBA
 numAno 2022, 2021, 2020, 2019, 2018, 2017
 strTipoVeiculo AUTOMOVEL

Fonte: Paraná (2023)

A migração criminal do roubo para o furto de veículos é explicada pelas diferentes funções que o veículo assume em cada tipicidade criminal. Após a implementação da “Lei do Desmanche”, em 2014, os carros roubados (art. 157 CP) passaram a ter valor de uso, desempenhando uma utilidade efêmera ao ladrão, servindo de *cavalo* para o cometimento de outros crimes e, tão logo sendo cumprida sua função, o veículo termina abandonado ou *clonado*; enquanto os carros furtados (art. 155 CP) se tornaram aqueles que, por excelência, têm valor de troca nos mercados de revenda e desmontagem, o que justifica a maior resistência de queda nos índices desse tipo penal.

Outro fator de ordem econômica está nas mudanças econômicas ocasionadas pela tecnologia, pois o período de 2015 a 2022 ficou caracterizado pela popularização dos serviços digitais nas grandes cidades. Empresas como a Uber, Rappi, ifood, James, entre outras, se utilizam fortemente dos diversos modais de transporte para dar fluxo à mercadorias e pessoas pela cidade, de modo que as motocicletas passaram a ter protagonismo nesse ramo econômico, devido ao seu custo mais acessível e melhor consumo de combustível quando comparado a um automóvel.

Em razão dessa revolução digital, catalisada pela pandemia do novo Coronavírus, a demanda por alimentação *delivery* aumentou o número já crescente de motoentregadores no espaço intraurbano, ao passo que o mercado legal de motocicletas também registrou aumento

significativo na procura por motos¹¹⁴, novas ou usadas, para atender esse segmento econômico¹¹⁵. Entre o mês de dezembro de 2021 e dezembro de 2022 houve aumento de 17,56% nos emplacamentos de motocicletas no país (FENABRAVE, 2023); no mesmo período houve aumento de 37,5% nos furtos e roubos de motocicletas em Curitiba (PARANÁ, 2023).

Soma-se a isso um período de recessão econômica – anos 2015 e 2016 – e uma crise sanitária mundial que aumentou aquilo que Santos (2013b, p.36) chama de “população marginal” de trabalhadores, isto é, o excedente de mão de obra. Esse novo cenário é marcado por trabalhadores relegados ao desemprego, à informalidade ou ao novo modelo de trabalho das grandes cidades, caracterizado por atividade autônoma, remunerada, mediada por aplicativo e sem garantia trabalhista. Esse contexto ensejou a abertura de uma CPI dos Aplicativos na cidade de São Paulo¹¹⁶, a fim de investigar possíveis abusos na relação trabalhista e propor regulamentação sobre as *BigTechs*.

Embora algumas empresas de transporte por aplicativos operem sem regulamentação específica sobre sua atividade, algumas delas alegam que a prestação de serviço tem respaldo na Constituição Federal e é prevista na Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei Federal 12.587/2012 (FUJITA, 2018). Assim, a falta de regulamentação clara e precisa sobre essas empresas facilita a individualização de lucros e a socialização de prejuízos, pois permite que, a exemplo do caso de motoentregadores, alguns deles se utilizem de veículos ilegais ou irregulares como meio de transporte, criando então um paradoxo no ciclo de desenvolvimento.

É comum os casos em que uma mesma motocicleta atue legal e ilegalmente como instrumento de motoentregadores mediados por aplicativos. O primeiro dono adquire legalmente a moto, e após ser furtada, adulterada e vendida em mercados digitais a baixíssimo custo (como *pizeira*), volta a atuar em aplicativos de *delivery* com outro dono.

Eis, portanto, os catalisadores da migração criminal, em que o aumento da demanda comercial por motocicletas e suas peças de reposição aqueceu tanto o mercado legal como o ilegal de veículos. Os benefícios e malefícios da (r)evolução tecnológica tornam-se um fator-chave nos estudos do combate ao crime.

¹¹⁴ Vide em: [Jornal do Carro Estadão/emplacamentos-motos-pandemia/](#) Acesso em: 01 nov. 2020.

¹¹⁵ A matéria jornalística do “Jornal da Band” cobriu essa movimentação criminal ascendente no ramo das motocicletas: [\(55\) Desmanches: pandemia aqueceu mercado ilegal de peças de motos - YouTube](#) Acesso em: 27 mai. 2022.

¹¹⁶ Vide mais em: [CPI dos Aplicativos cobra controle de horas e segurança - 12/12/2022 - Cotidiano - Folha \(uol.com.br\)](#) Acesso em: 16 dez. 2022.

3.5 TÉCNICAS E TECNOLOGIAS CONTRA O CRIME

A evolução tecnológica trouxe novas técnicas e tecnologias para o mercado ilegal de veículos, de forma que, atualmente, para furtar um carro é preciso mais que uma chave micha associada à técnica do *bumping*¹¹⁷. As tecnologias atuais para subtrair veículos estão centradas nos “módulos eletrônicos veicular” e dispositivos eletrônicos que clonam radiofrequências, como o “*Flipper Zero*”¹¹⁸, exigindo maior conhecimento dos criminosos que atuam no ramo. O meio técnico-científico-informacional a que Milton Santos (2013a) se refere passou a exigir novos métodos tanto da criminalidade como da investigação policial. De modo que, hoje, Polícia e criminoso dispõem de vantagens e desvantagens operacionais que os colocam em uma disputa, de alguma maneira, simétrica.

3.5.1 Rastreadores

Um dos aspectos tecnológicos que reforça as explicações sobre a migração criminal é o uso de rastreadores pelas forças policiais, pois que, da observação participante foi possível constatar nas diversas prisões realizadas pela DFRV em locais de desmanche o receptor alegar que o veículo subtraído era de 155 (furto), pois não comprava veículos oriundos de 157 (roubo) devido aos riscos gerados a si próprio caso a Polícia localize o automóvel, também como forma de se eximir dos riscos que a prática do roubo implica à vítima, como a possibilidade do roubo resultar em um latrocínio.

O *modus operandi* utilizado no roubo de um veículo implica em riscos maiores que a prática do furto, seja pela maior possibilidade do *puxador* morrer em confronto com a polícia, uma vez que está portando arma de fogo ou simulacro, seja pela maior probabilidade do veículo ser localizado pelas forças policiais enquanto está “*esfriando*”, permitindo que o policial aplique o *carrapato*¹¹⁹ no automóvel e monitore o objeto até o local adequado para interceptá-

¹¹⁷ A técnica conhecida como *bumping* é um método simples e rápido para abrir fechaduras, pois, após inserir uma chave micha basta que se aplique um golpe seco nela, movimentando os pinos superiores do tambor por algumas frações de segundo e liberando a trava, de forma a permitir que a fechadura seja aberta. Esse método foi muito popular durante o século XX, período em que a eletrônica não fazia parte dos componentes de segurança veicular.

¹¹⁸ Veja mais em: [Flipper Zero: Anatel proíbe dispositivo que permite hackear carros \(estadao.com.br\)](https://www.estadao.com.br/flipper-zero-anatel-proibe-dispositivo-que-permite-hackear-carros) e [Como ladrões de carros estão virando 'hackers' - BBC News Brasil](https://www.bbc.com/portuguese/brasil-58111111). Acesso em: 18 ago. 2023.

¹¹⁹ Termo comumente utilizado no ramo criminal para se referir ao aparelho de rastreamento, que se comunica a um aplicativo emitindo sua localização por sinais de satélite, telefone e até mesmo radiofrequência (RF). Para utilizar o rastreador é comum que as polícias judiciárias peçam autorização judicial para a “Ação Controlada”, recurso jurídico disposto no artigo 8º da Lei federal nº 12.850/2013 (Lei de combate às organizações criminosas), que diz: “Consiste a ação controlada em retardar a intervenção policial ou administrativa relativa à ação praticada

lo e recuperá-lo, isto é, o *buraco*. Isso ocorre porque, ao contrário do furto de veículo, o roubo é caracterizado pela instantaneidade da informação de “alerta veicular”, comunicado pela vítima à Polícia nos primeiros minutos após o fato criminoso. A existência do comunicado de alerta de furto ou roubo no prontuário digital do automóvel implica em maior possibilidade de recuperação do veículo nas vias públicas urbanas, quando as equipes de patrulhamento policial se deparam e checam a placa identificadora ou número de chassi (VIN – *Vehicle Identification Number*, número de identificação veicular).

Logo, o *puxador* que rouba um veículo, sabe (ou deveria saber) que tem pouco tempo para se locomover pela cidade, tendo de deixar o veículo *esfriando* por um ou dois dias em algum local discreto e pouco distante do local do roubo – geralmente vias públicas calmas e com outros automóveis estacionados – para que, em caso da Polícia encontrar o automóvel, o *puxador* perca o “serviço”, mas não perca a liberdade.

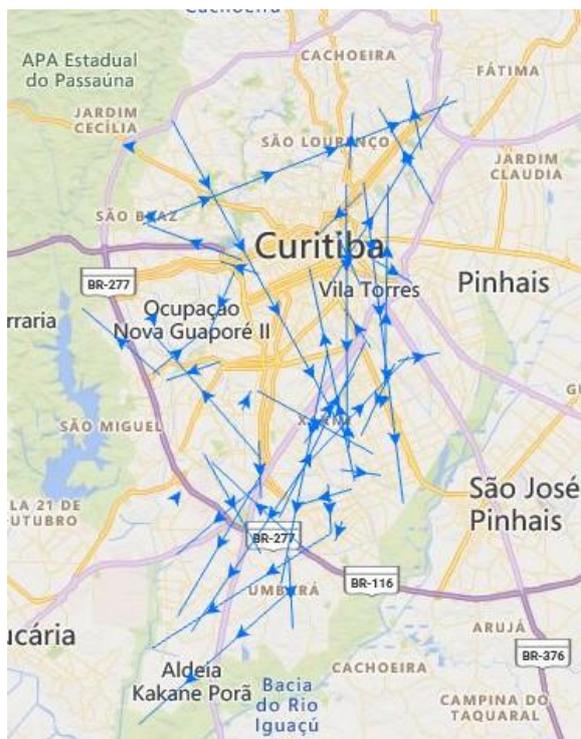
Para provar o fenômeno constatado pela observação participante, foi realizado experimento no sistema CAPEGEO, a fim de verificar a distância média entre os pontos A e B¹²⁰ nos crimes de furtos e roubos de veículos em Curitiba. Para tanto, foi aplicado filtro espacial, de modo a resultar apenas os veículos subtraídos e recuperados no município de Curitiba, dentro da tipicidade criminal “roubo”. Resultaram 62 ocorrências dentro dos parâmetros buscados, conforme recorte temporal proposto pelo CAPEGEO, de 90 dias¹²¹. A figura abaixo mostra a distância entre os pontos A-B de veículos roubados e recuperados em Curitiba. Importante ressaltar que tal roteirização ganha aderência prático-teórica com os pressupostos já trabalhados na Teoria dos Padrões Criminais (TPC), podendo ser aprimorada.

por organização criminosa ou a ela vinculada, desde que mantida sob observação e acompanhamento para que a medida legal se concretize no momento mais eficaz à formação de provas e obtenção de informações”.

¹²⁰ Entende-se por “Ponto A” o local do furto ou roubo do veículo, declarado em Boletim de Ocorrência; já o “Ponto B” entende-se como o local onde o veículo foi localizado e recuperado pelas forças policiais.

¹²¹ Experimento realizado em 02 de maio de 2023, compreendendo o período de 1º fev. a 1º mai. 2023.

Figura 18. Trajetos entre os pontos A-B de veículos roubados e recuperados em Curitiba

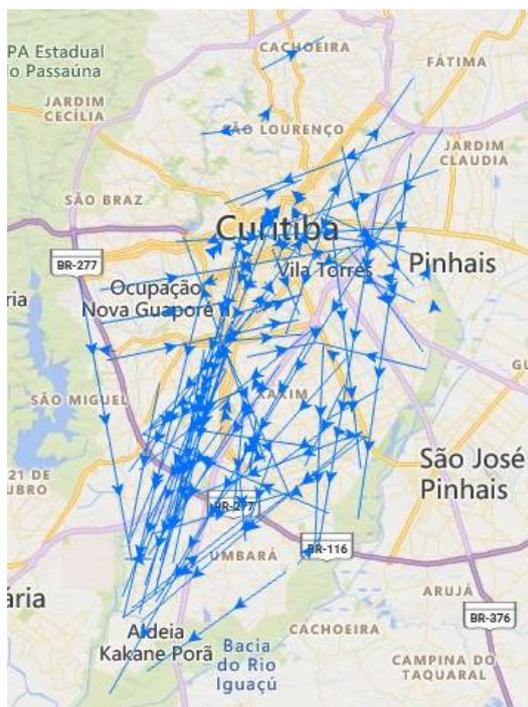


Fonte: CAPEGEO (PARANÁ, 2022)

Quando analisada a tabela de atributos dos 62 casos de roubo se vê que, os trajetos entre o ponto A e ponto B são curtos, apresentando média aritmética de 5,2 km de distância. O caso de maior distância apresentou 15 km, enquanto que a menor distância foi de 210 metros entre o roubo e a recuperação.

Realizada a filtragem de veículos furtados, seguindo os mesmos parâmetros aplicados aos casos de roubo, foram encontrados 159 casos, de modo que, a média do trajeto entre os pontos A e B desse tipo de crime resultou em 7,23 km, com o maior trajeto apresentando 25,82 km, e o menor segmento com 226 metros de distância. Os casos com distância de zero absoluto ou inferior a 200 metros foram desconsiderados, uma vez que grande parte dessas ocorrências versam sobre fatos não criminais, mas que acabam relatados à Polícia como fato criminal, de modo que casos assim são vulgarmente conhecidos no meio policial como *fuleragem* (geralmente ocorrências em que a “vítima”, na verdade, esqueceu-se o local onde estacionou seu veículo e entende ter sido alvo de um furto).

Figura 19. Trajetos entre os pontos A-B de veículos furtados e recuperados em Curitiba



Fonte: CAPEGEO (PARANÁ, 2022)

Portanto, o rastreamento veicular é uma das principais tecnologias empregadas em favor da vítima e da polícia no combate à criminalidade, e a partir do seu crescimento exponencial entre proprietários de veículo, também tem parcela de contribuição na redução dos índices de roubo automotivo. Assim, o comerciante ilegal que compra veículos oriundos de roubo sabe que está adquirindo um objeto com alta probabilidade de estar rastreado por policiais, pela vítima ou mesmo por seguradoras, sem contar o “peso na consciência” de financiar uma prática que pode implicar, dada a maior probabilidade de confronto com a Polícia, na morte do seu funcionário informal, que é o *puxador*. Ainda assim há quem prefira correr esses altos riscos envolvidos na compra de automóveis produto de roubo.

3.5.2 Bloqueador de Sinais de Radiocomunicação (BSR)

Se os rastreadores são importantes aliados da sociedade e do Estado na promoção da justiça e segurança pública, o BSR (conhecido como *Jammer* ou “capetinha”) é uma das principais tecnologias utilizadas pelo crime organizado, justamente pelo poder de neutralizar a comunicação dos rastreadores. Trata-se de equipamento de uso restrito, conforme Resolução nº 760 de 06 de fevereiro de 2023, da ANATEL – Agência Nacional de Telecomunicações.

No entanto, apesar da restrição pelo órgão regulador de telecomunicações, e das penas criminais previstas pela Lei Federal nº 9.472/1997¹²², o equipamento é amplamente utilizado por *puxadores* e adulteradores no mercado ilegal de veículos¹²³, principalmente estes últimos que se utilizam do BSR para impedir que eventuais rastreadores indiquem a localização do desmanche, que garante a “joia” (o veículo subtraído).

O BSR é mais um fator de aspecto tecnológico que explica a migração criminal, dos roubos para os furtos de veículos, pois, enquanto o roubo é caracterizado pelos altos riscos, pela instantaneidade do alerta criminal sobre o veículo e pela necessidade de abandonar o automóvel em algum lugar para realizar o processo de “esfria”; o furto, por sua vez, é realizado com maior margem de manobra para o *puxador*, pois a vítima só se dá conta do crime quando retorna ao veículo.

Esse período em que o dono se afasta do veículo, que varia de cinco minutos a algumas horas (como em locais próximos a escolas, hospitais, centros comerciais, etc), é tempo suficiente para que o automóvel se desloque pela cidade sem chamar a atenção da Polícia. Ainda, com o auxílio de um BSR portátil o *puxador* pode levar tranquilamente o veículo direto do ponto A (local do furto) para o ponto C (local do desmanche ou adulteração veicular), dispensando a parada no ponto B (local em que o veículo ficaria *esfriando*). Como se vê abaixo:

Figura 19a. Modelo de fluxo inicial para inserção de veículo no mercado ilegal



¹²² Art.183. Desenvolver clandestinamente atividades de telecomunicação. Pena: Detenção de dois a quatro anos e multa de R\$ 10.000,00.

¹²³ Vide: [Jammer: ladrões de carros fazem festa com aparelho restrito a presídio](#) Acesso em: 05 out. 2022.

A constante evolução tecnológica e a problemática dos *Jammers* no mercado ilegal de veículos e outros mercados ilegais permitiu o desenvolvimento de dispositivos de contrainteligência, conhecidos como “AntiJammer”. Trata-se de dispositivo discreto e escondido que, ao detectar a perturbação eletromagnética e persistente (geralmente por mais de 5 minutos) de um *Jammer*, interrompe os mecanismos do veículo, immobilizando-o; outro modelo de “AntiJammer” se propõe a indicar a intensidade da perturbação eletromagnética, de modo que se possa estabelecer uma área onde se encontra o “capetinha” e, conseqüentemente, a atividade criminosa. Em áreas de menor densidade populacional pode-se utilizar o AntiJammer para vasculhar áreas que apresentem ruídos na comunicação, sugerindo o uso de um *Jammer*.

Figura 20. Modelo de AntiJammer, indicando a intensidade da perturbação eletromagnética



Fonte: Autor (2022)

É nesse contexto de disputa tecnológica entre segurança pública e crime organizado que o mercado ilegal de veículos opera pelo espaço urbano. No combate tecnológico-informacional o conflito policial-criminoso ocorre de forma simétrica, dado o ambiente digital que favorece a prática criminosa, com mensagens criptografadas, possibilidade de anonimato e também a falsidade ideológica em redes sociais – pelo cadastro de perfil falso, conhecido como *perfil fake*.

3.5.3 Vigilância: Espaço e Identificação

Uma área que muito se beneficiou com o avanço das tecnologias foi a vigilância, entendida como a atividade de observação sistemática e focalizada de indivíduos, populações ou informações relativas a eles, a fim de extrair conhecimento e intervir sobre os mesmos, de modo a influenciar suas condutas. Segundo a DNISP, a vigilância pode ser uma técnica de investigação, com o objetivo de manter um ou mais alvos sob observação e obter informações sem ser notado (MELO, F. 2017). No século XX essa técnica também foi muito conhecida pelo termo “campana”.

Como mencionado na Seção 2.2, e segundo os pressupostos de Foucault (1998), a vigilância pode ser uma forma de se exercer poder, exercendo controle sobre os indivíduos e o território. A polêmica ao debate nesse tema recai sobre a pergunta “quem se beneficia do acesso às informações negadas?”, pois, enquanto há consenso na ideia de que a vigilância dos pais sobre seus filhos menores de idade é justa e moral, divergências pairam sobre o uso indiscriminado de dados pessoais e sigilosos dos indivíduos, atendendo interesses que não conhecem ou não concordam.

Diversos grupos sociais são alvo de vigilância, como os consumidores, os transeuntes, internautas, criminosos, participantes de *reality shows*, etc. De modo que a justificativa dessa observação sistemática se dá, ora pela proteção e promessa de segurança dos indivíduos e da sociedade como um todo, ora pela diversão, lazer, e até mesmo pela sociabilidade nas redes sociais (BRUNO, 2010). Logo, o atual ponto de inflexão incide mais no “como” vigiar, e menos no mérito existencial do ato.

As redes sociais atuam como plataformas de vigilância, pois que atuam como fonte de informações abertas, isto é, públicas, sobre o comportamento das pessoas. Atualmente a cultura digital induz o indivíduo a registrar e publicar diversas ações, ambientes, pessoas e tecnologias que envolvem o seu cotidiano, de modo a dar conhecimento para os demais sujeitos que o observam na rede social.

Ao mesmo tempo que as redes sociais atuam como promotoras de informações abertas, favorecem um ambiente de pouco controle e confiabilidade sobre a identificação do indivíduo, permitindo a criação de perfis sob uma falsidade ideológica (perfil *fake*). Com efeito, mesmo sabendo da possível vigilância estatal muitos são os sujeitos que se sentem à vontade no uso desse tipo de perfil falso para vender produtos de origem criminosa em ambientes de comércio digital, como os chamados “*marketplaces*” – ambiente da rede social Facebook destinado à oferta e negociação de produtos gerais pelos usuários da rede.

Nesses ambientes digitais é comum a existência de comunidades criadas exclusivamente para a compra e venda de veículos irregulares (as *pizeiras*) ou mesmo peças automotivas em desacordo com a Lei dos Desmanches. Ocorre que muitas das peças ofertadas e até mesmo alguns dos automóveis anunciados nesses ambientes como *pizeiras* são, na verdade, produtos de crime (furto, roubo, estelionato, apropriação indébita ou outras fraudes).

Assim, quando se soma: a alta clientela desses ambientes, com milhares de pessoas inscritas nesse tipo de comunidade; a rapidez com que a negociação se realiza, mediante algumas trocas de mensagens para negociação, a definição para um ponto de encontro na cidade (*cruzo*) e a liquidação do bem; a ausência de critérios de segurança para o anúncio dos produtos (como a necessidade de se informar a placa do automóvel); e o baixo controle na identificação do perfil anunciante; resulta, portanto, naquilo que Matos (2013, p. 167) cunhou como um “território-rede”, ou seja, um espaço onde um grupo exerce influência e poder. Nesse caso, trata-se de um território-rede do crime.

A rede social fornece um ambiente muito favorável para a atuação de criminosos vinculados ao mercado ilegal de veículos, que, quando identificados e inquiridos pela Polícia, se declaram apenas como *roleiros*, sujeitos que trocam diversos produtos buscando auferir alguma vantagem econômica, sem se preocupar com a procedência do objeto.

O controle social exercido nas redes sociais de fontes abertas permite que Estado e sociedade atuem com poderes, em princípio, equivalentes, fazendo valer o artigo 144 da Constituição Federal quando compartilha a responsabilidade da segurança pública. Como menciona Bruno (2010, p. 164): “o olhar vigilante e o monitoramento de crimes e criminosos não estão restritos a instituições de inspeção ou segurança, mas a todo indivíduo com acesso à internet”.

Com o aumento do poder de denúncia do cidadão nas redes sociais e mercados digitais, é igualmente relevante a reflexão sobre uma investigação policial mais democrática, que permita a participação e um diálogo mais profícuo entre a equipe policial e o cidadão enquanto informante. A ideia de uma “Polícia Cidadã” é uma solução importante no ramo da segurança pública e cidadania, pois a integração social em prol da segurança (envolvendo forças policiais, comunidade, autoridades civis eleitas, empresariado, mídia e instituições democráticas) promove a cidadania em detrimento da desordem social (vide TDS), reforçando assim o papel do cidadão na prevenção do crime e na promoção da justiça.

Portanto, no âmbito da investigação policial, é importante que as delegacias sejam receptivas ao informante e proativas no diálogo com cidadãos e instituições. Os meios e métodos para esse modelo de “Polícia Cidadã”, atualmente, são: disposição de canais digitais e

telefônicos, como o disque-denúncia, atendimento por aplicativo de mensageria e perfil ativo em redes sociais de massa; participação em reuniões de CONSEG, associações de moradores e associações comerciais; atuação integrada com outras forças policiais; bom relacionamento com a mídia local; e diálogo permanente com as autoridades públicas e instituições democráticas.

Processamento de Imagem:

Outra tecnologia que pode ser associada à vigilância e à identificação no contexto do mercado ilegal de veículos nas redes sociais é o processamento de imagem. Segundo Levy (1993, p.106), a imagem uma vez digitalizada pode ser reprocessada e desviada à vontade, pelos “parâmetros de cor, tamanho, forma, textura, etc. podendo ser modulados e reempregados separadamente”.

Para efeitos práticos analisaremos os casos de fotografias suspeitas em mercados digitais. É comum nesses anúncios digitais de veículos suspeitos que a fotografia do automóvel apareça em posição de ângulo desfavorável, não permitindo a leitura da placa identificadora do veículo, como se vê na figura abaixo:

Figura 21. Posição de anúncio automotivo, dificultando a leitura da placa identificadora.



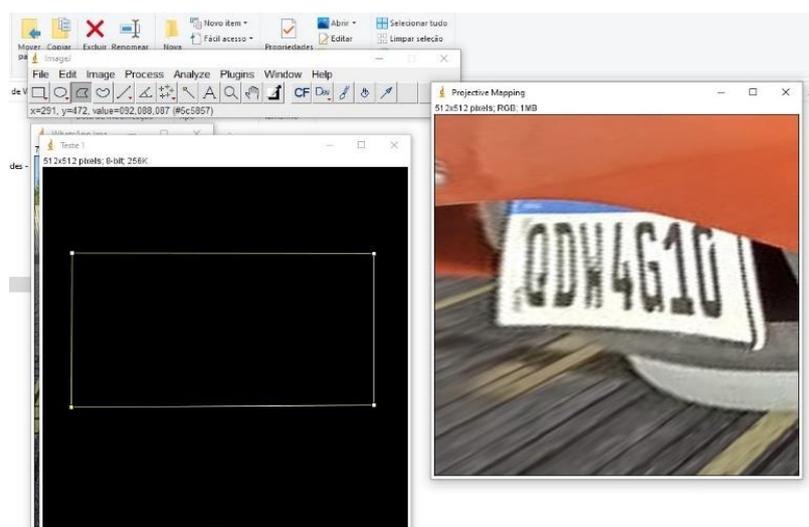
Fonte: Autor (2022)

Em casos assim a ideia de “vigilância participativa” permite que cidadãos denunciem à Polícia os anúncios suspeitos. Bruno (2010) explica o termo como uma evolução da vigilância tradicional, pois que, diante do empoderamento dos indivíduos na construção das relações sociais e da sua subjetividade, da maior transparência nos processos sociais (isto é, da maior participação do cidadão e do investigador no processo de investigação policial), do constante testemunho e registro das ações sociais não só pelo Estado e grandes corporações, mas pelos

próprios cidadãos, se justifica uma vigilância e, conseqüentemente, uma investigação policial mais democrática e participativa.

No caso dos mercados digitais é comum que o cidadão ou mesmo a vítima de furto ou roubo de veículo se depare com anúncios que, em sua subjetividade, são julgados suspeitos. Exemplo se vê quando a vítima encontra um veículo de igual modelo e cor anunciado nesses mercados, somando ao fato do veículo apresentar detalhes que somente a vítima poderia reconhecer como sendo do seu veículo subtraído (uma trinca no vidro, um amassado específico na lataria, um adesivo, etc). Com efeito, cabe à Polícia o trabalho de analisar a suspeita e objetivá-la como procedente ou não. Para tanto, softwares de fontes abertas como o processador científico de imagens “*ImageJ*” (SCHNEIDER; RASBAND; ELICEIRI, 2012) podem auxiliar profissionais da análise criminal na objetivação da fotografia suspeita.

Figura 22. Identificação da placa veicular (QDW-4G10), parcialmente omitida na Figura 21



Fonte: Autor (2022)

Desde que atendidas as condições técnicas para que a operação seja bem-sucedida (luminosidade, alta resolução da fotografia e ângulo dentro dos limites operacionais) é possível submeter o recorte geométrico da placa identificadora do veículo ao processamento de imagem pelo software *ImageJ*, no intento de se descobrir os caracteres do emplacamento, como se vê na Figura acima¹²⁴, onde foi utilizado o referido software associado ao plugin *Geometric Mappings*”.

¹²⁴ O veículo e a placa identificadora das imagens pertencem ao autor e foram utilizados como demonstrativos.

Aeronave Remotamente Pilotada:

Geotecnologia moderna e grande aliada das forças de segurança as RPA (sigla em inglês para *Remotely Piloted Aircraft* – aeronaves remotamente pilotadas), popularmente conhecidas como *Drones*, vem ganhando espaço no rol de instrumentos da investigação criminal.

Em algumas investigações realizadas pela DFRV os investigadores recorrem ao *drone* para localização de veículos produto de crime. Na Figura 23 a visão verticalizada da aeronave permitiu a identificação e localização de um veículo LAND ROVER/EVOQUE (nas cores vermelho e branco), o qual era procurado pela equipe de investigação na área urbana de Curitiba; no entanto, em razão da visão horizontalizada de quem está no solo, aliado a um anteparo de metal que estava na frente do veículo, os policiais não podiam confirmar, pela observação a partir da rua, se o veículo estava de fato no terreno:

Figura 23. Localização de veículo produto de crime em área urbana, por meio de Drone



Fonte: Autor (2018)

Contribuição igualmente relevante se vê nas buscas de veículos rastreados em áreas rurais, onde o difícil acesso terrestre impede a rápida localização do automóvel. Nessas áreas é comum a instalação de desmanches clandestinos, geralmente utilizando espaços não habitados da propriedade rural alheia. Observou-se que os criminosos normalmente escolhem áreas periurbanas, encobertas por colinas ou densa vegetação, de modo a impedir a visualização da atividade criminosa pelos parques transeuntes da estrada¹²⁵.

¹²⁵ Reportagem do jornal Fantástico reforçou como áreas periurbanas são as preferidas dos criminosos para a instalação de desmanches clandestinos. Disponível em: [Como funciona a indústria de desmanche de carros roubados em SP | Fantástico \(globo.com\)](https://www.fantastico.com.br/Como-funciona-a-industria-de-desmanche-de-carros-roubados-em-SP-|Fantastico-globo.com) Acesso em: 14 ago. 2023.

Figura 24. Localização de desmanche clandestino em área rural, por meio de Drone



Fonte: Autor (2018)

Quando ocorre a falha ou desligamento do *Jammer* (BSR) e o veículo volta a dar sinais para a empresa de rastreamento; ou mesmo quando o proprietário do terreno, a vizinhança ou algum transeunte toma conhecimento da atividade criminosa, é comum que esses denunciem à Polícia Civil, a qual pode se utilizar de uma RPA para validar a informação recebida e obter a precisa localização do desmanche, conforme imagem acima, onde um *buraco* foi localizado atrás de uma colina, utilizando-se dessa geotecnologia.

Portanto, Polícia e criminosos dispõem de técnicas e tecnologias que os favorecem nessa disputa perene e simétrica. O Estado se utiliza da vigilância e do “monopólio da força” (WEBER, 2020) em nome da Lei e da Ordem; o crime organizado, por sua vez, se beneficia de tecnologias que misturam e camuflam o crime com a sociedade civil, regida pelo princípio constitucional da “presunção de inocência”¹²⁶. Assim, identificar e rastrear alvos criminosos é uma atividade complexa por diversas razões, como explica o Conselho Científico de Defesa Norte-Americano ao falar do terrorismo enquanto modalidade criminosa: “A sua habitação, vestuário, transporte (automóveis e caminhões), e as comunicações são derivadas daquelas empregadas por civis circundantes”¹²⁷ (EUA, 2004, p.154, tradução nossa).

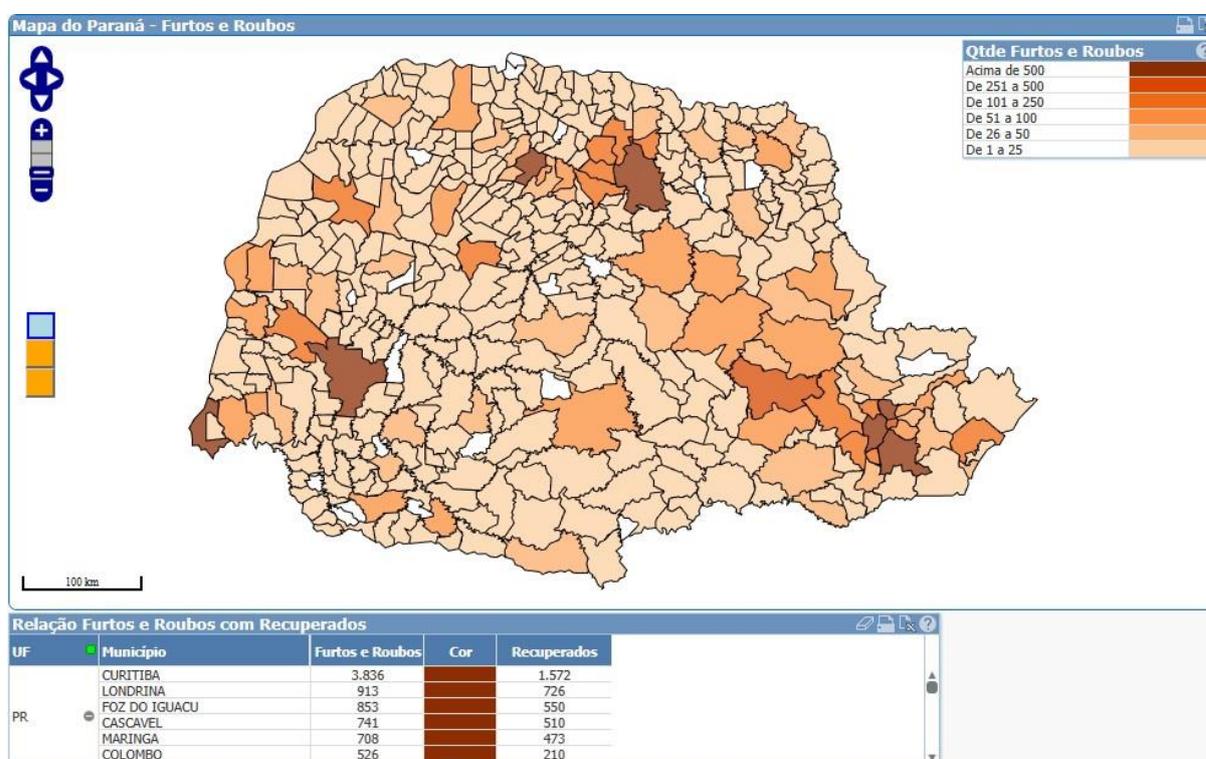
¹²⁶ Art. 5º. Inc. LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória (BRASIL, 1988);

¹²⁷ “Their housing, clothing, transport (cars and commercial trucks), and communications are derived from those employed by surrounding civilians”.

4 MERCADO ILEGAL DE VEÍCULOS EM CURITIBA

O problema dos furtos, roubos, adulteração e receptação de veículos é algo que aflige as cidades e, sobretudo, as grandes cidades brasileiras. Quanto maior a frota de veículos de uma cidade, maior tende a ser a incidência de furtos e roubos de veículos. É o que se vê no mapa temático abaixo, onde os municípios com maior população e maior frota de veículos¹²⁸ aparecem na liderança dos F/R de veículos no ano de 2021:

Figura 25. Furtos e Roubos de Veículos por município no Paraná, em 2021



Fonte: Paraná (2023)

Municípios metropolitanos como São José dos Pinhais, Colombo, Pinhais, Almirante Tamandaré, Fazenda Rio Grande, Araucária e Campo Largo representam, juntos, significativos 12,6% no acumulado estadual de subtrações automotivas. Inclusive, a atenção à capital paranaense se justifica, entre outros fatores, pelo fato de que os municípios da Região

¹²⁸ Os dados da frota de veículos por municípios no Paraná foram obtidos na página do DETRAN/PR: [Estatísticas de trânsito | DETRAN/PR](#) Acesso em: 27 mai. 2023.

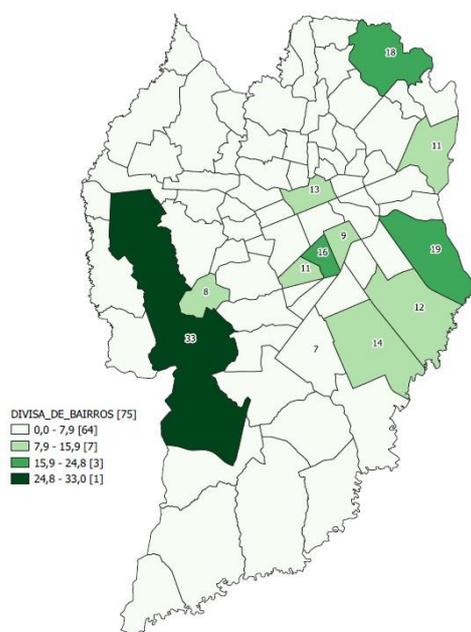
Metropolitana de Curitiba (RMC) apresentaram Taxas de Recuperação¹²⁹ inferiores às cidades do interior paranaense, como se vê na Tabela abaixo, montada a partir dos números da Figura 25:

Tabela 6. Taxa de Recuperação de veículos produto de crime em 2021, por município

Curitiba (Capital)	41,0%
Colombo (RMC)	39,9%
São José dos Pinhais (RMC)	60,0%
Londrina (Interior)	79,5%
Foz do Iguaçu (Interior)	64,5%
Cascavel (Interior)	68,8%

O local de recuperação veicular é um forte indicativo do destino de veículos produto de crime, pois, como apontaram Lemos e Cunha (2022), existe uma correlação espacial relevante entre a concentração de desmanches e as ocorrências de recuperação de veicular em um mesmo espaço, como constatado nos bairros curitibanos da Cidade Industrial, Boqueirão Uberaba e Santa Cândida:

Figura 26. Concentração de veículos recuperados em Curitiba, por bairros, entre fev-mai/2022



Fonte: Lemos e Cunha (2022)¹³⁰

¹²⁹ A Taxa de Recuperação é expressa por percentual, dividindo o total de veículos furtados e roubados pelo total de veículos recuperados em um dado município.

¹³⁰ Nos Anexos deste expediente há um mapa distrital de Curitiba (IPPUC), para auxiliar as análises.

Com base nessa figura se observa que as regiões urbanas periféricas são locais preferenciais para a instalação de desmanches clandestinos e comércios ilegais – conhecidos como *buraco*.

Essas áreas merecem, portanto, atenção do Estado e uma melhor fiscalização comercial, já que um dos grandes combustíveis para a existência do mercado ilegal de veículos é a demanda do consumidor por veículos e peças automotivas de baixo custo¹³¹. Sem essa demanda os veículos produto de crime teriam o mesmo valor social e econômico das carroças a cavalo de hoje. Logo, reprimir a oferta de produtos oriundos do crime e sensibilizar o cidadão para um consumo legal e socialmente sustentável são práticas que surtem efeito positivo. É o que o DETRAN de São Paulo tem feito, com base nas Leis Estadual e Nacional do Desmanche¹³². É o que o Governo Federal também tem feito com a Lei nº14.562/2023¹³³.

No Paraná a Lei Nacional do Desmanche vem sendo implantada de forma letárgica, de modo que seus efeitos se justificam mais pelos vínculos comerciais e urbanos com o estado de São Paulo – onde há forte repressão do governo paulista sobre o mercado ilegal de veículos – do que pela maior fiscalização do Estado paranaense.

Para se ter ideia, em maio de 2023 o Paraná tinha pouco mais de 220 empresas de desmanches regularizadas junto ao DETRAN. Curitiba, por sua vez, tinha apenas 47 dessas empresas¹³⁴, enquanto que, no ano de 2022 o quantitativo de comércios de veículos usados, desmanches e autopeças em situação “parcialmente legalizada”, isto é, credenciados apenas pelo Alvará de funcionamento emitido pela DFRV, somavam 290 estabelecimentos, conforme dados levantados pelo estudo abaixo:

Foram constatados 290 estabelecimentos parcialmente legalizados com atividades ligadas às variáveis nominais de interesse, quais sejam: “comércio varejista de automóveis usados”, “usados”, “desmanche”, “peças”, “serviços de manutenção” e “reparação” e verificada sua distribuição espacial (LEMOS; CUNHA, 2022, p.8).

Assim, ao diferenciar as atividades parcialmente legalizadas, que contam apenas com o Alvará DFRV, daquelas plenamente regularizadas – com Alvará DFRV e Credenciamento DETRAN –, é possível classificar os comércios de acordo com o seu maior ou menor comprometimento com as normas legais, pois, as atividades que não dispõem do

¹³¹ Essa reportagem do programa “Balanço Geral” faz uma cobertura relevante na descrição sobre o *modus operandi* do comércio ilegal de veículos em Curitiba: [Mercado clandestino opera os desmanches que financiam roubos de carros - YouTube](#). Acesso em: 26 abr. 2022.

¹³² Vide: [Como buscar peças automotivas pelo app do Poupatempo - YouTube](#) Acesso em: 28 mai. 2023.

¹³³ Trata-se de Lei que aumenta o poder punitivo do Estado nas práticas de adulteração veicular (art. 311 CP).

¹³⁴ Informação obtida no site do DETRAN/PR: [Empresas de desmonte | DETRAN/PR](#). Acesso em: 28 mai. 2023.

credenciamento pelo Detran são entendidas, no Paraná, como “em regularização”; já aquelas empresas que não possuem o alvará de funcionamento emitido pela DFRV são entendidas como clandestinas ou ilegais, e estão sujeitas aos rigores da Lei.

Em desmanches clandestinos é comum a prática de receber, desmontar e, posteriormente, vender peças e veículos suspeitos para os estabelecimentos parcialmente legalizados ou, até mesmo, oferecer esses produtos diretamente ao consumidor final por meio dos mercados digitais. Por outro lado, os desmanches plenamente legalizados não dispõem, em tese, de condições para a compra de peças e veículos suspeitos, uma vez que seus procedimentos comerciais estão normatizados e informatizados pela Lei federal nº 12.977/2014¹³⁵ (Lei Nacional do Desmanche).

Milton Santos (2020b) explica que o espaço geográfico pode ser analisado a partir do conjunto inseparável de “fixos e fluxos”, entendendo os fixos como pontos de produção econômica, social, cultural, religiosa, etc. No caso dos fixos privados, como são os que analisamos neste expediente ao falar do comércio de veículos e dos desmanches, eles são instalados e localizados segundo a lei da oferta e da procura. Já os fluxos podem ser compreendidos nesta análise como os bens, pessoas e valores financeiros operacionalizados pelos fixos do mercado veicular. Logo, o local de recuperação do veículo (fluxo) pode representar um indício espacial do destino final (fixo) da *res furtiva*¹³⁶.

Assim, da análise dos índices de recuperação veicular nas cidades da RMC (Tabela 6), é possível levantar a hipótese de que a capital paranaense atue como centro exportador de veículos produto de crime, em razão dos índices baixos de recuperação, quando comparada às demais cidades do Paraná. Qualificamos essa inferência como uma “hipótese” pela limitação e incompletude que os dados e o recorte espacial (Curitiba) desta pesquisa nos impõem, sendo possível estudos complementares que aprofundem o assunto e qualifiquem-no.

4.1 O SETOR AUTOMOTIVO NA TERRA DOS PINHAIS

O estado do Paraná se encontra em posição geográfica de vantagem para o transporte e a distribuição de diversos produtos, sejam eles de ordem legal ou ilegal. A existência de fronteiras a oeste com dois países, Argentina e Paraguai; o terminal portuário de Paranaguá, a

¹³⁵ Art. 11. Fica criado o banco de dados nacional de informações de veículos desmontados e das atividades exercidas pelos empresários individuais ou sociedades empresárias, na forma desta Lei, no qual serão registradas as peças ou conjuntos de peças usadas destinados a reposição e as partes destinadas a sucata ou outra destinação final.

¹³⁶ Termo jurídico que significa “coisa furtada”

leste; e sua divisa com o principal polo industrial e comercial do país – o estado de São Paulo, a norte – permitem a colocação do estado como rota de diversas mercadorias. No tocante ao crime, a região da tríplice fronteira é vulnerável a diversas formas de tráfico, contrabando e fluxos ilegais, os quais contribuem com o aumento da violência e da criminalidade nos centros urbanos do Paraná, com ênfase para sua capital, Curitiba.

Com um IDH de 0,823, considerado muito alto, e uma população de 1.963.726 habitantes (BRASIL, 2021), a cidade de Curitiba se insere na rede metropolitana brasileira como um importante polo socioeconômico nacional, cujo rápido desenvolvimento socioeconômico é recente, datando dos últimos 70 anos, como contam:

[...] a história de Curitiba se inicia no final do século XVII, na qual a povoação de Nossa Senhora da Luz e Bom Jesus dos Pinhais contava com 90 Habitantes e suas casas ficavam em torno da capelinha existente no centro da atual Praça Tiradentes. O crescente aumento da população exigia o estabelecimento de normas que regulassem a vida em sociedade. Como consequência disso, foi criada a Câmara Municipal de Curitiba, em 1693. Assim a povoação recebeu o predicado de Vila (KASHIWAGI, 2004 *apud* BORDIN, 2009, p.68).

E continua:

Depois de um fluxo migratório de europeus no final do século XIX e início do século XX, a cidade vem recebendo, desde a década de 1950, um grande número de migrantes vindos do interior do Paraná e de outras regiões do Brasil, resultado da industrialização urbana e da modernização agrícola (DE SOUZA, 2001 *apud* BORDIN, 2009, p.68).

Bordin (2009, p.69) observa que no ano de 1780 a população de escravos negros na cidade representava 26% da população. No entanto, com a intensificação do fluxo de imigrantes na primeira metade do século XX, a cidade ganhou os primeiros contornos do que seria hoje a imagem de “cidade europeia” e predominantemente habitada por pessoas de pele branca, enquanto que a população negra e recém-liberta migrou para áreas periféricas, com ênfase para a região do extrativismo mineral, ao norte de Curitiba. Exemplo disso se encontra nos

quilombos do município de Adrianópolis, onde moradores mais antigos relatam que, cerca de cem anos atrás não existiam moradores de pele branca naquela região, “só negros”¹³⁷.

Curitiba também é conhecida historicamente pelas ruas largas, embora a maioria delas não ofereciam calçamento em tempos passados (STRAUBE, 2005). Assim, as ruas alargadas de outrora justificam os atuais 1.505.124 veículos emplacados no município, representando a quinta maior frota automotiva do Brasil no ano de 2021, com taxa de 0,77 veículos/pessoa, segundo dados do DETRAN Paraná¹³⁸.

O período de industrialização no município teve início nas primeiras décadas do século XX, se intensificando a partir dos anos 1970 com a criação da Cidade Industrial de Curitiba – CIC – em 1973. O CIC é um distrito com zoneamento destinado às indústrias, dotado de infraestrutura adequada para a atração de grandes capitais.

Destaca-se que o CIC foi criado a partir do II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento, onde o Brasil buscava sua inserção na nova Divisão Internacional do Trabalho, para a qual se tornava decisiva a atração de grandes capitais, nacionais e internacionais (FIRKOWSKI, 1997). Mediante vultosos investimentos e ações do Estado paranaense, empresas como: Volvo, Bosch, New Rolland, Furukawa, Bernard Krone, entre outras, reforçaram a contribuição do CIC e dos demais municípios da RMC para o setor secundário brasileiro.

Uma segunda etapa de pesados investimentos e incentivos fiscais por parte do Governo do Estado do Paraná se deu na década de 1990, inicialmente por medidas do então governador Roberto Requião (PMDB), como a Lei estadual nº 9895/1992¹³⁹. Já em 1995, sob o governo de Jaime Lerner (PFL), o Paraná estabelece uma nova política industrial onde o setor automotivo assume função de protagonismo, conforme explica Vladimir Oliveira (2003) ao falar do “Novo Regime Automotivo Brasileiro”:

Além da definição do novo regime automotivo brasileiro, este governo [Lerner] teria orientado suas tomadas de decisão no sentido de intensificar a implementação de um modelo de desenvolvimento com base na privatização de empresas e serviços estatais (ferrovias, estradas, telecomunicações, bancos, portos, entre outras), na abertura comercial (em sintonia com a política econômica de Fernando Henrique Cardoso), ao mesmo tempo em que buscava atrair novos empreendimentos industriais na Região Metropolitana de Curitiba (Renault, Chrysler e Audi-Volkswagen) a fim de tentar transformar o Estado do Paraná no segundo polo automobilístico do país (OLIVEIRA, 2003, p.11).

¹³⁷ Vide em: [Microrregião de Cerro Azul - Adrianópolis - CRQ Córrego do Franco | Secretaria da Administração e da Previdência \(administracao.pr.gov.br\)](https://www.administracao.pr.gov.br/microrregiao-de-cerro-azul-adrianopolis-crq-corrego-do-franco-secretaria-da-administracao-e-da-previdencia) Acesso em: 17 jun. 2023.

¹³⁸ Vide em: [frota dezembro de 2021.pdf \(detrans.pr.gov.br\)](https://www.detrans.pr.gov.br/frota-dezembro-de-2021.pdf) Acesso em: 17 jun. 2022.

¹³⁹ Vide em: [Portal legislacao.pr.gov.br - Lei nº 9895 de 1992](https://portallegislacao.pr.gov.br/lei-n-9895-de-1992) Acesso em: 18 jun. 2023.

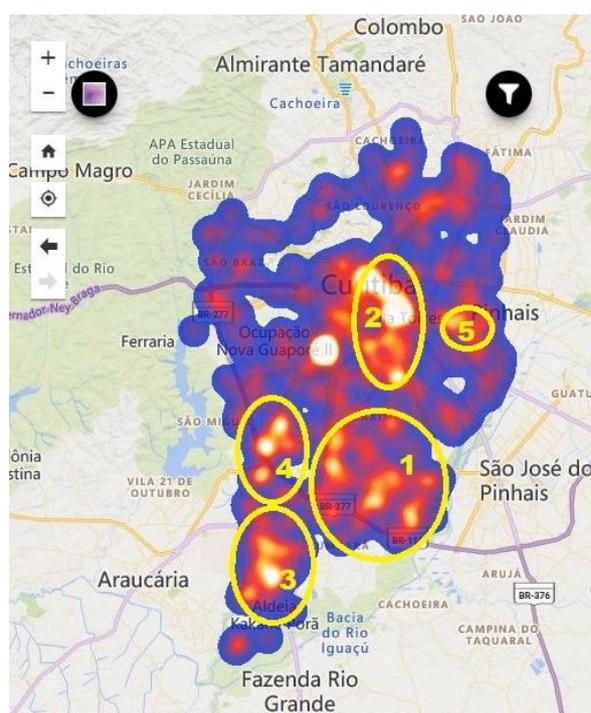
Com base nessa estrutura industrial e comercial distribuída pela capital paranaense e seus municípios satélites, como Araucária, São José dos Pinhais e Campo Largo, que chegamos aos dias atuais, onde diversos comércios de autopeças, funilaria, reparação, desmanche e revenda de veículos se encontram instalados pela RMC.

Subversivamente, a demanda por peças e veículos abaixo do preço de mercado incentivou uma economia paralela e ilegal de veículos, ora se utilizando dos fixos legalmente instalados (estabelecimentos legítimos), ora operando clandestinamente em locais escondidos à fiscalização do Estado.

4.1.1 Fluxo Ilegal: Do Centro à Periferia

Lemos e Cunha (2022) iniciaram estudos sobre os locais de instalação de desmanches e comércios relacionados a veículos usados em Curitiba, sugerindo a hipótese de que esse mercado ilegal opera pela produção (furtos e roubos) dos bens nas áreas urbanas centrais e os distribui nas áreas periféricas, conforme demonstra a Figura 26 ao apontar maior concentração de recuperação veicular pela Polícia nos bairros limítrofes de Curitiba. O mapa de Kernel abaixo indica os *clusters* de recuperação veicular na metrópole durante o período de 1º de março de 2023 a 18 de junho de 2023:

Figura 27: Hotspots de recuperação de veículos no município de Curitiba



Fonte: Paraná (2022)

O mapa de 2023 reforça algumas áreas apontadas na Figura 26, que retrata uma dinâmica do ano anterior. As áreas 4 e 5 assinaladas na Figura 27 indicam um acumulado significativo de veículos recuperados pela Polícia nos bairros do CIC e Cajuru, respectivamente.

O *cluster* 1 aponta os bairros do Alto Boqueirão, Sitio Cercado, Pinheirinho e Capão Raso como locais onde os policiais encontraram mais veículos produto de crime; o *cluster* 3, por sua vez, indica os bairros do Tatuquara e Campo de Santana, áreas que, curiosamente, não apareceram no levantamento realizado no ano início do ano de 2022 (Figura 26), demonstrando, assim, uma novidade espacial para o ano de 2023 (Figura 27); já o *cluster* 2 aponta uma forte incidência de veículos recuperados nos bairros São Francisco, Centro, Rebouças, Vila Torres, Prado Velho e Hauer.

Registre-se que um *cluster* significativo, localizado próximo ao bairro Vila Isabel (entre as áreas 2 e 4 da figura acima), foi desconsiderado da análise pois se trata da DFRV, local onde muitos proprietários comparecem para informar a recuperação do veículo por conta própria e com recordação imprecisa do local onde encontrou o bem, sendo comum que o policial plantonista georreferencie a ocorrência com o endereço da delegacia.

Portanto, considerando a concentração de furtos nas áreas centrais (Figura 5) e o apontamento das áreas periféricas (Figura 27) como destino de muitos automóveis, se vê um forte movimento centro-periferia. Assim, dois fatores podem justificar esse movimento:

- 1) a região de ancoragem do *puxador*, isto é, a área onde o agente criminoso vive e explora diariamente, já que possui o mapa mental daquele espaço cheio de significados para si. Estamos falando do “lugar” que aquela área representa ao sujeito, como a residência, a área de “trabalho” ou um local de lazer (CANTER,1977);
- 2) áreas mais dispostas a comercialização de veículos suspeitos. Uma vez que as periferias são caracterizadas pela vulnerabilidade socioeconômica, é comum a pré-disposição de alguns cidadãos para a aquisição de veículos e peças automotivas por preços acessíveis e muito abaixo da média de mercado.

A análise desses dois fatores implica em aceitar os pressupostos da Teoria da Desorganização Social – TDS como fundamento, pois leva em consideração a desorganização espacial, social e econômica como justificadores dos *clusters* da Figura 27, indicando que em áreas menos organizadas a probabilidade de encontrar veículos produto de F/R é maior.

O *cluster 2* contraria essa forte tendência de destino do fluxo ilegal para as periferias, chamando a atenção para que outros experimentos sejam realizados na compreensão espacial das ocorrências envolvendo veículos em Curitiba.

A saber, nesse *cluster* se localizam os bairros Rebouças e Prado Velho, que abrigam o polígono do Vale do Pinhão. Trata-se de uma área estratégica para a gestão pública, pois se destina a centralizar o ecossistema de inovação técnico-científica da cidade, reunindo diversas startups, incubadoras, organizações artísticas e culturais, centros de pesquisa e universidades.

De acordo com o IPPUC, há nesse polígono uma “alteração da ocupação urbana e uso do solo que vem aumentando o adensamento territorial dessa área”, tornando-a um ponto nodal relevante na matriz de deslocamentos intraurbanos (CURITIBA, 2018, p.10).

4.2 GEOGRAFIA DO MERCADO ILEGAL CURITIBANO

Para compreender a distribuição espacial das ocorrências de furtos e roubos de veículos em Curitiba foram utilizados dados de duas plataformas de segurança pública: CAPEGEO e B.I. Trata-se de ferramentas modernas e fundamentais para o trabalho da “análise criminal”, oferecendo à gestão policial critérios científicos para a tomada de decisão, conforme explicam Machado e Oliveira (2021, p.8), que tomaram tais tecnologias como objeto de estudo:

Em 2014, o CAPE lançou o portal CAPE GEO, disponível aos policiais das forças de segurança pública do Paraná através da Intranet (SESP Intranet). Em informações disponíveis em seu sítio na internet, o Setor de Geociência do CAPE, responsável pela administração do sistema CAPE GEO, apresenta como atuação do sistema a “análise dos atributos geográficos para dar transparência e democratização de informações e análise para as atividades de investigação e policiamento.” [...] A ferramenta Business Intelligence (BI) foi apresentada em 2012 pela Secretaria de Estado da Segurança Pública, desenvolvida em parceria com a Companhia de Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná (CELEPAR). [...] o BI é apresentado como ferramenta destinada aos setores de planejamento, inteligência, informática e estratégia das polícias Civil e Militar, apesar de mencionar a intenção de compartilhamento das informações inclusive com o público externo em um segundo momento.

Ambas plataformas se fundamentam em notificações de crimes, registradas pelo Boletim de Ocorrência Unificado – BOU, o que suscita uma ponderação relevante para este expediente, considerando que o BOU abre margens para o debate da subnotificação.

Os casos de *cifra obscura*¹⁴⁰ ou delinquência oculta são uma preocupação comum da literatura, pois existe ampla discussão em torno da consistência científica de se utilizar dados

¹⁴⁰ Nome dado ao fato criminal que, por motivo institucional ou social, não é levado ao conhecimento oficial da Polícia. Ou seja, o crime que ocorre de fato, mas que não é registrado em boletim de ocorrência.

pouco representativos da realidade. Alguns afirmam que “lidar com estatísticas oficiais pode significar um falseamento da realidade e a indução de correlações errôneas” (FELIX, 2002, p.98).

No entanto, as ocorrências patrimoniais contra veículos apresentam alta precisão na representação da realidade nas estatísticas de segurança pública. Isso porque a vítima que tem seu automóvel subtraído – carro ou motocicleta – dispõe de fortes argumentos e motivações para procurar a delegacia e registrar o boletim de ocorrência, sendo eles:

- 1) valor significativo do patrimônio;
- 2) alerta eletrônico de F/R que é dado sobre os identificadores do veículo, item determinante para a recuperação do bem pela Polícia;
- 3) necessidade do BOU ser apresentado à seguradora para indenização; e
- 4) possibilidade de qualquer cidadão verificar o alerta veicular em aplicativos digitais gratuitos, como o “SINESP Cidadão” do Ministério da Justiça e Segurança Pública.

A *cifra obscura* nesses tipos de crimes patrimoniais é quase inexistente e os dados quantitativos, portanto, são bastante confiáveis. Ainda, o sistema eletrônico permite a contabilização automática dos BOUs, dispensando as questionáveis planilhas manuais.

A saber, qualquer vítima que tenha seu veículo subtraído dentro dos limites territoriais de Curitiba deve registrar o BOU de forma presencial, exclusivamente na Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos (DFRV). Tal centralidade permite o controle especializado desse tipo criminal, e as estratégias de segurança pública, portanto, são elaboradas com foco no mercado ilegal de veículos e seus atores.

Então partindo do quantitativo e das informações contidas nos boletins de ocorrência foi possível elaborar as análises deste expediente, fundamentadas nas categorias do método geográfico: estrutura, função, processo e forma (SANTOS, 2020a).

4.2.1 Estrutura

Para entender o mercado ilegal de veículos em Curitiba é preciso compreender primeiro as estruturas que formam a capital paranaense. Entende-se como estrutura a maneira pela qual os objetos se relacionam no espaço geográfico. Pablo Lira (2014, p.67) menciona que a estrutura é invisível, ou uma espécie de “matriz na qual a forma é gerada”.

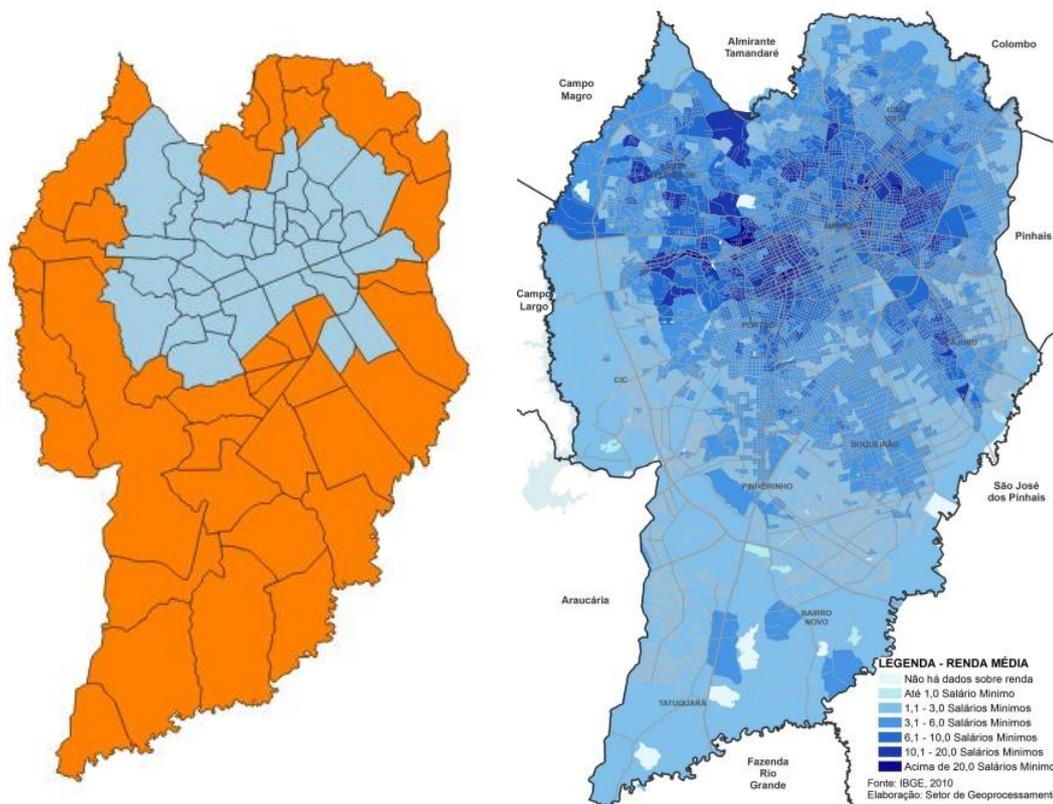
Confirmando o grau abstrato dessa categoria analítica, Milton Santos (2020a) traz como exemplo de componentes estruturais de uma sociedade os seus indicadores demográficos, econômicos, educacionais, sanitários, viários, habitacionais, etc. Componentes que nos ajudam a entender como as partes de um todo espacial se relacionam, isto é, o modo como se organiza o espaço geográfico.

Portanto, ao observarmos os indicadores socioeconômicos de cada bairro curitibano, é possível classificar cada bairro como pertencente ao “centro” ou “periferia”, nos termos de Ritter e Firkowski (2009), qual seja: as periferias urbanas são áreas que apresentam características socioeconômicas formadoras dessas espacialidades, independentes da localização no tecido urbanizado ou da distância geométrica em relação ao ponto central. Ou seja, entendem que um bairro próximo do centro da cidade pode ser conceituado como periférico e vice-versa.

Buscando no Portal InfoCuritiba¹⁴¹ o índice “renda média” dos habitantes de cada bairro e escalonando-o do maior para o menor foram elencadas as áreas que apresentam mais vulnerabilidade social, econômica e espacial, uma vez que os bairros com renda média menor que 3 S.M (Salários Mínimos) apresentaram forte correlação com outros parâmetros, como “aglomerados subnormais”, “escolaridade” e “taxa de analfabetismo”. Assim, os bairros de maior vulnerabilidade foram classificados como periféricos, enquanto aqueles com renda média acima de 3 S.M foram classificados como centrais, resultando no cartograma da Figura 28, o qual coincide com o mapa de renda publicado pelo IPPUC (CURITIBA, 2021), localizado à direita:

¹⁴¹ Trata-se de plataforma online, disponibilizada pelo IPPUC em parceria com o IPARDES (Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social), onde é possível consultar dados do município de Curitiba. As informações se fundamentam no Censo Demográfico 2010 do IBGE. Disponível em: [InfoCuritiba - IPPUC](#) Acesso em: 05 jul. 2023.

Figura 28. Bairros centrais (azul) e periféricos (laranja) de Curitiba



A figura acima quando aliada à Figura 27 indica um fluxo onde as periferias aparecem como destino dos veículos produto de crime, sendo esse fenômeno parte da estrutura espaçotemporal, entendida como a organização e evolução do espaço (SANTOS, 2020a).

4.2.2 Estrutura Espaçotemporal

Aprofundando-se nesse fenômeno e a fim de realizar análise geocriminal voltada para a investigação criminal, foi coletado um conjunto de dados relativos a veículos recuperados na capital do Paraná entre o período de 1º de outubro de 2022 a 31 de dezembro de 2022, obtidos no sistema B.I (PARANÁ, 2023), complementando informações geográficas como a variável “bairro” a partir do sistema CAPEGEO (PARANÁ, 2022). Foram obtidos 94 BOUs de veículos recuperados pelas forças policiais no município de Curitiba, os quais foram tabulados em planilha para processamento e análise descritiva.

Quanto ao tempo entre a notícia do F/R (furto ou roubo) e a recuperação do automóvel, foram aplicadas medidas de tendência central, conforme tabela abaixo:

Tabela 7. Período entre a notícia do F/R e a recuperação do veículo (em dias)

MEDIANA	MEDIA	MODA
8,5	88,0	5

Fonte: Autor (2023)

Logo se vê que a média aritmética não é um parâmetro confiável para estabelecer as análises e compreender os casos de veículos recuperados, uma vez que os veículos subtraídos a mais de 365 dias representam um acumulado inexpressivo, porém muito influente na média aritmética. A moda e a mediana representam melhor os casos rotineiros.

Tabela 8. BOUs por período entre o F/R e a recuperação

Período	BOUs	%
ENTRE 0 e 15 DIAS	62	65,96%
ENTRE 16 e 90 DIAS	20	21,28%
ENTRE 91 e 365 DIAS	8	8,51%
ACIMA DE 365 DIAS	4	4,26%

Fonte: Autor (2023)

Dos 62 veículos localizados na primeira faixa de tempo (entre 0 e 15 dias), cerca de 24% (quinze automóveis) foram subtraídos em bairros centrais da capital, 21% (treze veículos) nas cidades da região metropolitana, e 55% (trinta e quatro automóveis) subtraídos nos bairros periféricos de Curitiba. Resta evidente que a maior parte dessas *res furtivas* tem como destino os bairros periféricos.

Ainda analisando a amostragem de 62 veículos recuperados a menos de 15 dias do fato, foi aplicado filtro de modo a encontrar somente os casos de subtração veicular nos bairros centrais de Curitiba (15 ocorrências). Constatou-se que 10 delas (67%) tiveram um desfecho com recuperação em bairros também centrais e próximos ao local do crime original; já os 5 veículos restantes foram recuperados em bairros periféricos da capital.

Esses dados sugerem a condição de trânsito (Ponto B) em que os veículos encontrados em bairros centrais são recuperados, representados pelo *cluster 2* da Figura 27. Geralmente são veículos que estão *esfriando*¹⁴², para posteriormente irem para o seu destino final (o Ponto C), onde serão adulterados ou desmanchados e inseridos no mercado ilegal automotivo.

¹⁴² Vide o termo “esfriar o veículo”, disponível no Glossário ao final deste expediente.

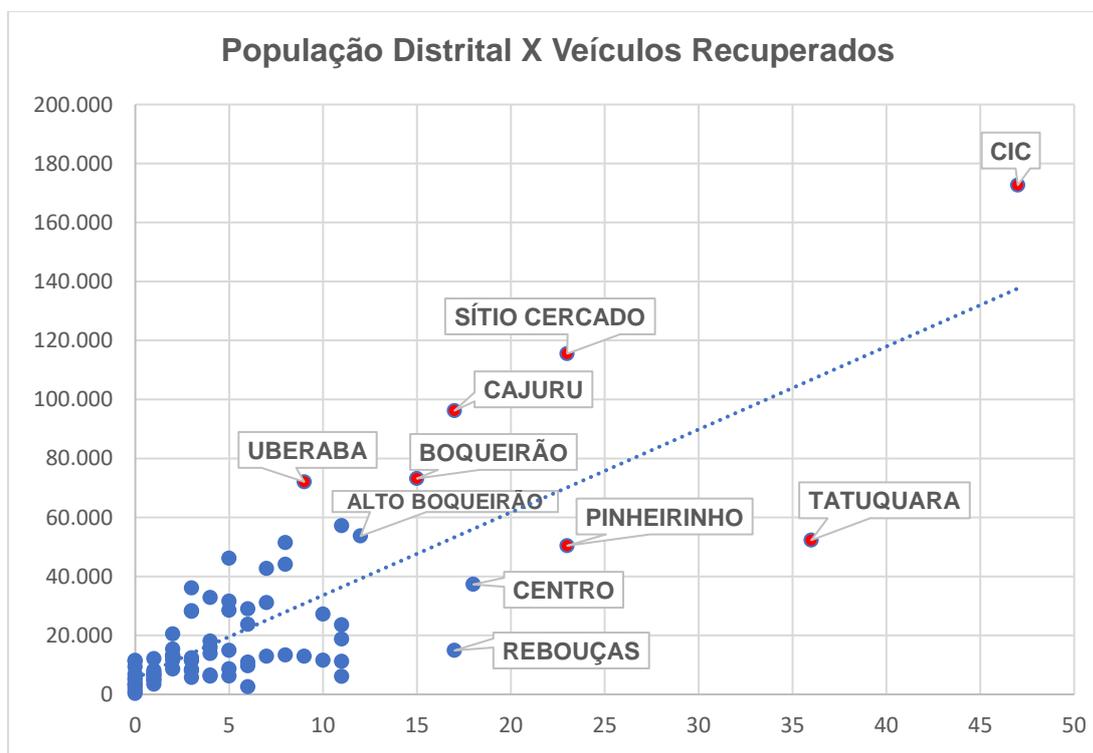
As demais faixas temporais da Tabela 8 indicam casos que, na maioria deles, o veículo aparece já adulterado e com uma “placa aplicada” (placa identificadora original do veículo trocada por uma placa cuja identificação não indique um alerta de furto ou roubo).

Assim, o empirismo da Figura 27 aliado aos pressupostos da Teoria da Desorganização Social – TDS, apontam uma ordem espaço-social do mercado ilegal calcada nas periferias, onde há maior concentração de desmanches clandestinos e pontos de comercialização de automóveis suspeitos.

Em outro experimento, em que foi selecionado o quantitativo de veículos recuperados nos meses de abril-maio-junho de 2023 e posteriormente cruzado tais informações com dados socioeconômicos de cada bairro, foi verificada forte correlação ($r = 0,79$) entre a variável “veículos recuperados pela Polícia” e “população distrital”, como expõe a Figura 29.

Ou seja, nos bairros com maior número de habitantes é onde se recupera mais veículos com indicativo criminal.

Figura 29. Gráfico de Dispersão – População e Veículos Recuperados por bairro



Fonte: Autor (2023)

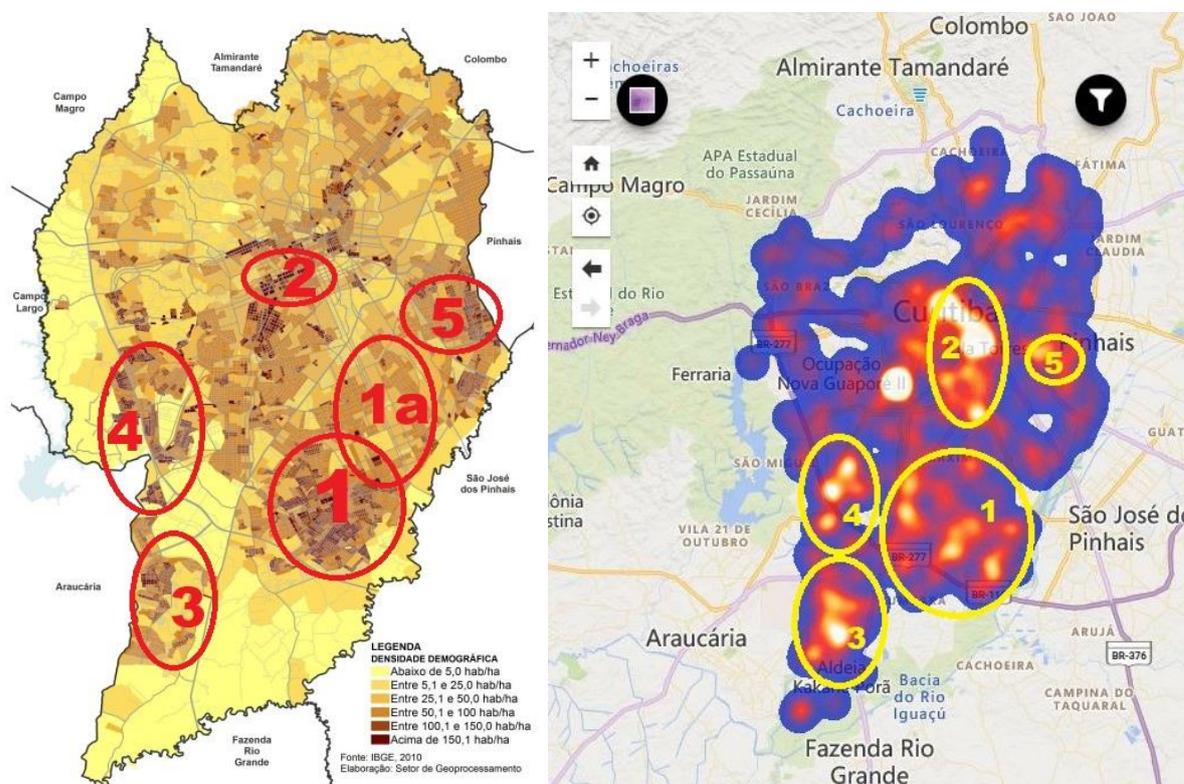
Tabela 9. Bairros mais populosos de Curitiba e veículos recuperados no trimestre

Bairro	Recuperados	População (Censo 2010)	Ranking Bairro (Recuperados)
1º Cidade Industrial de Curitiba	47	172.669	1º
2º Sítio Cercado	23	115.525	3º
3º Cajuru	17	96.200	6º
4º Boqueirão	15	73.178	8º
5º Uberaba	9	72.056	17º

Fonte: Paraná (2023)

Os dados encontrados reforçam a hipótese de que as periferias urbanas de Curitiba formam um indispensável elemento analítico do espaço, atuando como “espaço de consumo” dos bens produto de crime. Ainda, é nas periferias onde estão domiciliados uma parte significativa de pessoas que atuam como *puxadores*. A Figura 29a traz a densidade demográfica por setores do município (CURITIBA, 2021), mostrando como existe visível coincidência entre as áreas de alta densidade demográfica e os *clusters* de veículos recuperados, expressa na Figura 27 (à direita).

Figura 29a. Relação entre densidade demográfica e clusters de veículos recuperados da Fig.27



O destaque dos bairros Boqueirão e Uberaba nas Figura 29 e 29a se justifica pela função desses distritos como polo comercial do setor de autopeças, concentrando diversos

estabelecimentos especializados ao longo das tradicionais avenidas: Senador Salgado Filho (Uberaba) e Marechal Floriano Peixoto (Boqueirão), bem como os seus arredores.

Ainda, chama a atenção os percentuais de recuperação de veículos em São José dos Pinhais, muito mais altos que Curitiba (Tabela 6). E seguindo o raciocínio trabalhado por Lemos e Cunha (2022), onde os *clusters* de recuperação veicular se correlacionam com as atividades comerciais de desmanche e comércio automotivo de usados, é possível constatar os significativos índices de recuperação veicular e a atuação expressiva do município de São José dos Pinhais no setor automotivo (legal e ilegal)¹⁴³.

A estrutura urbana aqui analisada reforça a hipótese, portanto, da capital paranaense como “exportadora” de veículos produto de crime, com destino aos seus municípios satélites, ao interior do Paraná, aos estados vizinhos como Santa Catarina, e até mesmo países limítrofes como Argentina, Paraguai e Bolívia.

Curitiba ainda apresenta um consumo doméstico de veículos ilegais, muitas vezes comercializados como *pizeiras*. Os bairros periféricos protagonizam esse tipo de consumo, em razão de uma maior “desorganização social” (como já discutido na TDS) decorrente da escassez e exclusão socioeconômica. Importante registrar que a constatada desorganização social não valida a preconceituosa culpabilização de determinados grupos sociais, como lembra Lira (2014, p.133) ao citar jargões sectários ditos por alguns setores da sociedade: “os pobres são violentos”, “os imigrantes é que trazem a violência para a cidade”, etc. O mercado ilegal não tem um “tipo ideal” de sujeito e se adapta a pessoas de diversos estratos sociais. De políticos e empresários a jovens desempregados e trabalhadores de base.

4.2.3 Processo

Estudar o processo do mercado ilegal de veículos em Curitiba implica em analisá-lo no decorrer do tempo. Segundo Milton Santos (2020a), processo pode ser definido como uma ação contínua que se desenvolve rumo a um resultado qualquer, implicando em conceitos de tempo (continuidade) e mudança. Uma ocorrência isolada tem em si o seu processo, conhecido no mundo jurídico como *iter criminis*; a investigação policial, posterior a essa ocorrência isolada, também seguirá um rito, o Inquérito Policial; já a ação penal carrega aquilo que o conhecimento

¹⁴³ Exemplo qualitativo das recuperações veicular que ocorrem em São José dos Pinhais se vê na notícia abaixo: [Vigilante encontra carro desmanchado em estrada de São José dos Pinhais; veja vídeo - Banda B](#) Acesso em: 01. ago. 2023.

popular chama de “processo judicial” sobre um acusado; e por fim, a ação penal pode dar origem a um procedimento final, a execução da pena.

Como se não bastasse o conceito e a aplicação dessa continuidade, é preciso entender a essência de um processo, que não se encontra ou não se conforma com explicações unicamente temporais. Processo é, portanto, dinâmica, movimento. O movimento traz em si o espaço, afinal, tudo o que existe materialmente ocupa espaço, e com o mercado ilegal de veículos não é diferente.

Então partindo da definição dada por Lira (2014, p.124), entendendo que processo é “uma estrutura em movimento de transformação”, a proposta dessa seção não pode ser outra senão o estudo da dinâmica do mercado ilegal automotivo na teia do espaço-tempo. A Seção 3.1 explicou parte desse processo, analisando esse ramo criminoso a partir da DFRV como entidade relevante de influência e transformação dessa estrutura. Já a Seção 3.4 explicou fatores políticos e socioeconômicos que alteraram a dinâmica estrutural do crime automotivo, mudando intensamente as estatísticas. A Seção 4.1.1 demonstrou como o *cluster* 3 da Figura 27, envolvendo os distritos do Tatuquara e Campo de Santana, indica um acentuado processo de crescimento demográfico e criminal naquela região.

Assim, buscando analisar o comportamento do mercado ilegal de veículos ao longo do tempo, foi coletado um conjunto de dados sobre o quantitativo de furtos e roubos de veículos em Curitiba, compreendendo o período dos anos de 2017 e 2022.

Focando apenas a variável “tipo de veículo” é possível confirmar uma migração criminal relacionada a essa variável, vislumbrando um processo de maior atratividade por veículos do tipo motocicleta, que no ano de 2017 representou 11,4% dos veículos subtraídos na capital do Paraná e, em 2022, significou 28,9%. Esse fenômeno se observa também em outras cidades, como na capital paulista, onde o aumento de subtrações criminosas de motocicletas vem se tornando alvo de matérias jornalísticas. Lá o fenômeno é agravado pela incidência maior do “roubo de motos de alta cilindrada”¹⁴⁴, algo que não se verifica de forma tão expressiva no recorte espacial deste estudo, Curitiba.

A saber, o roubo de motocicletas representou 10,52% (115 ocorrências) dos F/R automotivos na capital paranaense durante o ano de 2017, caindo para 4,52% no ano de 2022 (62 ocorrências). Ou seja, a Curitiba dos últimos anos apresentou aumento das ocorrências envolvendo motocicletas, sobretudo pela modalidade Furto (artigo 155 CP), enquanto que na

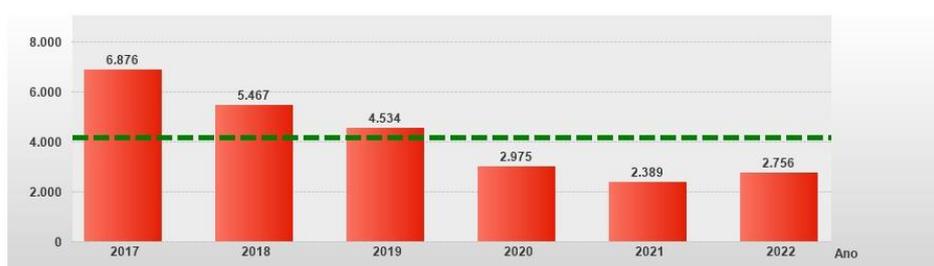
¹⁴⁴ Vide: [Roubos e furtos de motos disparam em SP | Mobilidade Estadão | MotoMotor](#) Acesso em: 23. jul. 2023.

modalidade violenta do Roubo (artigo 157 CP) houve significativa queda de 46,09% no período 2017-2022 (PARANÁ, 2023).

Os automóveis (carros), por sua vez, responderam pela fatia de 72% dos F/R de veículos em Curitiba no ano de 2017, e no final de 2022 representaram 58,1% desse total. As Figuras 30 e 31 mostram o acumulado de motocicletas e automóveis surrupiados por ano, confirmando a tendência motociclística.

Figura 30. Quantitativo de automóveis subtraídos por ano, em Curitiba (2017-2022)

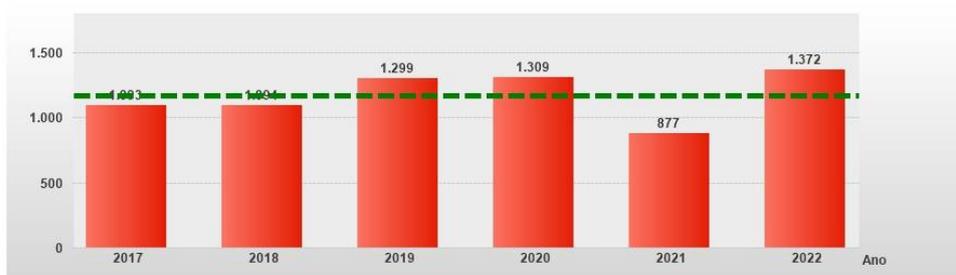
Quantidade de Furtos e Roubos de Veículos por Ano



Selection Status:
 strMunicípio CURITIBA
 numAno 2022, 2021, 2020, 2019, 2018, 2017
 strMes ALL
 strTipoVeiculo AUTOMOVEL

Figura 31. Quantitativo de motocicletas subtraídas por ano, em Curitiba (2017-2022)

Quantidade de Furtos e Roubos de Veículos por Ano



Selection Status:
 strMunicípio CURITIBA
 numAno 2022, 2021, 2020, 2019, 2018, 2017
 strMes ALL
 strTipoVeiculo MOTOCICLETA

Fonte: Paraná (2023)

No centro de Curitiba o cenário é ainda mais grave, pois em 2022 cerca de 52,8% dos veículos subtraídos naquele distrito eram do tipo motocicleta. Inclusive, ações integradas entre Polícia Civil e Polícia Militar foram realizadas no ano de 2020 com foco em associações criminosas que atuavam no mercado ilegal de motocicletas.

A Operação Titan¹⁴⁵, realizada em 5 de junho de 2020, investigou e prendeu *puxadores* que furtavam motocicletas no centro de Curitiba (Ponto A), levando-as para o bairro Santa Cândida (Ponto B) e posteriormente para municípios da região metropolitana como Colombo, Almirante Tamandaré, Rio Branco do Sul, entre outros (Ponto C).

Com o advento dessa operação policial, os demais membros da associação, que por falta de provas não foram alvo de medidas cautelares – como o mandado de prisão ou mandado de busca e apreensão – continuaram sob monitoramento, de modo que foi possível constatar a migração territorial desses atores, presos posteriormente no município de Colombo.

Os *puxadores* deixaram a região central de Curitiba para furtar motocicletas em Colombo, criando uma discrepância estatística entre os meses de maio e julho de 2020, indicando queda de 33% nos furtos de motos no centro da capital, e aumento de 154% em Colombo no mesmo período, como se vê abaixo:

Figura 32. Acumulado mensal de furto de motocicletas no município de Colombo



Selection Status:
 strMunicípio COLOMBO
 num.Ano 2020
 strTipoVeiculo MOTOCICLETA

Fonte: Paraná (2023)

¹⁴⁵ Vide: [Operação Titan prende quadrilha especializada em furtos de motos em Curitiba | Secretaria da Segurança Pública](#) Acesso em: 13 jul. 2020.

Figura 33. Acumulado mensal de furto de motocicletas no distrito central de Curitiba



Selection Status:
 strMunicípio CURITIBA
 strBairro CENTRO
 numAno 2020
 strMes ALL
 strTipoVeículo MOTOCICLETA

Fonte: Paraná (2023)

A investigação policial quando acompanhada da análise criminal (prática ainda incomum na rotina das polícias brasileiras) ganha força no constrangimento criminal, pois a investigação de qualidade da Polícia Civil soma-se aos esforços do policiamento preventivo da Polícia Militar. Vale lembrar que ambas corporações exercem influência nos índices de furtos e roubos de veículos.

Se vê, portanto, que atualmente o mercado ilegal de veículos tem passado por um comprovado processo de mudanças focais quanto ao tipo de veículo, demonstrando crescente predileção nos últimos anos por motocicletas, subtraídas majoritariamente de forma dissimulada e não violenta¹⁴⁶. Concomitantemente, a economia dos aplicativos vem remunerando motoristas que utilizem de modais rápido de transporte pelas cidades, como as motos, as bicicletas e novos modelos de veículos elétricos (scooters, patinetes, etc). A facilidade para trafegar entre os demais veículos dão a esses modais maior celeridade e fluidez para as diversas mercadorias demandadas por intermédio de um aplicativo digital, reforçando o processo de “uberização”¹⁴⁷ da economia e da vida urbana.

Ocorre que, como mencionado no Capítulo 1, essas empresas de tecnologia que mediam a circulação de coisas e pessoas se caracterizam atualmente pela individualização de lucros e socialização de prejuízos, sendo a criminalidade um desses reverses “compartilhados”.

¹⁴⁶ Dados do B.I indicam que o crime de Furto respondeu por 91% das motocicletas subtraídas no ano de 2021 em Curitiba (PARANÁ, 2023).

¹⁴⁷ Uberização é um neologismo que se refere à economia de compartilhamento, pela qual trabalhadores fazem uso de seus bens privados — como um carro ou motocicleta — para oferecer serviços por meio de uma plataforma digital. Essa nova modalidade de trabalho é pautada pelo trabalho por demanda, pela escassez de direitos e renda variável, em substituição ao trabalho do século XX, caracterizado pelo contrato, pelas leis trabalhistas e renda fixa.

A falta de regulamentação clara e precisa do Estado sobre essas empresas fomenta o mercado ilegal automotivo, permitindo que, a exemplo do caso de motoentregadores, alguns deles se utilizem de veículos ilegais ou irregulares como meio de transporte no trabalho para esses aplicativos. Inclusive, algumas dessas empresas digitais não exigem cadastro do veículo utilizado pelo entregador, tornando comum casos onde a motocicleta é financiada por um jovem universitário de classe média que trabalha entregando alimentos por aplicativos e, ao ser subtraída de seu proprietário, a motocicleta é vendida no mercado ilegal (geralmente ofertada como *pizeira*) a outro sujeito que a utiliza para auferir renda entregando alimentos pelos mesmos aplicativos¹⁴⁸.

Os novos modais elétricos também entram como uma problemática para a gestão de segurança pública, pois que ainda não são cadastrados no Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAL¹⁴⁹. Logo, a subtração criminosa desses veículos até então é registrada como um objeto comum, tal qual um relógio ou uma carteira. Ainda não são objeto de investigação, portanto, da Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos – DFRV.

4.2.4 Forma

Além do sistema espacial e sua evolução temporal, o mercado ilegal de veículos pode ser analisado pela sua forma, isto é, pela sua manifestação imagética. Milton Santos (2020a) diz que a *forma* é o aspecto visível de uma coisa, referindo-se a um arranjo ordenado de objetos, a um padrão.

Lira (2014) contribui para essa abordagem ao dizer que a forma urbana é composta pelos elementos resultantes dos desenhos arquitetônicos e urbanísticos, de modo que os desenhos arquitetônicos se expressam pela morfometria das casas, prédios, estabelecimentos comerciais, enfim, os diversos equipamentos urbanos. Já os elementos como: ruas, calçadas, quadras, praças e parques, apesar de guardarem dimensões arquitetônicas, influem diretamente na configuração do desenho urbanístico.

Diferentemente da análise sobre as “paisagens do medo”, realizada dialeticamente por Lira (2014) nos bairros da capital capixaba, este expediente se propôs a uma análise compreensiva das paisagens do crime, colocando no foco o desenho urbanístico de áreas com

¹⁴⁸ Constatação obtida pelo pesquisador durante a observação participante, investigando diversos casos de furto, roubo e receptação de motocicletas.

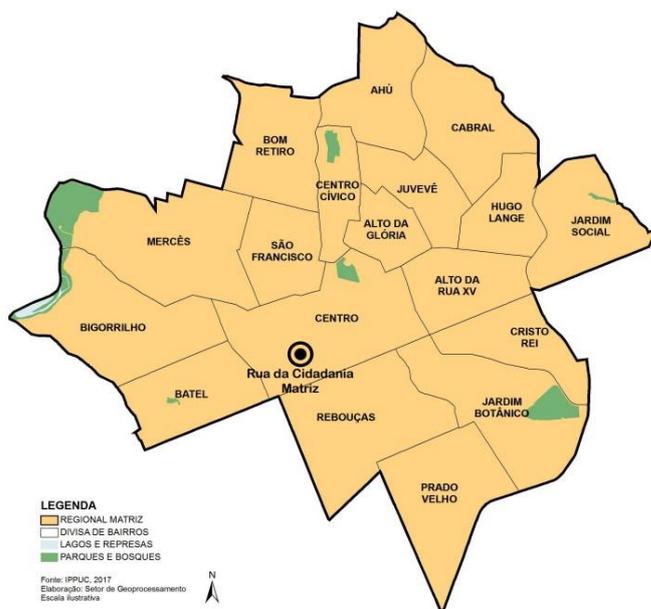
¹⁴⁹ Apesar da falta de regulamentação, já existem planos por parte do Conselho Nacional de Trânsito para disciplinar, futuramente, o cadastro desses novos veículos. Vide: [Bicicletas elétricas e ciclomotores terão nova lei de uso e circulação: entenda mudanças | Autoesporte \(globo.com\)](#) Acesso em: 16 jul. 2023.

alta incidência de furtos de veículos na região central de Curitiba. A proposta se ancora na ideia e método analítico de uma “arquitetura contra o crime”, defendida por Bondaruk (2007).

Aplicando então os conceitos à prática, é possível por meio da análise de dados espaciais sobre furtos e roubos de veículos compreender a paisagem típica desses crimes patrimoniais.

Os dados produzidos na Seção 3.4.1 e a Figura 5 do Capítulo 2 demonstraram como atualmente o problema dos furtos de veículos (artigo 155 CP) merecem a atenção do Estado e da sociedade, sobretudo na regional matriz¹⁵⁰ (como se vê na Figura 34), que concentrou 41,6% dos crimes dessa natureza no município. Somente no ano de 2022, foram 3970 veículos subtraídos mediante furto na capital do Paraná, representando 83,7% das subtrações criminosas no município (PARANÁ, 2023).

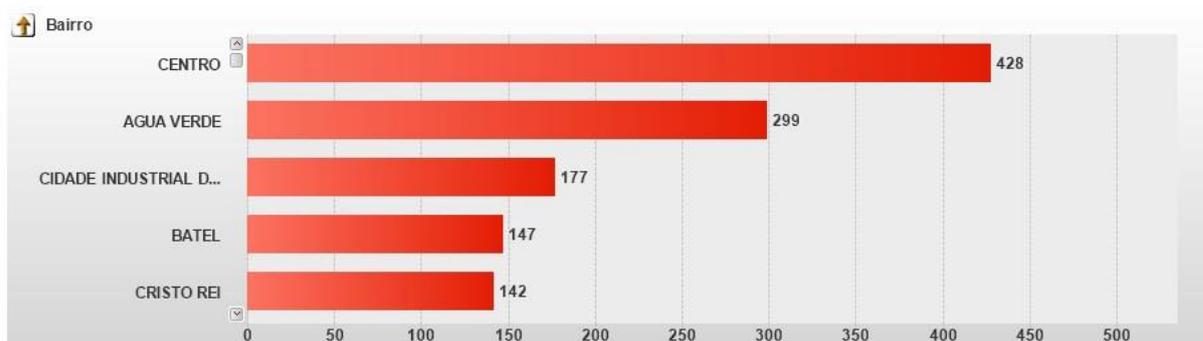
Figura 34. Regional Matriz



Fonte: Curitiba (2021)

¹⁵⁰ O município de Curitiba é dividido administrativamente em dez regionais. A regional matriz é composta por 18 distritos (bairros), entre eles o Centro. É a regional com maior concentração de atividade econômica.

Figura 35. Veículos furtados por bairro no ano de 2022, em Curitiba

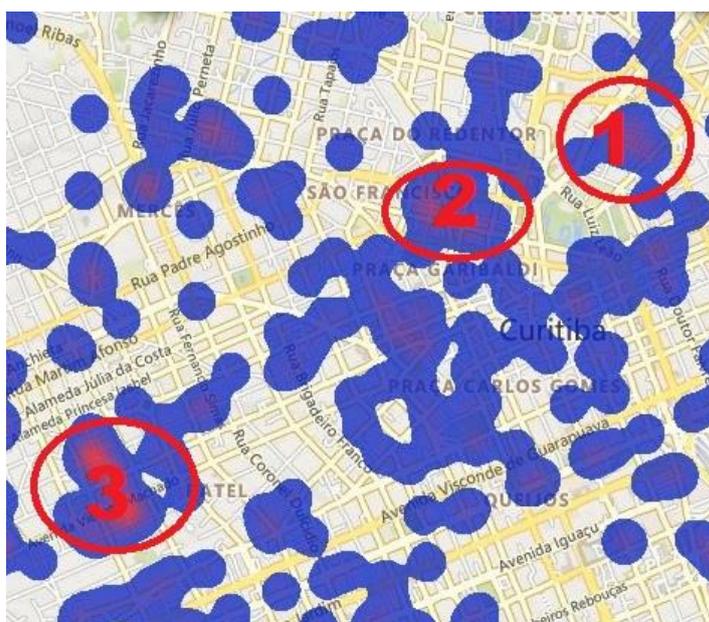


Selection Status:
 strMunicípio CURITIBA
 strNatureza FURTO
 numAno 2022

Fonte: Paraná (2023)

Ao analisar os dados de furtos de veículos, disponibilizados pelo sistema CAPEGEO, consideramos não apenas a morfologia dos *clusters* de maior evidência (concentração criminal) mas também a persistência deles ao longo do tempo. Assim, foi possível selecionar três locais da regional matriz que indicam preferência espacial dos *puxadores* de veículos, dada a alta recorrência de casos no ano de 2022. Tais *hotspots* se encontram nos seguintes bairros: Centro (rua 1), São Francisco (rua 2) e Batel (rua 3).

Figura 36. *Clusters* de furtos de veículos na região central de Curitiba, em 2022



Fonte: Paraná (2022)

A fim de evitar uma possível (e desnecessária) especulação imobiliária, bem como prezando pela ética acadêmica, não mencionaremos o nome dos logradouros que concentraram maior incidência de furtos de veículos ao longo do ano de 2022 na regional matriz, de modo que nos referiremos a essas vias públicas pela numeração do respectivo *cluster* da Figura 36.

Em trabalho de campo realizado nesses três logradouros que compõem o objeto da análise, foi possível o registro das seguintes imagens:

Figuras 37. Paisagens da “Rua um”, no bairro Centro





Figuras 38. Paisagens da “Rua dois”, no bairro São Francisco





Figuras 39. Paisagens da “Rua três”, no bairro Batel







No conjunto de imagens das Figuras 37 (Rua um, do Centro) e Figuras 39 (Rua três, do Batel) se vê pichações em muros e situação de abandono imobiliário. Na rua do bairro Centro foi possível encontrar ponto de ônibus com acúmulo de lixo e calçada destruída. Na rua do bairro Batel constatou-se até mesmo uma guarita de vigilância na calçada, a qual será discutida na Subseção 4.3.

As três paisagens apresentam padrões que explicam a alta incidência de furto automotivo nesses locais, quais sejam:

1. Rica oferta (em quantidade e diversidade) de veículos estacionados;
2. Ruas e calçadas ermas, com pouco fluxo de pedestres (vigilância natural);
3. Simplificação funcional da rua, atuando apenas como via e estacionamento público;
4. Imóveis do entorno em condição de abandono ou subutilização, fato já constatado pela Prefeitura (CURITIBA, 2021, p.21);
5. Muros altos e longos, nos termos do “efeito fortaleza” de Bondaruk (2007, p.154);
6. Presença de câmeras de monitoramento (vigilância artificial); e
7. Existência de centro médico, educacional ou cultural nas imediações.

Nos três casos foram encontrados poucos elementos, ainda que esparsos, de vigilância natural e artificial. Assim, resgatar o debate da Seção 2.3.2 se faz necessário, pois traz duas teses relevantes para a análise: o trabalho da jornalista e urbanista teórica, Jane Jacobs, e o trabalho do arquiteto e urbanista, Oscar Newman, ambos profissionais norte-americanos.

Jacobs (2011, p.377) traz críticas radicais sobre o automóvel e a estrutura urbana que dele decorre, como os estacionamentos públicos e privados, postos de gasolina, *drive-ins*, etc, entendendo que a cultura do veículo individual é um “instrumento de destruição urbana”, em razão dos já conhecidos problemas que o excesso de automóveis causa nas grandes cidades (trânsito, acidentes, estresse, conflitos, poluições, etc). Logo, as soluções propostas pela autora na área do transporte urbano passam, necessariamente, pelo fomento ao transporte público e políticas públicas que tragam maior movimentação de pessoas ao local do problema. Propõe a

existência de comércios em período alternados (diurno-noturno), áreas públicas de lazer e outras atividades que tragam “vida à cidade”, privilegiado mais o indivíduo-pedestre do que o indivíduo-proprietário. Tais propostas melhorariam, então, a segurança de ruas, calçadas e locais públicos pela cidade, sobretudo nas áreas centrais.

Newman (1996), por sua vez, diverge de Jane Jacobs quanto à solução, partindo do consenso de que a vigilância natural é um importante fator de constrangimento criminal. A ideia de “controle de acesso” e “territorialidade” por parte do cidadão é um dos fundamentos da Teoria do Espaço Defensável, pertencente àquele autor. A teoria propõe que cidadãos habitantes de um local – aqui entendido por “habitante” o sujeito que ocupa um local, seja para moradia, lazer, trabalho, etc – façam uso produtivo do espaço público do entorno, como calçadas e ruas, exercendo influência sobre essas áreas públicas de difícil gerenciamento.

Para Newman (1996) as áreas privadas geralmente são mais seguras pois o indivíduo exerce forte controle sobre elas, ao contrário do espaço comum. Logo, o uso de barreiras reais ou simbólicas que transmitam a mensagem “esse território pertence a alguém” aumentam a segurança naquele espaço.

Aqui é preciso destacar um cuidado na compreensão da Teoria proposta, pois alguns concluem, erroneamente, que o autor defende a ideia do “efeito fortaleza”, também chamado de “enclaves fortificados” por Caldeira (2011). O total isolamento arquitetônico da propriedade privada por meio de altos e fechados muros, negligenciando assim o espaço público do entorno, é contraproducente à ideia de segurança, como se vê nas Figuras apresentadas nesta Subseção. Oscar Newman demonstra ciência desse problema, sugerindo então que o espaço público possa ser vigiado e controlado pelo indivíduo (daí a concordância pontual com Jane Jacobs quanto ao poder da vigilância natural), criando uma área de influência chamada de “espaço semi-público”.

Bondaruk (2007, p.154) explica a teoria:

cada cidadão, segundo esta teoria, deve não apenas abranger seu espaço domiciliar como área de controle, mas estendê-lo para as áreas contíguas, terminando no espaço público, a rua, na qual também mantém um certo nível de controle, menos ativo que no interior de seu domicílio, mas igualmente importante.

Por fim, com base nos “espaços defensáveis”, Bondaruk (2007, p.148) sugere que nas ruas de menor movimento pode-se utilizar de um sistema de controle de acesso, através de sistemas que não eliminem o trânsito naquela via, mas o reduzam, como exemplo: lombadas e obstáculos sólidos que reduzam a velocidade de veículos, de modo a criar no criminoso a sensação de insegurança quanto à fuga por aquele local, caso cogite subtrair um automóvel.

A Teoria de Newman apresenta, portanto, aderência com a Teoria da Desorganização Social – TDS, debatida no Capítulo 2, pois fortalece o papel da comunidade que efetivamente vive o ambiente, de modo que esta auxilie o poder público na organização socioespacial do território. Do ponto de vista prático, exemplos desse modelo de organização harmônica entre Estado-Sociedade se encontra nos CONSEGs de Curitiba, os quais se reúnem mensalmente com as forças policiais e demais instituições públicas para debater estratégias de segurança pública, abordando assuntos gerais, como: rotina de policiamento nas ruas do bairro, segurança escolar, mediação de conflitos e crimes comunitários, iluminação pública, sinalização e pavimentação de ruas, investigação criminal, avaliação de risco e manutenção de árvores, etc.

Para finalizar, a paisagem das ocorrências do tipo “recuperação de veículo” não foi objeto de análise desta seção em razão do dinamismo espacial em que esse tipo de ocorrência se dá pelas vias públicas da cidade, geralmente no encontro entre o receptor do veículo e a Polícia, ou em desmanches e oficinas de adulteração (*buraco*). Ainda assim, é possível apontar áreas públicas comumente utilizadas por *puxadores* para deixar o veículo *esfriando* (Ponto B), como as ruas de bairro em que haja bastante veículo estacionado (em frente condomínios residenciais ou centros industriais), a fim de camuflar o veículo produto de crime entre os demais automóveis; estacionamentos comerciais (lavacar, supermercados, shoppings, hotéis, etc); ou mesmo garagens particulares (casa de amigos, familiares ou mesmo receptores que se prestam a guardar o veículo mediante pagamento).

4.2.5 Função

Se a forma permite a análise por meio de suas paisagens, a função sugere uma tarefa ou uma atividade esperada de uma forma, de modo que uma categoria do espaço está intimamente relacionada a outra (SANTOS, 2020a).

No trabalho de Lira (2014) é apresentada uma arquitetura urbana cuja função de segurança e autoproteção é interpretada como “arquitetura do medo”, pois o sentimento de medo da criminalidade seria a justificativa das construtoras para que a forma das casas, escritórios e condomínios se configurassem a desempenhar tais funções, resultando então na segregação espacial radicalizada entre o público e o privado (do muro para dentro se tem o espaço privado e de interesse do proprietário, enquanto que muro afora sobra o espaço geral, de interesse “exclusivo” da administração pública).

Tanto Caldeira (2011) como Pablo Lira (2014) sustentam a crítica aos muros e aos “enclaves fortificados” criadores de bolhas sociais, defendendo a tese de que uma cidade mais homogênea diminuiria de alguma forma a criminalidade.

Bondaruk (2007), por sua vez, traz a reflexão sobre o equilíbrio necessário entre a forma e função de um objeto. Compreende que os muros são fronteiras legítimas do território individual e, seguindo Oscar Newman (1996), propõe uma “arquitetura contra o crime”, de modo que o imóvel privado não seja um elemento adverso, mas harmônico ao espaço público.

Para se ter ideia dessa relação entre forma-função, um exemplo de objeto pouco inclinado à forma e mais preocupado com a função é o centro médico de emergência, como aqueles que o mundo assistiu aos montes durante a batalha contra a COVID-19 (Coronavírus) nos anos de 2020 e 2021. Construções improvisadas e temporárias, levantadas em evidente descompromisso com a estética, porém cumprindo a nobre função de salvar vidas.

Do lado oposto podemos citar um monumento (uma escultura) cuja essência recai completamente sobre sua forma, pelas suas cores, traçados e ângulos. Se desconsiderarmos os atributos estéticos dessa estátua o objeto fica desprovido de função, tamanho é o seu apelo à forma.

Eis que o equilíbrio proposto por Bondaruk (2007) nesse conflito entre formas e funções encontra aderência na análise desta Subseção, onde se vê a estética urbana de alguns locais da cidade (como mostrado na Subseção anterior) implicando em funções indesejadas, como a função criminógena que decorre de um desequilíbrio morfofuncional.

Como forma de conciliar teoria e prática, selecionamos dois estacionamentos de grande movimentação e popularidade em Curitiba, quais sejam: as áreas do Museu Oscar Niemeyer (MON) e do Parque Barigui. Ainda, buscamos na plataforma CAPEGEO (PARANÁ, 2022) os dados de furtos e roubos de veículos nesses estacionamentos e suas adjacências, no primeiro semestre de 2023.

Figura 40. Estacionamento do MON e ocorrências de F/R de veículos



Fonte: Autor (2023)

Figura 41. Estacionamento do Parque Barigui e ocorrências de F/R de veículos



Fonte: Autor (2023)

Como se vê, dentro desses estacionamentos não houve registros de furto ou roubo de veículos durante o período analisado, assim como a busca complementar por esses endereços na plataforma do B.I (PARANÁ, 2023) também não indicou alta casuística desse tipo de crime na região. Houve o registro de dois casos de furto veicular na região do MON (Figura 40) e três ocorrências do mesmo crime nas proximidades do Parque Barigui (Figura 41). Comparando esses dados com os *clusters* da Figura 36, os quais expressam dezenas de veículos subtraídos, surge então a pergunta: se em todos os cenários aqui analisados se vê farta aglomeração de veículos (em quantidade e diversidade), por que o fenômeno criminal incide com maior recorrência apenas em alguns locais específicos?

Da análise paisagística se vê diferenças entre os locais, não somente no tocante à forma, mas na função espacial. Nos pontos turísticos das Figuras 40 e 41 não se vê muros longos, altos e sombrios pela região; a vigilância natural é abundante, criando ao criminoso a sensação de

que qualquer transeunte daquela região pode ser uma testemunha do crime, o proprietário do veículo-alvo ou ainda pior, um policial *paisano*. Outro ponto é a existência de áreas residenciais, lazer e comércios na mesma região, diversificando o uso do espaço.

No estacionamento público do Parque Barigui há, no entorno dos veículos estacionados, comerciantes e vendedores ambulantes que ofertam alimentos, balões, brinquedos e até aluguel de bicicletas aos indivíduos e famílias que visitam o parque; ainda, percebe-se a existência de vigilantes informais do tipo “flanelinha”. Soma-se a isso a existência de uma base da Guarda Municipal de Curitiba no local e as frequentes rondas¹⁵¹ da Polícia Militar por todo o parque. Esses fatores aumentam o grau de vigilância natural e diversificação de usos no estacionamento do parque, de modo que o espaço exerça (também) a função de segurança contra o crime, como propõe Jane Jacobs (2011).

Já no estacionamento do MON, além da alta vigilância natural oriunda dos visitantes do museu, há os donos (ou pais) de animais de estimação que frequentam o campo verdejante anexo ao prédio, local conhecido pelo trocadilho “ParCão”. O diferencial entre o MON e o Barigui reside no modo como a função de segurança é exercida em cada espaço, pois no museu há uma empresa privada gerenciando o estacionamento e controlando o acesso de veículos por cancelas eletrônicas (Figura 40), conforme sugere Oscar Newman (1996) ao trazer a ideia de um espaço “semi-público” e “espaço defensável”.

Funções socioespaciais:

Outro aspecto a ser analisado é a função social que as áreas urbanas assumem. Nesse sentido, a Pesquisa Origem e Destino realizada pelo IPPUC na regional matriz de Curitiba aponta que: 49,5% dos deslocamentos com destino à essa regional se dá para fins de trabalho, 22,8% para fins de estudo e 8,4% para fins de saúde (CURITIBA, 2021, p.35).

A Figura 42, abaixo, mostra como os *clusters* analisados na subseção anterior se localizam nas proximidades de polos educacionais e centros para tratamento de saúde.

Seja em razão do trabalho, da educação ou questões de saúde, essas funções sociais apresentam um fator em comum, qual seja, a atividade rotineira e um certo conhecimento prévio do público que frequentará tais regiões: trabalhadores civis; estudantes; enfermos, idosos e seus acompanhantes. Assim, os dados de alta recorrência criminal nos *clusters* e as funções

¹⁵¹ Ronda é um termo da comunidade de segurança que se refere a atividade de patrulha ou inspeção de uma área, a fim de verificar se tudo está em ordem.

4.3 A VIGILÂNCIA DOS FLANELINHAS

Na Seção anterior a vigilância natural foi abordada como relevante fator de segurança viária. No entanto, esse é um tema que muitos encaram erroneamente como solução estanque aos crimes patrimoniais, bastando que o proprietário disponha de pessoas ou câmeras que vigiem constantemente o patrimônio para, assim, garantir que o objeto esteja em segurança.

Na análise sobre a Forma espacial (Subseção 4.2.4) foram encontrados elementos naturais e artificiais de vigilância em locais que manifestamente são pontos preferenciais dos ladrões de veículos, demonstrando a relevância dos aspectos outros na cena do crime, como já fora discutido naquela Subseção.

Ainda assim, da imagem de uma guarita de vigilância entre as Figuras 39 e as imagens registradas nas imediações do cluster 1, no bairro Centro (Figuras 43, abaixo), chama a atenção outro ator do mercado automotivo, presente em diversas cidades brasileiras: o guardador autônomo de automóveis, popularmente conhecido como “flanelinha”.

Figuras 43. Flanelinhas atuando em áreas de alta incidência de Furtos no centro de Curitiba



A atividade de flanelinha é reconhecida pela Lei federal nº 6242/1975 e regulamentada pelo Decreto nº 79.797/1977. Trata-se de indivíduo que atua nas ruas das grandes cidades oferecendo serviços de vigilância automotiva em áreas públicas de ruas movimentadas ou áreas comerciais em que a demanda por estacionamento seja maior. Oferece-se para cuidar do veículo estacionado em troca de uma pequena taxa pelo serviço.

As disposições jurídicas que regulamentam essa atividade se encontram obsoletas, uma vez que são anteriores à Constituição Federal de 1988. Não só isso, tais leis enxergam o guardador de veículos como sujeito inserido numa atividade formal, registrada perante o Ministério do Trabalho e tão estruturada a ponto de formar sindicatos, algo que atualmente não condiz com a realidade. Esse tipo de ocupação se enquadra no conceito de “circuito inferior da economia” (SANTOS, 2013b, p. 57), dada sua informalidade e vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores que atuam nesse ramo. Por ser informal, é pouco estruturada e instável, enquanto que o sindicato (se existir) geralmente conta com poucos associados, resultando em baixíssima representatividade.

Além da informalidade, o ramo dos flanelinhas é marcado por relatos de extorsões, ameaças e danos aos automóveis, numa relação paradoxal em que o “cuidador” por vezes incorre em infrações como a prática de atividade ilegal (art. 47 do Decreto-Lei nº 3688/1941, conhecido como Lei das Contravenções Penais) e constrangimento ilegal (art. 146 CP) contra o motorista¹⁵².

Ainda assim, em Curitiba a atividade é tolerada pelas autoridades locais, por comerciantes do entorno e pelos próprios motoristas, alguns dos quais percebem alguma melhoria na sensação de segurança em áreas com esse tipo de serviço¹⁵³.

O município do Rio de Janeiro, por sua vez, parece ser a cidade que mais tentou regulamentar a atividade dos flanelinhas, em vão. Oneir Guedes (2009) menciona como uma licitação promovida pelo município procurou terceirizar o serviço de vigilância profissional em áreas de grande movimentação de veículos, conhecidas como “zona azul”. No entanto, segundo o autor, o projeto também fracassou, levando-o a concluir que a proibição e a criminalização da cobrança de taxas pelo serviço de vigilância em locais públicos seriam a solução adequada.

Ocorrer que, na capital do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, a proibição e o combate deliberado também não funcionou. A Lei Complementar municipal nº 874/2020¹⁵⁴ proibiu a

¹⁵² Vide: [Flanelinha condenado por atividade ilegal \(artigo 47, da Lei das Contravenções Penais\) | Jusbrasil](#) Acesso em: 03 jun. 2023.

¹⁵³ Vide: [Sob o domínio dos flanelinhas \(gazetadopovo.com.br\)](#) Acesso em: 02 ago. 2023.

¹⁵⁴ Vide: [Lei Complementar 874 2020 de Porto Alegre RS \(leismunicipais.com.br\)](#) Acesso em: 02 ago. 2023.

atividade de flanelinha pelas ruas da cidade, prevendo multas em caso de descumprimento. A realidade atual, no entanto, mostra que a lei proibitiva não trouxe mudanças significativas aos munícipes, pois falta fiscalização, efetividade das multas aplicadas e política pública que contemple o sujeito alijado do cargo informal de flanelinha, auxiliando-o na recolocação ao mercado de trabalho¹⁵⁵.

¹⁵⁵ Vide: [Como solucionar o problema dos flanelinhas em Porto Alegre? | GZH](#) Acesso em: 02 ago. 2023.

5 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Ao longo dos três últimos capítulos este expediente explorou e estabeleceu relações entre conhecimentos práticos e teóricos da geografia do crime, no objetivo de explicar a lógica, os atores e a espacialidade do mercado ilegal de veículos.

A articulação entre as diferentes Teorias Criminais da Seção 2.1 demonstrou como cada teoria explica o crime por diferentes prismas. Das dez teses apresentadas naquela seção, observou-se que, na prática, a Teoria positivista lombrosiana ainda é fortemente utilizada por policiais como lente de interpretação do fenômeno criminal, sustentando preconceitos deterministas (denunciados pela Teoria do Etiquetamento – T.E e pelas Teorias Neomarxistas - TNM) que persistem na área da segurança pública. Tais preconceitos estão amparados, ainda que inconscientemente, na ideia de um delinquente nato, estereotipado, mentalmente doente ou incapaz de exercer sua cidadania plena. A partir dessa raiz antiquada é que se estabelece uma relação entre o “ser humano incapaz” e um objeto com defeito de fábrica, pois, à interpretação da teoria lombrosiana ambos sofreram alterações naturais que determinam o seu futuro ou a falta dele. Logo, tal qual um objeto defeituoso, na visão de alguns policiais o ser humano “incapaz” pode ser descartado e, ao extremo, desprovido da vida e de seu valor. Essa moralidade primitiva e aparentemente amparada na “ciência”, quando levada ao senso comum pode ser traduzida em chavões de fácil compreensão pelo homem médio: “bandido bom é bandido morto”, “aquele sujeito não tem futuro”, etc.

Outras teses, como a Teoria da Anomia (T.A), explicaram o crime pelo mal funcionamento das instituições (Estado, Leis, Polícia, Escolas, Justiça, etc) e pela desorganização socioespacial (TDS), chamando a atenção da gestão pública pela busca da excelência constante em suas práticas funcionais e organizacionais.

Essa discussão criminológica demonstrou como cada uma das principais teses explica o crime na medida da sua complexidade e de seu contexto, não devendo cada teoria ser considerada "certa" ou "errada", mas adequada ao objeto da análise. Errada é a interpretação que se faz delas. Também demonstrou como é possível utilizar mais de uma teoria na análise situacional do crime, conforme demonstrado pelas Teorias da Oportunidade (T.O = T.A.R + T.E.R + TPC).

Por fim, no que tange ao mercado ilegal de veículos enquanto estrutura capitalista voltada para enriquecer de forma ilícita seus membros, a Teoria Econômica do Crime (TEC) e a Teoria das Escolhas Racionais (T.E.R) demonstraram grande aderência na explicação do fenômeno ao longo deste expediente. Igualmente, a Teoria da Associação Diferencial (T.A.D)

trouxe contribuições na compreensão de assuntos mais sensíveis, como a cultura organizacional permissiva, o abuso e a corrupção policial.

A Seção 2.2 propôs uma reflexão sobre os objetivos da Geografia Criminal enquanto área dedicada a estudar as relações de poder, entendendo que o crime organizado é um projeto elaborado por indivíduos com a finalidade de exercer subversivamente o poder, a despeito do Poder Estatal e da moral estabelecida. Nessa disputa entre Estado e crime o poder político assume papel decisivo, isto é, o envolvimento de civis nos assuntos da segurança pública é um fator contributivo no combate à criminalidade. Os argumentos construídos naquela seção permitiram cristalizar a ideia de que esse combate deve ser realizado com participação direta da sociedade, auxiliando a investigação democrática por meio de instituições populares como o CONSEG, a imprensa e os eficientes canais de comunicação entre forças policiais e o cidadão.

O conhecimento produzido no Capítulo 3 apresentou os atores formais e informais do mercado ilegal de veículo, compreendendo como a cultura organizacional permissiva (GLITZ, 2017) implica em ambiente anômico e, ainda, na inversão de finalidade das instituições, como se viu nos escândalos de corrupção sistêmica pelos quais passou a DFRV nas últimas décadas.

Ainda assim, o auspicioso modelo de gestão policial aplicado sobre aquela delegacia nos últimos anos mostrou resultados positivos, tanto do ponto de vista social – participação na redução dos índices criminais – como institucional, nas melhorias infraestruturais, funcionais e morais. O trabalho integrado da PCPR com os órgãos de controle é outro fator de grande impacto na mudança daquela delegacia especializada, justificando o conceito de “Nova Polícia” atribuído por Guaracy Mingardi (1992).

Destaca-se que, embora do ponto de vista qualitativo e lógico-conceitual o novo modelo de gestão policial tenha se mostrado mais eficiente, este trabalho não pôde produzir dados quantitativos nesse assunto, em razão das mudanças serem ainda recentes, observado também a enorme complexidade para estabelecer parâmetros na busca de dados confiáveis de produção policial. Um dos responsáveis por tamanha dificuldade no controle de resultados foi o Inquérito Policial enquanto instrumento de investigação, uma vez que, até o ano de 2018 esse instrumento era elaborado de forma física (em livro) no estado do Paraná, dificultando uma busca precisa.

Em que pese os avanços de gestão serem dignos de registro, o trabalho encontrou, pela observação participante, algumas deficiências funcionais que ainda fomentam a informalidade e diminuem o profissionalismo. É o caso das funções informais de chefia, exercidas por Agentes de Polícia Judiciária e chamadas tradicionalmente de “superintendência” e “chefia cartorária”. Logo, ficou constatada uma ausência de lógica remuneratória para essas funções informais, de

modo que os policiais assumem as grandes responsabilidades de uma superintendência ou chefia cartorária, normalmente, por uma das três motivações:

1. Cordial (proximidade pessoal com o delegado de polícia da repartição);
2. Paixão vocacional (afinidade com os assuntos da administração e liderança); ou
3. Interesse racional degenerado (possíveis ganhos ilícitos).

Urge a necessidade da corporação reconhecer e remunerar legalmente tais funções de assessoramento ao delegado, pois são legítimas, relevantes e necessárias à gestão policial.

Na seção 3.2 o trabalho pôde demonstrar como as atividades das ORCRIMs se relacionam com os pressupostos da Teoria Econômica do Crime (TEC), uma vez que elas se propõem à obtenção de lucros exorbitantes por meios ilícitos, e por vezes explorando as vantagens da globalização e das fragilidades do sistema capitalista. Demonstrou também como a indústria automotiva, ao não priorizar o *design* contra o crime (BONDARUK, 2008) no projeto automotivo de veículos populares, facilita a ação criminosa e contribui, ainda que implicitamente, com os índices de furto e roubo de veículos nas grandes cidades brasileiras.

Ao abordar a escala internacional, a pesquisa explicou o fenômeno do comércio ilegal entre países vizinhos ao Brasil e como aquelas sociedades legitimaram veículos irregulares que muitas vezes eram produto de crime ocorrido em território brasileiro. Também compreendeu como a figura da “*pizeira*” é nebulosa e muito usada por criminosos para esconder a real procedência de veículos roubados, ofertando-os no mercado popular como veículos com supostas pendências meramente administrativas. Com o advento das placas padrão Mercosul espera-se que haja melhora na fiscalização e compartilhamento informacional entre os países-membros desse bloco econômico, superando problemas observados na década passada, como o *perdonazo*, e garantindo tanto a segurança patrimonial dos cidadãos como o desenvolvimento regional na América do Sul. Assim, sendo as ORCRIMs um fenômeno cada vez mais transnacional, o combate a elas deve se dar em compasso ao contexto social do século XXI, como consta na “Declaração sobre a Segurança nas Américas”, da OEA, que propõe: modelo racional-legal, cumprimento dos direitos básicos do ser humano e constrangimento criminal por meio de instituições fortes e democráticas.

Na Seção 3.3, ao tratar da cultura tradicional brasileira e a “moralidade da violência” (FRANCO, 1997), foi possível compreender os fenômenos sociais que contribuem com o aumento da vitimização em casos de latrocínios.

Não somente na sociedade civil, mas também nas instituições de segurança pública o discurso da violência se observou fortemente presente entre os profissionais de segurança pública, muitos dos quais creditaram a queda da variável “furtos e roubos de veículos” durante o período 2017-2021 ao aumento inversamente proporcional da variável “mortes em confronto” de indivíduos que enfrentaram as forças policiais.

Embora a testagem estatística tenha apontado, à priori, forte correlação inversamente proporcional entre essas duas variáveis ($r = -0,9$), a análise abrangente do fenômeno comprova uma co-incidência, no sentido literal da palavra, durante o período de 2017 a 2021. Isto pois, quando analisado os anos 2012-2016 a correlação apontou um resultado antagônico, cujas variáveis compõem uma relação diretamente proporcional ($r = 1,0$), nos levando a inferir que: quanto maior as mortes em confronto com a Polícia, maior o número de veículos subtraídos na cidade.

Ora, a síntese que se pode tirar dessas duas hipóteses tão antagônicas e presente na mesma década analisada (2012-2021) é o fato de que a variável “mortes em confronto” representa um argumento nada adequado para justificar a baixa criminal, tanto pelo ponto de vista legal como pelo factual. Não se trata, portanto, de uma relação causa-efeito.

Isto posto, a Seção 3.4 trouxe dados robustos que indicam um fator mais racional na explicação da expressiva queda criminal de F/R nas cidades brasileiras, a Lei Nacional dos Desmanches. O fato da redução criminal foi verificado tanto no recorte espacial deste expediente – Curitiba – como na capital paulista e na cidade de Natal, estado do Rio Grande do Norte.

A entrevista com um representante do setor de reciclagem automotiva obteve informações que sustentam os argumentos aqui produzidos e debatidos, permitindo inferir que a regulamentação do setor de desmanche foi uma iniciativa eficaz e de grande influência na redução das estatísticas criminais. Tal iniciativa do Estado ocorreu em parceria com empresas que buscaram a superação do estigma que esse setor historicamente sofreu, de modo que a regulamentação possibilitou não só a profissionalização do ramo mas o aumento da credibilidade e lucratividade de empresas devidamente certificadas.

O expediente também produziu resultados ao analisar o ambiente socioeconômico, identificando nos dados um fenômeno de migração criminal (Subseção 3.4.1), onde os casos de Roubo (art. 157 CP) apresentaram vertiginosa queda após o ano de 2017 em Curitiba, enquanto que os furtos apresentaram queda mais modesta. Paralelo a esse fato foram apontadas mudanças econômicas ocasionadas pela tecnologia no período de 2015 a 2022, caracterizado pela

popularização dos serviços digitais nas grandes cidades, trazendo assim maior protagonismo às motocicletas populares (facilmente subtraídas por furto, como explicado na subseção 3.2.1).

A Seção 3.5 apresentou tecnologias utilizadas tanto por policiais como por criminosos, demonstrando que atualmente ambos os atores dispõem de vantagens e desvantagens operacionais que os colocam em uma disputa tecnológica, de alguma maneira, simétrica. Destacou também a importância da investigação veicular se debruçar sobre os mercados digitais (aplicativos e comunidades virtuais para compra e venda, etc) e estar aberta ao diálogo constante com a sociedade civil para o recebimento e apuração de denúncias por todos os meios de comunicação possíveis, de modo a aumentar a efetividade das ações policiais (coleta de provas, indiciamentos, prisões em flagrante, mandados de prisão e mandados de busca e apreensão).

O Capítulo 4 trouxe resultados que provam a correlação entre as áreas de recuperação de veículos produto de crime e a existência de desmanches legais ou ilegais em seus arredores, corroborando o trabalho de Lemos e Cunha (2022). Trata-se de importante indicativo de crime, que deve ser considerado em qualquer análise criminal voltada para o mercado ilegal de veículos.

O Capítulo também produziu análise de acordo com as categorias do método geográfico. Demonstrou como a estrutura do mercado ilegal automotivo subtrai o patrimônio em áreas urbanas centrais para o consumo em áreas periféricas, nas mais diversas escalas (do local ao internacional); e comprovou como os veículos subtraídos têm mais chances de recuperação dentro dos primeiros 15 dias após o fato criminoso.

Na subseção 4.2.3, foi demonstrado como atualmente o mercado ilegal de veículos tem passado por um processo de mudanças focais quanto ao tipo de veículo nos últimos anos, onde a crescente predileção por motocicletas e veículos alternativos resultou em alteração no *modus operandi* de subtração, com técnicas dissimuladas e não violentas.

Pablo Lira (2014), Milton Santos (2020a) e Roberson Bondaruk (2007) colaboraram com os debates sobre a forma e função (Subseções 4.2.4 e 4.2.5). As interpretações desses autores, em alguns pontos opostas, contribuíram para a identificação de padrões urbanísticos que explicam a alta incidência de furto automotivo no município de Curitiba.

Foi identificado estacionamentos públicos e de grande movimentação de veículos, porém com baixa incidência de furto e roubo automotivo, despertando a curiosidade para compreendê-los sob o ponto de vista teórico e prático. Tanto o Parque Barigui como o Museu do Oscar Niemeyer (MON) apresentaram alta vigilância natural em razão do grande público que frequenta esses locais como espaço de lazer, cultura e trabalho. Nesse sentido, Jane Jacobs

(2011) e Oscar Newman (1996) parecem concordar que essa vigilância é um grande fator de segurança urbana, gerando "vida na cidade" e cumprindo com a função de espaços plenos para a cidadania.

No entanto, a administração privada no estacionamento do MON é um fator que não se verifica no Parque Barigui, cujo estacionamento é aberto ao público e conta com a vigilância de flanelinhas, comerciantes próximos aos veículos e os próprios usuários do parque. Segundo Oscar Newman (1996) o caso do MON ganha aderência com seu modelo de "espaço defensável", propondo que áreas prováveis de serem alvos da criminalidade sejam defendidas pelos indivíduos num conceito de "espaço semi público". Nesse sentido os projetos de "vizinho de olho", tão difundidos pelos CONSEGs da capital paranaense, também são ações ligadas à teoria de Newman.

Ao analisar as funções socioespaciais da regional matriz de Curitiba, constatou-se que muitos dos crimes ali cometidos se dão mediante um conhecimento prévio da região e do possível perfil da vítima, conforme explica a Teoria das Atividades Rotineiras (T.A.R).

Por fim, ao tratar dos guardadores autônomos de veículos (flanelinhas), foi possível compreendê-los como um elemento auxiliar de segurança que, sozinho, exerce pouco influência no constrangimento criminal, mas quando aliado a outros fatores de segurança pode fazer com que o espaço cumpra sua função de segurança.

Embora Guedes (2009) encare a atividade como desnecessária, baseando-se nos problemas decorrentes da informalidade e no fracasso da regulamentação realizada por diversos municípios, é possível que a regulamentação e terceirização da segurança em áreas de grande rotatividade de veículos, como aquelas exploradas nos *clusters* da regional matriz de Curitiba (subseção 4.2.4), resultem em queda dos índices de furto automotivo.

É possível que o vigilante automotivo devidamente profissionalizado e prestando serviço de maior valor agregado que os "flanelinhas" cumpra melhor a função de "guardião capaz" do veículo, prevista na Teoria das Atividades Rotineiras (T.A.R). Esse vigilante também atuaria como sujeito controlador do espaço, previsto em Oscar Newman (1996).

Ainda, é possível que o poder público substitua ou mesmo empregue indiretamente flanelinhas que antes operavam na informalidade, implantando atividade formal e de nível profissional a ser desempenhada por empresa licitada pela Prefeitura, de modo que esta exerça controle sobre a área e faça cumprir a função espacial de segurança.

5.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma das principais contribuições deste trabalho reside na compreensão sobre a função da análise criminal, compondo a “inteligência policial” enquanto metodologia eficaz de combate aos mercados ilícitos. Nesse contexto metodológico a geografia criminal tem muito a contribuir com a segurança pública, seja na produção e análise cartográfica, ou mesmo na crescente tarefa de coleta, organização, análise, compartilhamento, guarda, gestão e interpretação dos dados criminais e geoespaciais disponíveis em plataforma de *Business Intelligence – B.I.*

Outra contribuição foi o conceito de uma "Nova Polícia", moderna, leal às Leis e integrada aos diversos setores do Estado e da sociedade. Esse modelo traz mais que um conceito de gestão, pois sugere uma metodologia de segurança pública que é condizente com as necessidades científicas e informacionais do século XXI.

Embora em sua gênese esse conceito fora aplicado na Polícia Civil de São Paulo nos idos de 1983, cuja existência foi breve e seu fim melancólico, a Nova Polícia no contexto da Polícia Civil do Paraná vem sendo implantada com prognóstico de um projeto duradouro e de resultados sociais e institucionais positivos. Alguns resultados já podem se observar numa unidade de polícia especializada de Curitiba, a DFRV, a qual desde o seu último grande escândalo de corrupção sistêmica, em 2013, vem aplicando critérios para a seleção de gestores naquela unidade, de modo que atuem em parceria com órgãos de controle da atividade policial e se utilizem da metodologia científica na prática policial, atacando o mercado ilegal de veículos em todos os níveis da estrutura ilegal (operacional, instrumental e estratégico), assim como em diferentes escalas geográficas (municipal e estadual).

A CPI do Narcotráfico, a Operação Vortex e as estatísticas criminais da época indicam que a DFRV fora usada por mais de uma década como estrutura anexa ao crime organizado. Ainda assim, uma dúvida não respondida por essas investigações e tampouco por este expediente permanece aberta: a estrutura ilegal descoberta na DFRV estava a serviço de quem?

Se esse mistério não pôde ser respondido ainda, outros foram esclarecidos com êxito, como o modelo da "velha polícia", cujas características, modo de pensar e de agir foram descritos no Capítulo 2, sobre a Teoria Lombrosiana, e nas discussões práticas do Capítulo 3. Podemos dizer que esse modelo antiquado e pouco transparente se fundamenta numa lógica que produz o aumento da criminalidade, pois que seu discurso eivado de preconceitos, generalizações errôneas e uma intolerância meramente retórica contra o crime, não condiz com suas ações práticas, pois se observa flagrante ilegalidade em grande parte delas. Os discursos

segregatórios e injustos, bem como os atos que fomentam o delito, como abusos e os *acertos*, são exemplo dessa subcultura existente nas polícias.

Um desses discursos presta apologia às “mortes em confronto”, entendidas como ação eficiente de constrangimento criminal. Ao testar variáveis estatísticas na Subseção 3.3.2 os resultados obtidos demonstraram que esse discurso presta uma explicação contraditória, cujo objetivo parece subversivo e paradoxal, pois incentiva que agentes da Lei promovam a desordem social e a selvageria, reagindo brutalmente (e não racionalmente) ao ato criminoso e atentando contra a vida de indivíduos ao arripio da Lei. Destaca-se que, segundo o artigo 301 do Código de Processo Penal – CPP¹⁵⁶: Qualquer pessoa do povo pode e os agentes policiais devem *prender* quem quer que seja encontrado em flagrante delito.

Logo, o flerte à banalização da legítima defesa, a apologia ao abuso, à tortura ou ao *acerto* (realidades obscuras que este expediente teve de abordar) não se sustentam como argumento causal de qualquer baixa no cenário criminal.

A Lei Nacional dos Desmanches figura como argumento relevante na explicação do constrangimento criminal, pois regulamentou atividades de desmonte e comércio automotivo, além de tornar mais clara a distinção entre o estabelecimento comercial legalizado e o desmanche irregular ou clandestino. Como propõe a Teoria Econômica do Crime (TEC) e sua lógica de custos e benefícios, iniciativas jurídicas como essa Lei aumentam os riscos de o criminoso ser preso e cumprir rigorosamente a pena, constrangendo, portanto, o empreendimento criminoso. Esse é um fator que não deve ser analisado de forma estanque e determinista, pois mesmo as evoluções na gestão pública que elevaram o profissionalismo nas Polícias; o advento das novas tecnologias; e o contexto macroeconômico em favor do mercado de motocicletas são, juntos, fatores que justificam a queda criminal de veículos em diversas capitais.

A economia dos aplicativos vem remunerando motoristas que utilizam de modais mais fluídos de transporte nas cidades, como as motos, bicicletas e modelos alternativos de veículos elétricos (scooters, patinetes, monociclos, etc). Esses novos modais futuramente serão incorporados ao RENAVAL e, com isso, passarão a ser atribuição investigativa da DFRV, aumentando a demanda sobre essa delegacia especializada. Logo, a gestão policial precisa se antecipar em estruturar, com recursos materiais e humanos, as delegacias especializadas de repressão aos crimes patrimoniais.

¹⁵⁶ Decreto-Lei nº 3689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Penal brasileiro.

A arquitetura ambiental e a análise situacional do crime se mostraram grandes aliadas da gestão pública, uma vez que oferecem diagnósticos urbanísticos sobre a “morfologia criminal” e apontam paisagens e formas urbanas que favorecem a reincidência delituosa.

Na capital do Paraná foi possível encontrar três áreas criminógenas que apresentaram alta casuística de subtração automotiva. Por meio dos dados espaciais obtidos pelo CAPEGEO foi possível constatar que os bairros periféricos de Curitiba são áreas de consumo de veículos e autopeças suspeitas (objetos que compõem o fluxo econômico), e região de maior predominância de desmanches automotivos (fixos econômicos). A demanda maior nesses distritos se dá em razão da “desorganização social”, ocasionada pela escassez e exclusão socioeconômica de grande parte de seus habitantes. Essa desorganização social não valida a preconceituosa culpabilização de certos grupos sociais ou mesmo o determinismo criminal que aponta áreas pobres como regiões exclusivas do crime, até porque, é nos bairros centrais onde residem muitos dos “gestores criminais” do mercado ilegal de veículos. São eles que se encarregam de emanar ordens sem correr os riscos típicos dos *puxadores*, adulteradores e receptadores que “colocam a mão na massa”.

Portanto, à gestão pública cabe a hercúlea tarefa de combater o mercado ilegal em seus mais diferentes níveis (operacional ao estratégico) e etapas produtivas do veículo ilegal (subtração, transporte, venda e consumo). Para tanto, diante do forte assédio econômico que essas organizações intentam para corromper e burlar a fiscalização, os agentes da Lei atuantes nesse ramo precisam cumprir certos requisitos morais e técnicos, como: comprovação de histórico funcional ilibado; não ser dependente de drogas, álcool, jogos, etc; ter conhecimento e afinidade com a metodologia investigativa moderna, cujos métodos passam pela interceptação telefônica, extração e análise de dados telemáticos, análise de dados bancários, manuseio de softwares e sistemas informacionais, além de entrevistas técnicas com suspeitos/testemunhas e gestão racional-legal das fontes humanas (informantes).

Ao gestor policial atuante nesse ramo é preciso um modelo de gestão que supere os padrões da “velha polícia”, cujo modo de trabalho sempre foi avesso aos princípios da transparência e da democracia. Entenda-se por “democracia” na segurança pública: o respeito à Lei, às instituições e o diálogo com as instâncias sociais preocupadas com a criminalidade, como a imprensa, os CONSEGs, o comércio, associações civis, universidades, etc.

Afinal, praticar segurança pública não se trata somente do objetivo principal de combater o crime, mas também na constante promoção da cidadania, justiça e paz social.

REFERÊNCIAS

- ARCARO, Daiane Arend. **Teoria Econômica do Crime**: o caso de roubo de veículos em Porto Alegre no período de 2002 a 2008. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Economia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.
- AUGÉ, Marc. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. 9.ed. Campinas: Papirus, 2012.
- BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2021.
- BATELLA, Wagner Barbosa. DINIZ, Alexandre M. Alves & TEIXEIRA, Ana Paula. Explorando os Determinantes da Geografia do Crime nas Cidades Médias Mineiras. João Pessoa: **Revista de Biologia e Ciências da Terra**, Universidade Estadual da Paraíba, 2008.
- BATISTA, Maurilio José; ROSA, Priscila Freire Martins. A tempestade perfeita para a anomia social: reflexões sobre as ações governamentais em relação à sociedade do trabalho no período pandêmico. **Revista Unifamma**, v. 20, n. Edição Especial, 2022. Disponível em: <http://revista.famma.br/index.php/revistaunifamma/article/view/10>. Acesso em: 23 dez. 2022.
- BECCARIA, Cesare. **Dos delitos e das penas**. São Paulo: Martin Claret, 2014.
- BECKER, Gary Stanley. Crime and punishment: an economic approach. **The journal of political economy**, n. 2, p.169-217, 1968.
- BECKER, Howard. **Outsiders**: estudos de sociologia do desvio. 2.ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2019.
- BEDENDO, Ricardo. **Teoria das oportunidades e policiamento comunitário: uma combinação contraditória?** Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2008.
- BENEVIDES, Cláudia do Valle. **Um Estado de bem-estar social no Brasil?** Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011.
- BONDARUK, Roberson Luiz. **A prevenção do crime através do desenho urbano**. Curitiba: Edição do autor, 2007.
- BONDARUK, Roberson Luiz. **Design contra o crime: prevenção situacional do delito através do design de produtos**. Curitiba: FIEP, 2008.
- BORDIN, Marcelo. **Geografia do crime em Curitiba**: a produção de espaços segregados pela violência. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.
- BORDIN, Marcelo; DE LIMA, Rodrigo Perim; OLIVEIRA, Ayrton Alves de; ROSA, Reginaldo Santa; TOMAZ, Laurence Smanhotto. **Inteligência Geográfica na Segurança Pública no Estado do Paraná**: Avanços e Desafios. ESRI Official Distributor, 2018. Disponível: inteligencia_geografica_seg_pub_estado_parana.pdf. Acesso em: 11 out. 2022.
- BORGES, Vavy Pacheco. **O que é história**. São Paulo: Brasiliense, 1992.

BRANTINGHAM, Paul; BRANTINGHAM, Patricia. Understanding the Crime Event: Crime pattern theory. In: WORTLEY, Richard; MAZEROLLE, Lorraine (Ed.). **Environmental Criminology and Crime Analysis**. Cullompton, Uk: Willan Publishing, Cap. 5, p. 78-94, 2008.

BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Synopse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1900**. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1905, 106p. Disponível em: [IBGE | Biblioteca | Directoria Geral de Estatistica](#) Acesso em: 28 nov. 2022.

BRASIL. **Código Penal – Decreto-Lei n° 2848**, de 7 de dezembro de 1940. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1940.

BRASIL. **Lei das Contravenções Penais – Decreto-Lei n° 3688**, de 3 de outubro de 1941. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1941.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Congresso Nacional, 1988.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar o avanço e a impunidade do narcotráfico**. Brasília: Congresso Nacional, nov. 2000.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**. Portal IBGE Cidades, 2021. Disponível em: [Paraná | Cidades e Estados | IBGE](#) Acesso em: 28 nov. 2022.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua – PNAD Contínua. **Vitimização: Sensação de segurança 2021**. Brasília: IBGE, 2022a. Disponível em: [informativo.pdf \(ibge.gov.br\)](#) Acesso em: 25 fev. 2023.

BRASIL. Secretaria Nacional de Políticas Penais. **Dados Estatísticos do Sistema Penitenciário – SISDEPEN**. Informações criminais – 12° ciclo de coleta, jan./jun. 2022b. Disponível em: [SISDEPEN — Português \(Brasil\) \(www.gov.br\)](#) Acesso em: 10 jan. 2023.

BRUNET, James R. Discouragement of crime through civil remedies: an application of a reformulated routine activities theory. Department of Criminal Justice, California State University, San Bernardino: **The Western Criminology Review**, v.4, n.1, p. 68-79, 2002.

BRUNO, Fernanda. Mapas de crime: vigilância distribuída e participação na cultura contemporânea. In: BRUNO, Fernanda; KANASHIRO, Marta; FIRMINO, Rodrigo. **Vigilância e visibilidade: espaço, tecnologia e identificação**. Porto Alegre: Sulina, 2010.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de Muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo**. 3ª ed. São Paulo: Editora 34; Edusp, 2011. 400p.

CANTER, David. **The psychology of place**. ed. eletrônica. London: Architectural Press Ltd, 1977.

CLAUSEWITZ, Carl Von. **Da Guerra**. Ed. eletrônica. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2017.

CLAVAL, Paul. **A nova geografia**. Coimbra: Livraria Almedina, 1982.

COSTA, Arthur Trindade; LIMA, Renato Sérgio de. Segurança Pública. In: LIMA, R. S.; RATTON, J. L.; AZEVEDO, R. G. (Orgs.). **Crime, Polícia e Justiça no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2014. 636p.

COSTA, Romano. **Inteligência Policial Judiciária: Os limites doutrinários e legais na assessoria eficaz à repressão ao crime organizado**. Edição eletrônica. Rio de Janeiro: Brasport, 2019.

CUNHA, Luiz Alexandre Gonçalves. **Por um projeto sócio espacial de desenvolvimento**. Ponta Grossa: Revista de História Regional, v.3, n.2, p. 91-114, 1998.

CURITIBA. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Pesquisa Origem-Destino na Grande Curitiba: produto 12 – aplicação do modelo em cenários – teste de cenários de intervenção TI e TC**. Curitiba: Consórcio Mobilidade, ago. 2018.

CURITIBA. Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba. **Planos Regionais – Regional Matriz**. Curitiba: IPPUC, 2021. Disponível em: [Planos Regionais \(ippuc.org.br\)](http://ippuc.org.br) Acesso em: 13 mar. 2023.

CURITIBA. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Mapa de Zoneamento Consolidado**. Curitiba: GEOCURITIBA, 2022. Disponível em: [Mapa de Zoneamento Consolidado - 2022 | GEOCURITIBA \(ippuc.org.br\)](http://ippuc.org.br) Acesso em: 12 out. 2023.

DAHRENDORF, Ralf. **Class and class conflict in industrial society**. Stanford: Stanford University Press, 1959.

DURANTE, Marcelo Ottono. Gestão orientada por resultados: cartografia da violência e criminalidade. Itaperi: **O público e o privado**, v.8, n.15, p.239-267, 2010.

DURKHEIM, Emile. **The division of labor in society**. Illinois: The free press of Glencoe, 1933.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA – EUA. Defense Science Board. **Transition to and from hostilities**. Washington: DSB, dez. 2004. Disponível em: [DSB 2004 SS Report Final.doc \(cto.mil\)](http://cto.mil) Acesso em: 02 jun. 2023.

FBSP – Fórum Brasileiro de Segurança Pública. **Estatísticas Criminais – Mortes decorrentes de intervenções policiais**. 2023. Disponível em: [FBSP \(forumseguranca.org.br\)](http://forumseguranca.org.br) Acesso em: 08 abr. 2023.

FELIX, Sueli Andruccioli. **Geografia do Crime: Interdisciplinaridade e Relevâncias**. Marília: Marília Unesp Publicações, 2002. 149p.

FELSON, Marcus. Linking criminal choices, routine activities, informal control, and criminal outcomes. In: CORNISH, Derek B.; CLARKE, Ronald V. (org.). **The reasoning criminal**. New York: Springer-Verlag, p. 119-128, 1986. Disponível em: [Linking Criminal Choices, Routine Activities, Informal Control, and Criminal Outcomes](http://linkingcriminalchoices.com) Acesso em: 27 dez. 2022.

FELSON, Marcus; CLARKE, Ronald V. **Opportunity makes the thief: practical theory for crime prevention**. Editor: Barry Webb – Home Office – Police and Reducing Crime Unit Research. Development and Statistics Directorate – 50 Queen Anne’s Gate, London, 1998.

FELTRAN, Gabriel. **Irmãos: uma história do PCC**. Ed. eletrônica. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

FELTRAN, Gabriel; ROCHA; Rafael; MALDONADO, Janaina; ZAMBON, Gregório; GOBBI, Fernanda de. Lei do Desmanche, PCC e mercados. São Paulo: **Tempo Social - revista de sociologia da USP**, v.35, n.1, p. 17-43, 2023. Disponível em: [Lei do desmanche | Tempo Social \(usp.br\)](#) Acesso em: 02 mai. 2023.

FENABRAVE – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores. **Informativo Emplacamentos – Resumo Mensal dezembro de 2022**. Ed.240. São Paulo: Portal, 2023. Disponível em: [Índices e Números Fenabrave](#) Acesso em: 06 mar. 2023.

FERRI, Enrico. **Criminal Sociology**. Sorocaba: Minelli, 2006.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. Industrialização e ação do estado: considerações sobre a região metropolitana de Curitiba (PR). Curitiba: **Revista Raega**, 1997, p.119-131. Disponível em: <http://dx.doi.org/raega.v1i0.17920> Acesso em: 18 jun. 2023.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. 13.ed. Rio de Janeiro: Graal, 1998.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. 4.ed. São Paulo: Editora da Unesp, 1997.

FUJI, Adhemar. In: **Rio Inseguro**. Rio de Janeiro: Revista Aconsej, caderno especial, 2017. p.4-11.

FUJITA, Gabriel. **Heróis ou vilões? Qual o impacto que aplicativos de transporte têm no trânsito de grandes cidades**. Portal UOL, 2018. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/2018/aplicativos-no-transito.htm> Acesso em: 02 nov. 2020.

FURQUIM, Saulo Ramos. A Escola de Chicago e o pensamento criminológico como um fenômeno social: os contributos dos ideais de bem-estar social nas políticas criminais. Instituto Brasileiro de Ciências Criminais – IBCCRIM. São Paulo: **Revista Liberdades**, v.25, p. 22-33, 2018.

GLITZ, André Tiago Pasternak. Controle externo da atividade policial na modalidade concentrada: o enfrentamento do desvio de conduta policial como produto da cultura organizacional das instituições policiais. In: **Seminário Estadual do Ministério Público do Estado do Paraná**. Curitiba: Escola do MP-PR, 2017, p.191-210. Disponível em: [teses mppr tres decadas constituicao federal 2017.pdf](#) Acessado em: 21 dez. 2021.

GLYDE, J. Localities of crime in Suffolk. London: **Journal of the Statistical Society of London**, 19, 1856, p.102–106.

GOFFMANN, Erving. **Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada**. 4.ed. Rio de Janeiro: LTC, 2019.

GOMES, Luiz Flávio. Crime organizado: que se entende por isso depois da Lei nº 10.217/01? Teresina: **Revista Jus Navigandi**, ano 7, n. 56, 2002. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/2919>. Acesso em: 25 mar. 2023.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **Geografia e Modernidade**. 13.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2019.

GONÇALVES, Alisson Eustáquio. **Geografia dos furtos de veículos em Belo Horizonte, Minas Gerais**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

GUEDES, Oneir Vitor Oliveira. **Guardadores clandestinos de veículos (flanelinhas): o impacto deletério na sociedade e o fracasso de sua regulamentação legal**. Rio de Janeiro: Jus.com.br, 2009. Disponível em: [Guardadores-clandestinos-de-veiculos](#) Acesso em: 12 jun. 2022.

HASSEMER, Winfried. **Introdução aos fundamentos do Direito Penal**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 2005.

HERMES, Sáskia Sandrinelli Guedes de Araújo Lima. **Distribuição espacial e perfil dos roubos e furtos de veículos na cidade de Natal/RN - Período 2012-2021**. Dissertação (Mestrado em Demografia) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2022, 122p.

HOBBS, Thomas. **Leviatã: ou matéria, forma e poder de um estado eclesiástico e civil**. São Paulo: EDIPRO, 2015.

HU, Yujie; WANG, Fahui; GUIN, Cecile; ZHU, Haojie. A spatio-temporal kernel density estimation framework for predictive crime hotspot mapping and evaluation. Beijing: **Applied Geography**, v. 99, 2018, p. 89-97.

HUNTER, Lawrence. Gary Becker: Conservative Intellectual of the welfare state. Opinião. **Revista FORBES**, 2011. Disponível em: [Gary Becker: Conservative Intellectual Of The Welfare State \(forbes.com\)](#) Acesso em: 20 fev. 2023.

JACOBS, Jane. **A morte e vida de grandes cidades**. 3.ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JOHNSON, Shane D.; GUERETTE, Rob T.; BOWERS, Kate. Crime displacement: what we know, what we don't know, and what it means for crime reduction. **Journal of Experimental Criminology**, v. 10, n. 4, p. 549-571, 2014.

JORGE, Maria Helena Prado de Mello. Violência como problema de saúde pública. Campinas: **Ciência e Cultura**, Ano 54, n.1, p. 52-54, jul./set. 2002.

LACOSTE, Yves. **A geografia – isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. 19.ed. Campinas: Papirus, 2012.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia de Pesquisa**. 5.ed. São Paulo: Editora Atlas, 2003.

LEMOS, Mário Henrique. Diagnósticos da dialética social entre Polícia Civil e público jovem. Curitiba: **Revista da Escola Superior de Polícia Civil**, v.2, p. 1-25, 2019. Disponível em: [Revista da ESPC - v.2 - 2019 | \(revistas.pr.gov.br\)](#) Acesso em: 02 dez. 2021.

LEMOS, Mário Henrique; CUNHA, Luiz Alexandre Gonçalves. A geografia do mercado de desmanches no município de Curitiba, Paraná: uma análise espacial realizada a partir da Lei

Nacional dos Desmanches. Ponta Grossa: **Terr@ plural**, v. 16, p.1-13, 2022. Disponível em: [A geografia do mercado de desmanches | \(uepg.br\)](#) Acesso em: 25 nov. 2022.

LEMOS, Mário Henrique; OLIVEIRA, Vladimir Luís de. A Nova Polícia. Curitiba: **Revista Jurídica do Ministério Público do Estado do Paraná**, v.17, p. 43-59, 2023. Disponível em: [A NOVA POLÍCIA | Revista Jurídica do MPPR \(mppr.mp.br\)](#) Acesso em: 02 jun. 2023.

LEVY, Pierre. **As tecnologias da inteligência: o futuro do pensamento na era da informática**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.

LIRA, Pablo Silva. **Geografia do crime e arquitetura do medo: uma análise dialética da criminalidade violenta e das instâncias urbanas**. Vitória: GSA, 2014.

LOCKE, John. **Segundo tratado sobre o governo civil**. São Paulo: EDIPRO, 2014.

LOMBROSO, Cesare. **O homem delinquente**. São Paulo: Ícone, 2007.

MACHADO, Ricardo Gelinski; OLIVEIRA, Vladimir Luís de. Modernização e utilização de tecnologias de análise criminal pela Polícia Civil do Paraná como ferramentas para a redução da criminalidade. Curitiba: **Revista da Escola Superior de Polícia Civil**, v.3, p. 1-19, 2021. Disponível em: [Revista da ESPC \(revistas.pr.gov.br\)](#) Acesso em: 02 jan. 2023.

MARINHO, Mário. **Combate ao roubo e furto de veículos e cargas**. Barueri: Citrus Mídia, 2017, 204p.

MAQUIAVEL, Nicolau. **O Príncipe**. São Paulo: Martin Claret Ltda, 2007, 211p.

MATOS, Ralfo. Territórios e redes: dimensões econômico-materiais e redes sociais especiais. In: DIAS, Leila Christina; FERRARI, Maristela. **Territorialidades humanas e redes sociais**. 2. Ed. Florianópolis: Insular, 2013.

MAZE, Michel; STAGNARA, Denise; FISCHER, Louis-Paul. Le Dr Edmond Locard (1877-1966), le Sherlock Holmes lyonnais. **Hist Sci Med**, v.41, n.3, p. 269-78, 2007. French.

MELGAÇO, Lucas. **A geografia do atrito**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. 142p.

MELO, Silas Nogueira de; MATIAS, Lindon Fonseca. Geografia do crime e da violência no Brasil entre 2007 a 2015. **Revista da ANPEGE**, v.12, n.19, p. 145-165, 2016.

MELO, Silas Nogueira de. **Geografia do crime: análise espacial da criminalidade no município de Campinas-SP**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2017.

MELO, Felipe Pereira de. **A utilização dos serviços de inteligência no inquérito policial**. Curitiba: Ithala, 2017.

MENDONÇA, Francisco. **Clima e criminalidade: ensaio analítico da correlação entre a temperatura do ar e a incidência da criminalidade urbana**. Curitiba: Editora UFPR, 2001, 182p.

MENDONÇA, Mário Jorge Cardoso de. **Um Modelo de Criminalidade para o Caso Brasileiro**. IPEA. Manuscrito, 2000.

MENDONÇA, Mário Jorge; CERQUEIRA, Daniel. Economia e crime. *In*: LIMA, Renato Sérgio de; RATTON, José Luiz; AZEVEDO, Rodrigo G. de. **Crime, polícia e justiça no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2014.

MERTON, Robert K. Social structure and anomie. **American Sociological Review**, v. 3, n. 5, p. 672-682, 1938.

MINGARDI, Guaracy. **Tiras, Gansos e Trutas: Segurança Pública e Polícia Civil em São Paulo (1983-1990)**. Porto Alegre: Coleção Estado e Sociedade, 1992.

MILL, John Stuart. **O utilitarismo**. ed. eletrônica. São Paulo: Iluminuras, 2020.

MORSELLI, Carlo; ROYER, Marie-Noele. Criminal mobility and criminal achievement. **Journal of Research in Crime and Delinquency**, v. 45, n. 1, p. 4-21, 2008.

NASCIMENTO, Isabela de Lazare Della Libera; MOREIRA, Gustavo Carvalho. Reduzindo os incentivos da receptação: Lei dos desmanches e o roubo e furto de veículos no estado de São Paulo. **Economic Analysis of Law Review**, v.12, n.3, p. 76-93, 2021.

NASCIMENTO, Fillipi; SILVA NETO, Antônio José da. A oportunidade "faz" o ladrão? Perspectivas alternativas da análise situacional do crime. *Educte*. Maceió: **Revista Científica do IFAL**, v.13, n.01, p. 1841-1855, 2022.

NEWMAN, Oscar. **Creating defensible spaces**. New Jersey: U.S. Department of Housing and Urban Development, 1996.

NOBREGA JUNIOR, José Maria Pereira da. Teorias do crime e da violência: uma revisão da literatura. São Paulo: **Revista Brasileira de Informações Bibliográficas em Ciências Sociais - BIB**, n.77, p.69-89, 2015.

OLIVEIRA, Vladimir Luís de. **A política industrial do setor automotivo e a crítica ao modo de regulação sob o desenvolvimentismo (1995-2002)**: o caso do estado do Paraná. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2003.

PAIXÃO, Antônio Luiz. **A organização policial numa área metropolitana**. Rio de Janeiro: Revista de Ciências Sociais, vol. 25, n.1, p.63-85, 1982.

PARANÁ. Departamento da Polícia Civil. **Mensagem de Natal do Delegado-Geral**. Curitiba: Expresso Mail, 23 dez. 2021.

PARANÁ. Secretaria Estadual de Segurança Pública. Centro de Análise, Planejamento e Estatística – CAPE. **Plataforma CAPEGEO**. Curitiba, 2022.

PARANÁ. Secretaria Estadual de Segurança Pública. Centro de Análise, Planejamento e Estatística – CAPE. **Business Intelligence – Case: Veículos Furto e Roubo**. Curitiba, 2023.

PARK, Robert; BURGESS, Ernest. **The city**. Chicago: Chicago University Press, 1925.

QUETELET, Lambert-Adolphe-Jacques. **A treatise on man and the development of his faculties**. Edinburgh: W. and R. Chambers, 1842.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução: Maria Cecília França. São Paulo: Editora Ática, 1993.

RAMOS, Ana Paula Marques; JUNIOR, José Marcato; DECANINI, Mônica Modesta Santos; PUGLIESI, Edmur Azevedo; OLIVEIRA, Renan Furlan de; FILHO, Antônio Conceição Paranhos. Avaliação qualitativa e quantitativa de métodos de classificação de dados para o mapeamento coroplético. **Revista Brasileira de Cartografia**, v. 68, n. 3, 2016. Disponível em: revistabrasileiracartografia/article/44418 . Acesso em: 6 dez. 2022.

RESSLER, Robert Kenneth; DOUGLAS, John; BURGESS, Ann; HARTMAN, Carol. Criminal profiling from crime scene analysis. **Behavioral Science & The Law**, v.4, n.4, p.401-421, 1986. Disponível em: <https://doi.org/10.1002/bsl.2370040405> Acesso em: 15 dez. 2022.

RITTER, Carlos; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de F. Novo conceitual para as periferias urbanas. **Revista Geografar**. Resumos do VII Seminário interno de Pós-Graduação em Geografia. Curitiba, 2009.

ROLIM, Rivail Carvalho. A reorganização da Polícia no estado do Paraná nos anos 1950. Ponta Grossa: **Revista de História Regional**, vol.5, n.1, 2000, p.153-166.

ROLIM, Marcos Flávio; HERMANN, Daiana. **Confiança nas polícias: percepção dos residentes e desafios para a gestão**. Porto Alegre: Sociologias, ano 20, n.48, p.188-211, 2018.

ROSA, Roberto. **Análise espacial em Geografia**. Revista da ANPEGE, v.7, n.1, número especial, 2011, p.275-289.

ROSA, Aline Hubaide. **Geografia do Crime: Territorialização dos principais crimes e a influência do comércio ilegal, no tráfico e no consumo de drogas na cidade de Catalão/GO**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015. 124p.

ROSSMO, Kim. **Geographic Profiling**. Boca Raton: CRC Press, 2000.

ROSSMO, Kim. Geographic profiling in cold case investigations. In: WALTON, Richard. (Ed.). **Cold case homicides: practical investigative techniques**, Boca Raton: CRC Press, p. 537-560, 2006.

SANZ, Laura Vozmediano; GUILLEN, Cesar San Juan. **Criminología ambiental: ecología del delito y de la seguridad**. ed. electrónica. Barcelona: UOC, 2010.

SANTOS, Cezar Augusto Pereira dos; CASAGRANDE, Dieison Lenon; HOECKEL, Paulo Henrique de Oliveira. **Teoria Econômica do Crime: Dos pressupostos acadêmicos à empiria do dia a dia na vida de ex presidiários de Santa Maria/RS**. Santa Maria: Econ. e Desen., v.27, n.2, p. 308-325, 2015.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional**. 5.ed. São Paulo: Edusp, 2013a. 176 p.

SANTOS, Milton. **Pobreza urbana**. 3.ed. São Paulo: Editora da USP, 2013b.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5.ed. São Paulo: Editora USP, 2020a.

- SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 7.ed. São Paulo: Editora da USP, 2020b.
- SACHSIDA, Adolfo; MENDONÇA, Mário Jorge Cardoso de. Ex-convicts face multiple labor market punishments: estimates of peer-group and stigma effects using equations of returns to schooling. Brasília: **Revista EconomiA**, v.7, n.3, p. 503-520, 2007.
- SARAIVA, Hildebrando Ribeiro. Reforma da Polícia e formação policial no programa Delegacia Legal. Rio de Janeiro: **Revista Intratextos**, v.4, n.1, p. 53-72, 2013.
- SCHNEIDER, Caroline; RASBAND, Wayne; ELICEIRI, Kevin. NIH Image to ImageJ: 25 years of image analysis. New York: **Nature Methods**, n.9, p. 671–675, 2012. <https://doi.org/10.1038/nmeth.2089>
- SCHWARTZMAN, Simon. **Bases do autoritarismo brasileiro**. 5. ed. Campinas: Editora Unicamp, 2015.
- SHECAIRA, Sérgio Salomão. **Criminologia**. Livro eletrônico. 8.ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020.
- SILVA, Douglas Vladimir da. **Furto de veículo em estacionamento**. Leme: AM2, 2012, 70p.
- SKINNER, Burrhus Frederic. **Ciência e comportamento humano**. 11.ed. São Paulo: M. Fontes, 2003.
- SOUSA, Áurea. Coeficiente de Correlação de Pearson e Coeficiente de correlação de Spearman. O que medem e em que situações devem ser utilizados? Açores: **Correio dos Açores. (Matemática, 19)**, março 2019. Disponível em: [Sousa CA 21 Março 2019.pdf \(uac.pt\)](#) Acesso em: 08 abr. 2023.
- STRAUBE, Ernani Costa. **Polícia Civil - 150 anos**. Curitiba: Edição do Autor, 2005.
- STUMVOLL, Victor Paulo. **Criminalística**. 7.ed. Campinas: Millenium, 2019.
- SULLIVAN, William C. A new classification of criminals founded on psycho-pathology [Nuova classificazione dei delinquenti fondata sulla psicopatologia]. II Manicomio, ano 21, n.3, 1905. Ingegnieros. **Journal of Mental Science**, v. 53, n. 220, p. 196-197, 1907.
- SUTHERLAND, Edwin. White-Collar Criminality. Indiana: **American Sociological Review**, v.5, n.1, 1940.
- TUAN, Yi-Fu. **Paisagens do medo**. São Paulo: Editora UNESP, 2005.
- VALENTE, Riccardo. Spatial and temporal patterns of violent crime in a Brazilian state capital: a quantitative analysis focusing on micro places and small units of time. **Applied Geography**, v. 103, p. 90-97, 2019.
- WEBER, Max. **Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1999.
- WEBER, Max. **Ciência e política: duas vocações**. 18.ed. São Paulo: Cultrix, 2011, 157p.
- WEBER, Max. **Política como vocação e ofício**. Petrópolis: Editora Vozes, 2020, 115p.

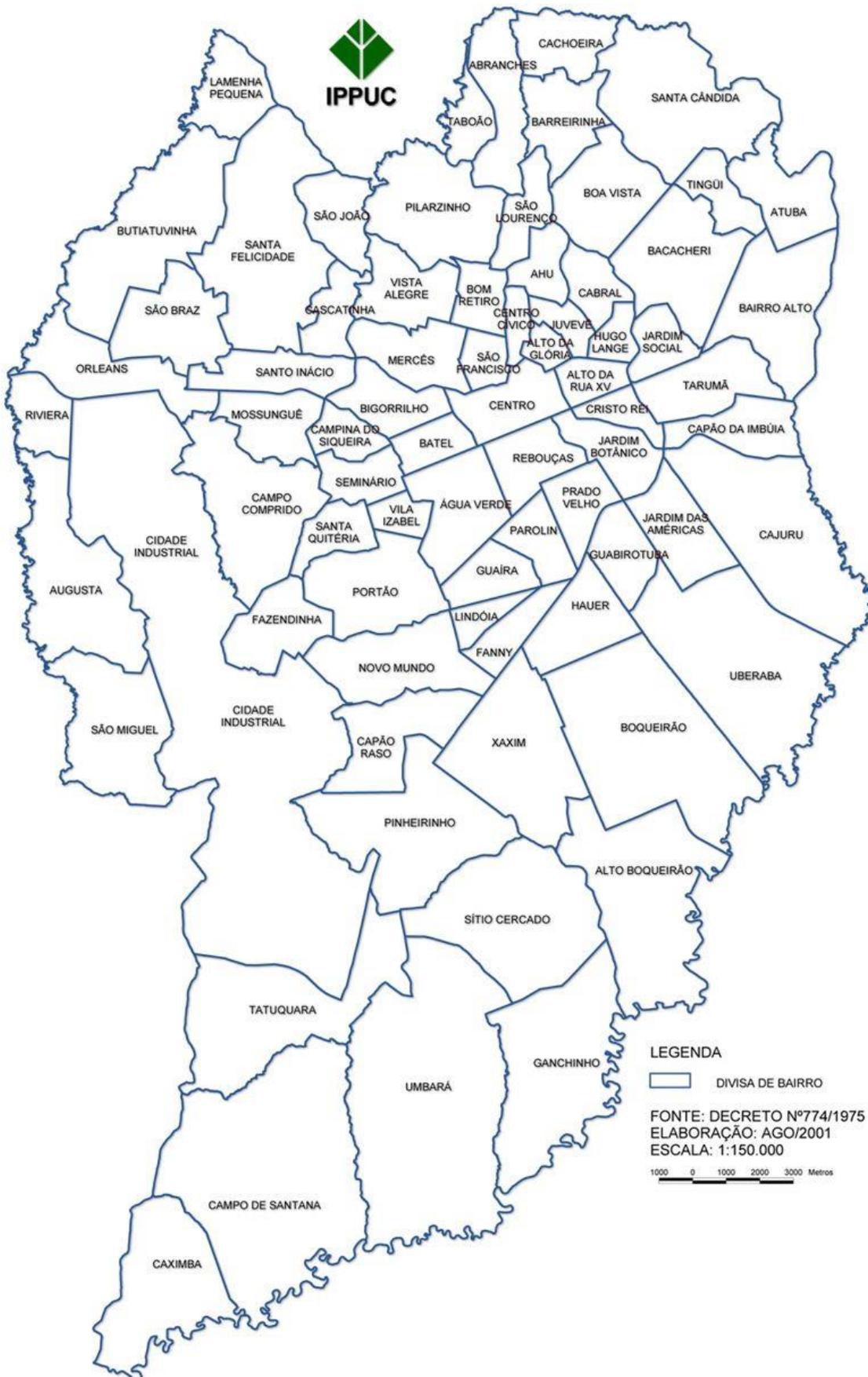
GLOSSÁRIO E GÍRIAS

- 155 – Ladrão que age sem violência, cometendo furtos
- 157 – Ladrão que age com uso de violência, cometendo roubos
- 171 – Golpista, sujeito que obtém ganhos financeiros por meio arдил e/ou fraudulento
- 180 – Receptador, quem se sujeita a receber, adquirir ou guardar objetos de origem criminosa
- 288 – Associação Criminosa
- 311 – Adulterador, aquele que se propõe a subverter os sinais identificadores de veículo
- 9mm – Arma de fogo cujo calibre do cano e da munição é 9 milímetros (mm)
- Acerto* – Suborno que é pago pelo infrator aos agentes da lei, com o intuito de se eximir do devido processo legal
- Assalto* – Subtração de patrimônio mediante violência ou grave ameaça, roubo
- Bração* – Motorista ruim, que não pilota com destreza
- Buraco* – Desmanche clandestino ou legalizado, destino de veículos produto de crime
- Cala Boca* – Pequena quantia de dinheiro paga a alguém para que não se intrometa num acerto
- Campana* – Técnica de vigilância que se estabelece sobre um alvo
- Cana* – Prisão
- Cano* – Arma de fogo
- Carrapato* – Aparelho rastreador, aplicado pela polícia em veículos produto de crime
- Canela preta* – Motocicleta
- Cavalo* – Veículo utilizado pelo ladrão para cometer crimes
- Cavalo de aço* – Automóvel, com ênfase para a motocicleta
- Chute/Chutado* – Ser passado para trás pelo colega em um acerto ou esquema
- Clone (dublê)* – Veículo produto de crime e com os seus sinais identificadores adulterados, de modo que se apresente como outro veículo semelhante e em condições legais para rodar
- Criatura* – Técnica avançada de adulteração veicular, que consiste em adulterar e emplacar um veículo produto de crime como se fosse recém-fabricado
- Corinthiana* – Viatura caracterizada da Polícia Civil, geralmente nas cores preta e branca
- Cruzo* – Ponto de encontro para concretização de negociação realizada pela internet
- Delegacia-presídio* – Unidade policial que acumula ilegalmente as atividades de polícia e a custódia prolongada de presos, causando superlotação de detidos
- Delta* – Delegado de Polícia
- Desacerto* – Surpresa, pegar sujeito em erro, flagrante, desmobilizar ou desarticular algo
- Desmanche* – Estabelecimento voltado à desmontagem e comércio de autopeças usadas.
- Dobra* – Veículo clonado (dublê)
- Escriba* – Escrivão de Polícia, agente policial cuja função se restringe ao Inquérito Policial
- Esfriar o veículo* – Tempo de latência entre a subtração criminosa e a entrada do veículo no mercado ilegal
- Estouro* – Invasão de propriedade privada pela polícia, motivada pela existência de um flagrante delito ou mandado judicial
- Flanelinha* – Atividade informal de vigilância aos veículos estacionados em área pública, geralmente remunerada voluntariamente por pequena quantia
- Fuleragem* – Caso fútil que é levado à Polícia, geralmente resolvido sem que se recorra aos efeitos da Lei (discussões fúteis; alerta de furto quando a “vítima” na verdade esqueceu onde estacionou o veículo; etc.)
- Ganso* – Na gíria paulista: informante (o mesmo que Info)
- Golf Mike* – Guarda Municipal
- Grampo* – Atividade de interceptação telefônica ou de dados telemáticos / Também pode ser sinônimo de algema

Gravata – Advogado
Info – Informante
Jammer (capetinha) – Aparelho bloqueador de sinais de telecomunicações (BSR)
Joia – Veículo produto de crime
Latrô ou Latrocínio - Roubo que resulta em morte
Mala – Bandido, malandro, pessoa inconveniente, chata
Mocó – Local utilizado pelo criminoso como esconderijo
Módulo – Equipamento eletrônico de segurança veicular
NASA – Ficar sem função, solto no espaço
Paisano – Cidadão, ou policial de perfil discreto, que foge aos estereótipos de um militar
Papa Charlie – Policial civil
Papa Mike – Policial militar
Papel de bala – Documento sem validade, feito apenas para impressionar o demandante
Papi – Perito Papiloscopista
Pedra – Crack ou Oxi, ambos entorpecentes ilegais
Perseguição – Acompanhamento tático realizado pela polícia contra veículo que tenha desrespeitado ordem legal de parada
Pinar/Pinado – Ato de suprimir os caracteres do chassi por meio de uma talhadeira ou artefato equivalente
Pinote – Fuga
Pizeira – Veículo com pendências administrativas e/ou financeiras
Pó - Cocaína
Puxador – Ladrão de veículo, pessoa que assume a função de subtrair automóvel de outrem
Recunha/Recon – Exame de Reconhecimento fisionômico do suspeito, onde a vítima ou a testemunha pode atestar a semelhança física entre o autor do crime e o investigado
Régua – Barra metálica, semelhante a um corrimão, utilizada para ancorar pessoa algemada
Roleiro – Indivíduo que realiza intensas atividades de “rolo”
Rolo – Comércio primitivo, baseado em escambo ou pagamento direto em dinheiro, com trocas geralmente anônimas e de alta fluidez
Steve ou Billy – Parceiro. Modo de um policial chamar o outro
Susto – Ação informal de orientação e mediação, onde a mera presença de um policial é suficiente para cessar a desinteligência entre as partes
Trepar o veículo – Técnica que consiste em transplantar os sinais identificadores de um veículo (chassi, plaquetas, placas e identificadores dos vidros) para outro de igual marca e modelo
Tira – Investigador de Polícia, agente policial
Toca/Tocar – Acelerar, realizar manobra perigosa e movimentos bruscos com o veículo
Vagabundo – Criminoso, malandro

ANEXOS

ANEXO A – MAPA POLÍTICO DE CURITIBA



ANEXO B – MÚSICAS “FLOW ROCAM” E “FLOW PCPR”

Música: Flow ROCAM

Letra: Mike 01

Disponível em: [Mike 01 Rap - Flow ROCAM - YouTube](#)

Acesso em: 23 jun. 2022

Mike 01 rap

Flow ROCAM, hey!

Não, não toca não,
Não toca não, não toca não
Não toca não, vai braço
Não toca não, vai braço
Deu de frente com a Rocam
Não toca nada, filho

Não toca não, vai braço
Não toca não, vai braço
Deu de frente com a Rocam
Não toca nada, filho

Duas rodas é o cavalo de aço
Canela preta na avenida é escasso o espaço

Meiota, Tiger, XRE
Lander, África, BMW, CB, oh!

Billy, pega pega
Pega pega, pega Billy
Aquela CG preta, dois maluco
Suspeito de crime, oh!

Cavalo de aço, tá na formação
No pinote um abraço
Sem novidade, deu ruim pro ladrão

Para os emocionados, desprevenidos
O efeito é dominó
Na caçada diária a moto e o polícia
Se tornam um só

Não toca não, vai braço
Não toca não, vai braço
Deu de frente com a Rocam
Não toca nada, filho

Não toca não, vai braço
Não toca não, vai braço
Deu de frente com a Rocam
Não toca nada, filho

Duas rodas é o cavalo de aço
Canela preta na avenida é escasso o espaço

Levo isso tão à sério
 Duas rodas minha vida
 Até mudei meu RG
 Pra José Rocam da Silva

Para ostentar o braçal
 Pode crê, tem que ser verdadeiro
 Aqui não é lugar de covarde
 De deslumbrado, de embusteiro, oh!

Ronda ostensiva, com apoio de motocicleta
 Ação coerciva do Estado
 Na bola do olho, no fio do bigode
 Respira, para, troca ideia

Na matéria de atrasar lado de mala
 Sei todo o conteúdo
 A sua ação não condiz com o argumento
 Essa placa é fria, isso explica tudo

Não toca não, vai bração
 Não toca não, vai bração
 Deu de frente com a Rocam
 Não toca nada, filhão

Não toca não, vai bração
 Não toca não, vai bração
 Deu de frente com a Rocam
 Não toca nada, filhão

Duas rodas é o cavalo de aço
 Canela preta na avenida é escasso o espaço

Sai da frente que os Rocam tá na avenida
 Alta velocidade e das pedras esquiva

Mais uma noite de trabalho
 Oh lá no beco escuro
 Vagabundo avistou, largou o flagrante
 Pulou muro, oh!

Até que deu sorte
 Mas tá cercado, o apoio já chegou
 E o rato tá encurralado
 Atirou contra a equipe
 Não se entregou o safado
 E no calendário seu dia tá reservado

Não toca não, vai bração
 Não toca não, vai bração
 Deu de frente com a Rocam
 Não toca nada, filhão

Não toca não, vai bração
 Não toca não, vai bração
 Deu de frente com a Rocam
 Não toca nada, filhão

Duas rodas é o cavalo de aço
 Canela preta na avenida é escasso o espaço

(Vai bração! Vai bração! Vai bração!)

“Toca nada viu, filhão! Toca nada!
 É caráter o baguio, fio? É roubada, fio?
 De quem é essa moto aí?
 Você quer dá pinote em nois?
 Você acha que você consegue
 Você acha que você consegue

Aqui é Rocam, fio!
 Aqui não tem pinote, fio!”

Música: Flow PCPR

Letra: Mike 01

Disponível em: [Mike 01 Rap - Flow PCPR / Rap da Polícia Civil - YouTube](#)

Acesso em: 23 jun. 2022

Mike 01 rap
Papa Charlie monstro
Flow, PCPR

Levanta a mão, tio
Levanta a porra da mão
Vem aqui na moral, na moral
Vem logo vai! Fica com a mão na cabeça aí

9mm debaixo da blusa
Charlie de balaclava na corinthiana (Corinthiana)
Você nem viu de onde surgiu os homens de preto
Antes do Sol nascer vai tomar um desacerto

Pode correr tá monitorado
Telefone grampeado
Sei de cada movimento, sei de cada passo
Sei o que fizeram no verão passado

Chego metendo o pé, rompendo obstáculo
Hoje não é seu dia, tamo com mandado
Local dominado
Não dá pra fugir, tá tudo cercado

É a Civil, homens de preto
Mãos para o alto, estamos entrando
Armas em punho, estilo M.I.B
Insetos caçando

A casa caiu, tá tudo filmado
Cê tem o direito de ficar calado
6 horas da manhã, tá quentinha a cama?
Bora levantar que o camburão te chama

O porte é velado, viatura à paisana
Fazendo diligências pra levar bandido em cana, oh!

DENARC pega pó, maconha, crack e pedra
O NOC tá na área e o flagrante se revela,
Especializados em várias ações
Liga a Civil vai investigar
Servir e proteger só tenho um pra arriscar

Derrubando homicidas, traficantes, estelionatários
Figuras repetidas, são raros os primários

9mm debaixo da blusa
Charlie de balaclava na corinthiana (Corinthiana)
Você nem viu de onde surgiu os homens de preto
Antes do Sol nascer vai tomar um desacerto

9mm debaixo da blusa
Charlie de balaclava na corinthiana (Corinthiana)
Você nem viu de onde surgiu os homens de preto
Antes do Sol nascer vai tomar um desacerto

Polícia Civil do Paraná (Paraná)
Nas ruas, nas fronteiras, nos rios ou no ar
Não há nada oculto que não seja desvendado
PCPR tá ligado que os polícia é brabo

Papa Charlie na selva é mundo real
Mano acredite
Aqui é o lugar onde a presa tá na boca do TIGRE
Instinto aguçado, caçador nato
Em prol da Justiça (em prol da Justiça)

Servindo e protegendo e arriscando a própria vida

Somos por todos vocês
Cidadãos de bem (cidadãos de bem)
Para que o trabalhador (não)
Do crime não seja refém (não seja refém)

Comboio formado
Passa impondo respeito, daquele jeito
Já sabem que é operação
Nossa missão: prender suspeito

Do 41 ao 46 tamo levantando
Quem rouba, mata, trafica
E também quem passa um pano, oh!

O COPE chega controlando a situação
Parece até filme, tipo mega operação
Apoio aéreo toda área sobrevoa
Na mira do atirador tu não vai escapar do GOA

De campana invisível
Te observando, filmando
Tu achou que era tua sombra mas não (não)
Era o paisano (era o paisano)

9mm debaixo da blusa
Charlie de balaclava na corinthiana (Corinthiana)
Você nem viu de onde surgiu os homens de preto
Antes do Sol nascer vai tomar um desacerto

9mm debaixo da blusa
Charlie de balaclava na corinthiana (Corinthiana)
Você nem viu de onde surgiu os homens de preto
Antes do Sol nascer vai tomar um desacerto

Polícia Civil do Paraná (Paraná)
Nas ruas, nas fronteiras, nos rios ou no ar
Não há nada oculto que não seja desvendado
PCPR tá ligado que os polícia é brabo

ANEXO C – MATÉRIA COMPLEMENTAR SOBRE JOSIAS C. SENA

Edição 07237

COMARCA DA CAPITAL

Falso advogado foi até juiz e promotor

Quem acionou ou foi acionado, de maio a setembro de 1954, nas comarcas goianas de Mataria e Quirinópolis; ou quem foi denunciado em Porto Real, em 1954; quem respondeu a inquérito policial, em 1955, nos municípios catarinenses de Jaraguá do Sul ou Tubarão; ou quem postulou através do "advogado" Josias Cavalcanti Sena, hoje com 50 anos e até há pouco estabelecido no escritório 505 da Avenida Angélica, n.º 501, em São Paulo?

Pode ter algum tipo de problema pois o "juiz" de Mataria e Quirinópolis, o "delegado de polícia" de Jaraguá do Sul e Tubarão o "promotor de justiça" de Porto Real, àquelas épocas, era, nem mais nem menos, a mesmíssima pessoa: o estelionatário Josias, agora à disposição das autoridades, em São Paulo, a quem confessa que a falsificação de seu diploma de bacharel em direito deve ter sido feita por um tal Hortêncio Lacerda Penteado, ou Evaldo Cardoso, da Escola de Comércio e Ciências Econômicas, de 2.º grau, montada no Rio, que lhe "conferiu" o título e o de mestrado em Direito Comercial.

UMA CARREIRA

Nascido em 1925, em Alagoas, Josias alistou-se na polícia militar paulista, aos 18 anos, da qual foi expulso, no posto de sargento, em 1953. Atarracado, gordo e calvo, no ano seguinte o ex-sargento da milícia, sobraçando o diploma falsificado — falando-se de um outro, da Faculdade do Largo de São Francisco, em São Paulo — pontificou como juiz de direito. Alternando funções de promotor, magistrado, delegado de polícia, registrou-se jorna-

lista, em Sergipe, no ano de 1956, vindo, depois a advogar em Goiás com pelo menos dois réus absolvidos em Porto Real. Em 1960 exerceu a delegacia de polícia no território do Acre, onde alcançou o posto de titular da "Polinter" e, em seguida, o de assessor do Governador do território. Sem falar no de delegado regional do IAPTEC, também em Aracaju, entre 1954 e 1955.

FORAGIDO

Preso sucessivas vezes, processado e condenado (inclusive na 12.ª e na 23.ª Vara Criminal do Rio), conseguia evadir-se, não desprezando o recurso à falsificação de mandados de liberação. Foi também advogado de quadrilhas de ladrões de automóveis, portador de duas carteiras da OAB, uma da seccional paraense (n.º 533, inscrição J-92, de 1959), outra do Espírito Santo (1975, número 2168, inscr. 2188). Entre 1968 e 1976, porém, o falsário — em hierarquia, o quarto do País, segundo as autoridades — não foi visto, supondo-se que vários de seus golpes estejam ainda por descobrir.

Na trilha de Josias, como se percebe, há um rosário de nulidades processuais, prescrições, indenizações, multas e outras irregularidades, inclusive no que se refere ao que percebeu durante o tempo em que foi funcionário ilegalmente.

Quanto Josias pode haver por aí ninguém sabe.

Promotor cumprido pelo ano

O promotor de Sousa, da 7.ª municipal, foi mencionado pelo de seus aniversários dia 20. É a antiga do Estado de São Paulo, em 1963, carreira na J. membro do Público do do Rio de Janeiro, função de público. Serviu cas de Itaocara, Antonio de Pádua e Paraíba, em 1974 fez com o Ministério Público Estado de São Paulo, sendo em do para o Juri, tendo também na 5ª. nal.

Previsão a Lei

Estudo de cial garante que duziu os benefícios legislação. Ao e auxílio-acidente previamente os esvaziou o intento promover a ab

Quanto a dente, agora presas, destacados passem acidentes do

JUIZ

Proc. 15039

EDITAL DE autos da execu HUGO PERBOI O D OITTO Cível da Coma FAZ SABER de 20 dias vire cita LIGIA BA e não sabido. petição inicial exequente e cr presentada pel Quinderá e a Isto posto, req horas, pagarem

Matéria de 1976, complementando a [Figura 1a](#).

Fonte: Biblioteca Nacional (memoria.bn.br)