

# ESTUDO DOS MODUS OPERANDI NO CRIME DE ROUBO DE VEÍCULOS DE CARGA NAS RODOVIAS FEDERAIS EM MATO GROSSO.

*Adão da Guia Magalhães<sup>1</sup>*

## RESUMO

O Brasil, por ser um País continental e opção governamental, o transporte rodoviário responde por mais de sessenta por cento de toda a carga transportada. Conhecer quais os tipos de carga e veículos de carga são roubados, a frequência, os locais, em que mês do ano esse crime mais ocorre, são informações que subsidiam estudos para a prevenção e criação de mecanismos destinados a reduzir o crime de roubo de veículos de carga nas rodovias federais. Neste estudo é analisado a criminalidade nas rodovias federais em Mato Grosso, verificando se há padrões no modus operandi do roubo de veículos de carga nas rodovias federais constantes dos registros policiais no período de 2005 a 2009 da Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal em Mato Grosso.

**Palavras-chave:** *Crime de Roubo - Rodovias Federais - Modus Operandi.*

## ABSTRACT

Brazil for being a continental and by option governmental country, highway transportation corresponds for more than 60%(sixty percent) of all transported load. Knowing which kinds of load and load vehicles there are stolen, the frequency, the locations, and which months of the year these crimes occur the most. These are informations that support studies for the prevention and the creation of mechanisms destined to reduce the theft of load vehicles on federal highways. This study analyses the evolution of criminality on federal highway in Mato Grosso, verifying if there are patterns in the modus operandi of load vehicles theft on federal highways that is on police records through the period of 2005 to 2009 according to "Superintendência Regional da Police Rodoviária Federal do Estado de Mato Grosso".

**Key words:** *Crime of Burglary - Federal Highways - Modus Operandi*

---

1 Inspetor da Polícia Rodoviária Federal - 2.<sup>a</sup> SR/PRF/MT, Especialista em Gestão Organizacional de Segurança Pública pela Universidade Estadual de Mato Grosso - UNEMAT, Engenheiro Eletricista pela Universidade Federal de Mato Grosso - UFMT, Especialista em Acidentes de Trânsito pela Universidade Federal de Mato Grosso - UFMT.

## INTRODUÇÃO

Pela especificação de utilização dos veículos de carga têm-se surgido muitos modelos de veículos para acompanhar as diversas necessidades dos trabalhos humanos. Estas alterações influenciam na capacidade de carga transportada do veículo, potência, rendimento.

Até o ano de 2005, transitavam nas rodovias federais da região centro-oeste os veículos de carga com a configuração de um cavalo trator e um semi-reboque com peso bruto total de até 45 toneladas, comprimento máximo 18,30 metros e altura máxima de 4,30 metros. Em meados desse ano, começaram a circular pelas rodovias federais de Mato Grosso, veículos de carga com a configuração de sete eixos, denominados bitrem (um cavalo trator e dois semi-reboques), aumentando assim a peso bruto total para 57 toneladas e mantendo o comprimento máximo de 19,80 metros. E mais recente, os veículos com configuração de nove eixos (um cavalo trator e dois semi-reboques) com peso bruto total de 74 toneladas e comprimento máximo de até 30 metros.

Observa-se que ao longo do tempo, as mudanças nas configurações dos veículos de carga vem sofrendo alterações, tanto na forma estrutural quanto no valor monetário. Hoje em dia, existem veículos de carga com monitoramento e bloqueio do veículo via satélite, controle automático de velocidade, sinalizador de faixa e outros sistemas de segurança para evitar o roubo/furto de veículo de carga e oferecer um melhor conforto para o motorista, pois a jornada de trabalho do motorista de veículo de carga em média é de 18 horas, sabe-se que quando falamos em veículos de carga os valores monetários do preço médio do conjunto (veículo trator e semi-reboques) nos mostra acima dos seis dígitos.

E com essa evolução os veículos de carga, os modus operandi de roubo/furto também acompanharam. Saber como vem ocorrendo a evolução dos roubos de veículos de carga, em que proporção anual ela ocorre, quais são as características específicas desse crime justifica-se pela necessidade do planejar políticas públicas de prevenção e redução dos índices de criminalidade nas rodovias

federais em Mato Grosso, principalmente na modalidade de roubo de veículo de carga e carga. Sabemos que extinguir essa modalidade de crime é impossível, pois o aumento dessa modalidade de crime depende de vários fatores que não estão somente na segurança pública, fatores como situação da economia do País, oferta de financiamentos para compra de veículos de carga, alto valor agregado do conjunto cavalo-trator e outros; mas reduzir a criminalidade nas rodovias federais a níveis aceitáveis torna-se meta a ser alcançada.

Neste estudo é analisado a criminalidade nas rodovias federais em Mato Grosso, verificando se há padrões no modus operandi de roubo de veículos de carga nas rodovias federais registrados pela 2ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal em Mato Grosso.

A método de abordagem utilizado foi o método hipotético-dedutivo e, a coleta de dados se deu por meio de pesquisa nos registros de ocorrências de roubo de veículos de carga na 2.ª Superintendência Regional da PRF/MT no período de 2005/2009. Como descreve Marconi e Lakatos (2001, p. 43):

Toda pesquisa implica o levantamento de dados variadas fontes, quaisquer que sejam os métodos ou técnicas empregadas. Os dois processos pelos quais se podem obter os dados são a documentação direta e a indireta.

(...) A segunda serve-se de fonte de dados coletados por outras pessoas, podendo constituir-se de material já elaborado ou não. Dessa forma, divide-se em pesquisa documental (ou fontes primárias) e pesquisa bibliográfica (ou fontes secundárias).<sup>2</sup>

Objetivando de fazer uma análise do modus operandi do crime de roubo de veículo de carga, mostrando as rodovias federais com maior ocorrência desse delito criminal, que tipo de configuração veicular é a mais procurada, horários das ocorrências, municípios, tipos de carga, buscando verificar possíveis causas que favoreceram para que esse delito criminal ocorreram e medidas preventivas que visam a redução do índice de criminalidade nas rodovias federais em Mato Grosso.

---

2 MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. Técnicas de Pesquisas. 3.ed.São Paulo: Atlas, 1996, p.43.

## CONCEITO DE CRIME DE ROUBO

Como expresso no artigo 157 do Código Penal Brasileiro:

**Art. 157.** Subtrair coisa móvel alheia, para si ou para outrem, mediante grave ameaça ou violência a pessoa, ou depois de havê-la, por qualquer meio, reduzido à impossibilidade de resistência.

Penas - reclusão, de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa.<sup>3</sup>

Trata-se de crime contra o patrimônio, em que é atingido também a integridade física ou psíquica da vítima. É um crime complexo, onde o objeto jurídico imediato do crime é o patrimônio, e tutela-se também a integridade corporal, a saúde, a liberdade e na hipótese de latrocínio, a vida do sujeito passivo. O Roubo também é um delito comum, podendo ser cometido por qualquer pessoa, dando-se o mesmo com o sujeito passivo. Pode ocorrer a hipótese de dois sujeitos passivos: um que sofre a violência, no caso em tela “os motoristas das transportadoras, etc...” e o titular do direito de propriedade, ou seja, “o empresário, proprietário do veículo ou da transportadora”.

O crime de roubo a mão armada segundo a decisão do Tribunal de Alçadas Criminal de São Paulo (1998, p.05):

(...) Quem pratica crime de roubo à mão armada demonstra audácia e temibilidade, características de personalidade que recomendam a imposição de um período de segregação carcerária mais rigorosa no início de cumprimento da pena, ou seja, o regime prisional fechado.<sup>4</sup>

Para que se configure o concurso de pessoas no delito de roubo, só é necessário que os agentes, além da consciente vontade para a ação conjunta, estejam presentes (no mínimo dois) no local do crime, cooperando na execução do crime. No caso, a rendição dos ofendidos e a arrecadação de seus bens sempre foram feitas por menos dois assaltantes. Essa determinada situação ocorre, pois um agente detém a

3 CONSTANTINO, Carlos Ernani; Gomes, Fábio Cantizani. 800 em 1 Vade Mecum. 2.ed. Lemos & Cruz, São Paulo: 2008. p. 388.

4 TACrim Ap. 918.023/1 – SP, 2º Câ. Rel. Juiz Ricardo Lewandowski, j. 26/01/98. Disponível em: <<http://www.tacrim.sp.gov.br/jurisprudencia/rjd.tacrim/html/volume25.html>>. Acessado em: 10 Nov. de 2010.

vítima em cárcere privado e outro conduz o objeto do roubo “veículo de carga” ao seu destino final.

Dependendo da situação em que o roubo de veículo de carga ocorre pode-se ter mais de um enquadramento segundo o pelo Código Penal Brasileiro. O roubo de veículos de carga configurado nos incisos IV e V do § 2º do artigo 157 do Código Penal Brasileiro:

**Art. 157, § 2º** - A pena aumenta-se de um terço até a metade.

(...)

**Art. 157, § 2º, IV** - Se a subtração for de veículo auto-motor que venha a ser transportado para outro Estado ou para o exterior.

**Art. 157, § 2º, V** - Se o agente mantém a vítima em seu poder, restringindo a sua liberdade.<sup>5</sup>

Sempre, para não se confundir com o próprio desenvolvimento da ação de roubar, evidente, há necessidade de ficar demonstrada uma séria e grave restrição à liberdade do sujeito passivo. Na hipótese em julgamento, após renderem as vítimas, os recorrentes, além de fazerem as subtrações, levavam aquelas como sequestrados, ficando com elas durante muito tempo, enquanto conduzem o veículo para o destino final. Em muitas situações ocorrem até que o agente leve o caminhão para fora do país, Paraguai ou Bolívia e faça a liberação da vítima que se encontra em seu poder.

O roubo de veículos de carga configurado nos termos do artigo 157 § 3º do Código Penal Brasileiro, é qualificado roubo quando:

**Art. 157- § 3º** - Se da violência resulta lesão corporal de natureza grave, a pena é de reclusão de 7 (sete) a 15 (quinze) anos, além de multa; se resulta em morte, a reclusão é de 20 (vinte) a 30 (trinta) sem prejuízo de multa.<sup>6</sup>

É indispensável que a lesão seja causada pela violência, estando o agente, sujeito às penas previstas pelo dispositivo em estudo, o evento decorra de grave ameaça como enfarte, choque ou do emprego de narcóticos. A lesão corporal poderá ser sofrida pelo titular do direito ou em um terceiro.

5 CONSTANTINO, Carlos Ernani; Gomes, Fábio Cantizani. 800 em 1 Vade Mecum. 2.ed. Lemos & Cruz, São Paulo: 2008. p. 388.

6 Idem. Ibidem.

(motoristas) há registros em que os condutores dos veículos de carga quando são liberados de seus cativeiros sofrem espancamentos, muitas das vezes obrigados a ingerir bebidas alcoólicas, entorpecentes, e medicamentos proibidos que causam sonolência, causando retardo no sua volta ao estado de lucidez.

## TIPOS DE MODUS OPERANDI DE ROUBO DE VEÍCULOS DE CARGA

Segundo as informações constantes nos registros de ocorrências registrados pela 2.<sup>a</sup> SR/PRF/MT podemos classificar os modus operandi das pessoas envolvidas no crime de roubo de veículo de carga pela forma de abordagem em sete modus operandi, quais seja:

- 1 - Abordagem utilizando a solicitação de serviço (golpe do frete).
- 2 - Abordagem no pátio de posto de abastecimento.
- 3 - Abordagem do veículo em movimento.
- 4 - Abordagem do veículo pedindo carona.
- 5 - Abordagem do veículo através de mulheres.
- 6 - Abordagem do veículo usando outro veículo.
- 7 - Abordagem do veículo usando outros (dentro da cidade, fazenda, etc.).

O roubo de veículo de carga com a abordagem utilizando a solicitação de serviço consiste no meio de atração da vítima a contratação de serviços de frete:<sup>7</sup>

Solicita-se um serviço de frete via telefone, ou contato pessoal, e em geral numa determinado local de estrada rural é anunciado o roubo. Os principais alvos deste tipo de crime são os veículos de carga de capacidade até 23 toneladas e, em sua maioria as vítimas são proprietários dos veículos. Nas ocorrências nota-se o cárcere privado dos condutores até que o referido caminhão chegue ao seu destino.

---

7 Inteligência, Núcleo de. Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga. MJ/DPRF, 2<sup>a</sup> Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2009.

O roubo de veículo de carga com abordagem no pátio de posto de abastecimento de combustível consiste na tomada sob ameaça de arma de fogo do veículo no pátio do posto de abastecimento de combustível:<sup>8</sup>

Sabe-se que os pátios de postos de abastecimento possuem estrutura para banho e refeições dos motoristas, além de estacionamentos amplos. E em geral este tipo de roubo ocorre no período noturno.

O roubo do veículo de carga em movimento consiste na forma em que se para o veículo para a realização do roubo.<sup>9</sup>

Exemplificando, o veículo está em movimento, o meliante com a ajuda de outro veículo consegue, de forma cinematográfica, subir na parte traseira do último semi reboque e desloca-se alcançando-o os engates de freio no veículo trator (nome mais conhecido dos engates – mão amiga); desconectando esses cabos de ar do freio, o veículo trava as rodas e para. Nesse momento é que o motorista de caminhão sofre o roubo, sendo mantido em cárcere privado até a entrega do veículo para o receptor ou descarregamento da carga, conforme o caso. Convém informar que o princípio de freios de um veículo de carga é diferente de veículos de passeio, pois no veículo de carga quando o veículo está parado, o sistema de freio está travado e, para que o veículo comece a se deslocar torna-se necessário fazer ar comprimido no sistema para a liberação dos freios.

O roubo de veículo de carga com a abordagem do veículo pedindo carona consiste quando a vítima fornece carona para outra pessoa:<sup>10</sup>

Ocorre em geral usando-se mulheres que pedem carona na beira das rodovias e, em local previamente combinado entre a carona e os meliantes, a carona pede para o motorista do veículo de carga parar para ela possa descer do veículo e ao

---

8 Idem. Ibidem.

9 Idem. Ibidem.

10 Inteligência, Núcleo de. Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2009.

parar o veículo de carga, o motorista é rendido, transportado para outro veículo e mantido em cativeiro em cárcere privado.

O roubo com a abordagem do veículo através de mulheres, em geral acontece quando motorista para em bares, lanchonetes as margens da rodovia para se alimentar ou consumir bebidas alcoólicas:<sup>11</sup>

Devido ao tempo fora de casa, os motoristas de veículos de carga na sua maioria homens, acabam por contratarem mulheres de programa para satisfaz-se de suas necessidades sexuais, nesse momento é que ocorre o roubo, onde as quadrilhas contratam as mulheres de programa para seduzir os motoristas de veículos de carga para obter informações sobre que tipo de veículo, carga, local de destino e combinam com a garota de programa a melhor hora de realização do roubo.

O roubo de veículo de carga com a abordagem do veículo usando outro veículo, consiste na redução de velocidade do veículo de carga forçada por meio de outro veículo que segue na frente da vítima:<sup>12</sup>

Em geral veículo de carga mais lento, para dar tempo de meliante em outro veículo chegar próximo a cabine do motorista e sob ameaça de arma de fogo fazer com que o motorista do veículo de carga que sofre a ação pare o veículo.

O roubo de veículo de carga com a abordagem do veículo usando outros meios de abordagens não descritos anteriormente:<sup>13</sup>

Consiste nos roubos realizados foras das rodovias federais, ou seja, dentro das cidades, nos trechos urbanos das rodovias, em fazendas as margens das rodovias, etc. Cabe ressaltar, que apesar do estudo priorizar os roubo de veículos nas rodovias federais, esta variável aparece em números relevantes nos registros da Polícia Rodoviária Federal em Mato Grosso.

---

11 Idem. Ibidem.

12 Inteligência, Núcleo de. Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2009.

13 Idem. Ibidem.

## PRINCIPAIS RODOVIAS FEDERAIS EM MATO GROSSO

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro:

**Art. 60** As vias abertas à circulação pública, de acordo com a sua utilização, classificam-se em:

I - Vias urbanas:

- a) Via de trânsito rápido;
- b) Via arterial;
- c) Via coletora;
- d) Via local;

II - Vias rurais:

- a) Rodovias;
- b) Estradas.<sup>14</sup>

As rodovias são vias rurais recoberta por uma camada asfáltica, dotadas de sinalização. A competência de uma rodovia é determinada pelo órgão que a construiu, sendo uma rodovia federal construída pela União, compete à União administrar todo o trânsito de pessoas, veículos, produtos, animais sobre a rodovia.

Compete atualmente ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes -DNIT, a construção das rodovias e estradas federais. Segundo o DNIT:

As rodovias federais têm a sua nomenclatura definida pela sigla BR, que significa que a rodovia é federal, seguida por três algarismos (BR- 364). O primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, de acordo com as definições estabelecidas no Plano Nacional de Viação. Os dois outros algarismos definem a posição de orientação geral da rodovia, relativamente à Capital Federal e aos limites do País (Norte, Sul, Leste e Oeste). A quilometragem das rodovias não é cumulativa de uma Unidade da Federação para outra. Logo, toda a vez que uma rodovia inicia dentro de uma nova Unidade da Federação, sua quilometragem começa novamente a ser contada a partir do zero. O sentido da quilometragem sempre segue o sentido descrito na Divisão em Trechos do Plano Nacional de Viação e pode ser resumido em: Rodovias Radiais, Longitudinais, Transversais, Diagonais e de Ligação.

As rodovias radiais, que partem do anel rodoviário de Brasília em direção aos extremos do País, e tendo o quilometro zero de cada Estado no ponto da rodovia mais próximo à capital federal. Aqui no Estado de Mato Grosso temos a rodovia BR-070 passando pelos municípios de Barra do Garças - Primavera do Leste - Cuiabá - Cáceres - Fronteira com a Bolívia.

---

14 LAZZARI, Carlos Flores; WITTER, Ilton da Rosa. Nova Coletânea de Legislação de Trânsito.23. ed. Porto Alegre, 2004, p. 17.

Nas rodovias longitudinais, o sentido de quilometragem vai do norte para o sul do País. As únicas exceções deste caso são as BR-163 e BR-174, que tem sentido da quilometragem do sul para o norte do Brasil. Em Mato Grosso temos as rodovias federais longitudinais BR-158, BR-163 e BR-174. A BR-158 passa pelos seguintes municípios Barra do Garças - Nova Xavantina - Agua Boa - e Vila Rica. A rodovia BR-163, que corta os municípios de Itiquira - Rondonópolis - Cuiabá - Diamantino - Sinop - Alta Floresta. A BR-174 que corta os municípios de Cáceres - Pontes e Lacerda - Vila Bela da Santíssima Trindade - Comodoro.

As rodovias federais transversais são as que cortam o País na direção Leste-Oeste. Em Mato Grosso temos a BR-251 que a passa pelos Cuiabá - Chapada dos Guimarães - Nova Xavantina. As rodovias diagonais apresentam dois modos de orientação, seja o Noroeste - Sudeste ou Nordeste - Sudeste. Em Mato Grosso temos a BR-364 que tem os municípios de Alto Garças - Pedra Preta - Rondonópolis - Cuiabá - Várzea Grande - Jangada - Nobres - Diamantino - Deciolândia - Campos de Júlio - Comodoro.<sup>15</sup>

## RESULTADOS DA PESQUISA

### ANO 2005

No ano de 2005, a Polícia Rodoviária Federal registrou um total de 56 (cinquenta e seis) ocorrências de roubo de veículos de carga e carga. Desse total observou-se o seguinte panorama dominante:

A rodovia em que mais ocorreram tais registros foi a BR 364, nos dias de sábados, por volta das 23h00min, com maior frequência nos dois dias do mês 3 (três) e 23 (vinte e três). Sendo os veículos mais roubados tinha a combinação de veicular do tipo 06 (seis) eixos com capacidade de transporte de carga de 48,5 (quarenta e oito vírgula cinco) toneladas, número maior de registros foi no município de Cáceres, a carga mais roubada foi a soja em grãos e ano de fabricação dos veículos roubados foi fabricado antes do período em estudo, ou seja, antes do ano de 2005.<sup>16</sup>

Ressalta-se que ocorreram 31 (trinta e um) roubos de veículos de carga em que tais veículos não estavam carregados, onde a motivação do crime era tão somente o veículo e, o modus operandi dominante das quadrilhas que atuaram no

---

15 DNIT, Ministério da Infra-estrutura e de Transportes. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/rodovias-federais/nomenclatura-das-rodovias-federais>>. Acesso em: 15 Nov. de 2010.

16 Inteligência, Núcleo de. Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2005.

Estado nesse ano foi com abordagem do veículo em movimento com um total de 36 (trinta e seis) registros.

#### ANO 2006

No ano de 2006, a Polícia Rodoviária Federal registrou um total de 62 (sessenta e dois) ocorrências de roubo de veículos de carga e carga. Desse total observou-se o seguinte panorama dominante:

A rodovia em que mais ocorreram tais registros foi a BR 364, nos dias de sábados, com uma distribuição dos roubos ao longo dos dias do mês (1, 4, 11, 18, e 21) e pouca informação dos horários dos roubos, sendo 18 ocorrências. Sendo o veículo mais roubado tinha a combinação de veicular do tipo 07 (seis) eixos com capacidade de transporte de carga de 57 (cinquenta e sete) toneladas, no município de Cuiabá ocorreram a maioria dos registros, e a carga mais roubada foi de secos e molhados e ano de fabricação dos veículos roubados foi antes do ano de 2005.<sup>17</sup>

Ressalta-se que ocorreram 38 (trinta e oito) roubos de veículos de carga em que tais veículos não estavam carregados, onde a motivação do crime era tão somente o veículo, e o modus operandi dominante das quadrilhas que atuaram no Estado nesse ano foi com abordagem do veículo em movimento com um total de 31 (trinta e um) registros.

#### ANO 2007

No ano de 2007, a Polícia Rodoviária Federal registrou um total de 67 (sessenta e sete) ocorrências de roubo de veículos de carga e carga. Desse total observou-se o seguinte panorama dominante:

A rodovia em que mais ocorreram tais registros foi a BR 364, nos dias de sexta-feira, por volta das 00h00min, com maior frequência nos dois dias do mês 4 (quatro) e 20 (vinte). Sendo o veículo mais roubado tinha a combinação de veicular do tipo 06 (seis) eixos com capacidade de transporte

---

17 Inteligência, Núcleo de. Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2006.

de carga de 48,5 (quarenta e oito vírgula cinco) toneladas, a maioria dos registros foi no município de Rondonópolis, e a carga mais roubada foi de combustíveis e, o ano de fabricação dos veículos roubados foi ante do ano de 2005.<sup>18</sup>

Ressalta-se que ocorreram 44 (quarenta e quatro) roubos de veículos de carga em que tais veículos não estavam carregados, onde a motivação do crime era tão somente o veículo e, o modus operandi dominante das quadrilhas que atuaram no Estado nesse ano foi com abordagem do veículo em movimento com um total de 33 (trinta e três) registros.

#### ANO 2008

No ano de 2008, a Polícia Rodoviária Federal registrou um total de 71 (setenta e um) ocorrências de roubo de veículos de carga e carga. Desse total observou-se o seguinte panorama dominante:

A rodovia em que mais ocorreram tais registros foi a BR 364, nos dias de quinta-feira, por volta das 00h00min, com maior frequência no dia do mês 14(quatorze). Sendo os veículos mais roubado foram os que apresentaram as combinações veicular do tipo 03 (três) eixos com capacidade de transporte de carga de 23 (vinte e três) toneladas e os do tipo 06 (seis) eixos com capacidade de transporte de carga de 48,5 (quarenta e oito vírgula cinco) toneladas, a maioria dos registros ocorreram no município de Várzea Grande, a carga mais roubada foi soja em grãos e, o ano de fabricação dos veículos mais roubados foi antes do ano de 2005.<sup>19</sup>

Ressalta-se que ocorreram 49 (trinta e dois) roubos de veículos de carga em que tais veículos não estavam carregados, onde a motivação do crime era tão somente o veículo e, o modus operandi dominante das quadrilhas que atuaram no Estado nesse ano foi com abordagem do veículo no pátio de posto de abastecimento com um total de 24 (vinte e quatro) registros.

---

18 Inteligência, Núcleo de. Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2007.

19 Inteligência, Núcleo de. Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2008.

ANO 2009

No ano de 2009, a Polícia Rodoviária Federal registrou um total de 76 (setenta e seis) ocorrências de roubo de veículos de carga e carga. Desse total observou-se o seguinte panorama dominante:

A rodovia em que mais ocorreram tais registros foi a BR 364, nos dias de quarta-feira, por volta das 00h00min, com maior frequência nos dois dias do mês 3 (três), 7 (sete) e 27 (vinte e sete). Sendo o veículo de carga mais roubado tinha a combinação de veicular do tipo 07 (sete) eixos com capacidade de transporte de carga de 57 (cinquenta e sete) toneladas, e a maioria de registros ocorreram no município de Várzea Grande, e a carga mais roubada foi a carga de combustível e, o ano de fabricação dos veículos roubados foi antes do ano de 2005.<sup>20</sup>

Ressalta-se que ocorreram 56 (cinquenta e seis) roubos de veículos de carga em que tais veículos não estavam carregados, onde a motivação do crime era tão somente o veículo e, o modus operandi dominante das quadrilhas que atuaram no Estado nesse ano foi com abordagem do veículo no pátio de posto de abastecimento com um total de 38 (trinta e oito) registros.

## CONCLUSÃO

Analisando o resultado da pesquisa vislumbra-se o aumento dos crimes de roubo de veículos de carga em Mato Grosso por meio da quantidade de eventos, num total de 332 roubos registrados, com uma média anual de 66 veículos e que teve um acréscimo acima de 25% anual, a partir do ano de 2005. Deste total de roubos de veículos de carga registrados cerca de 86 registros foram consumados fora das rodovias federais, representado 25,90% do total; cerca de 83,13% dos roubos de veículos de carga possuem ano de fabricação fora do período estudado, ou seja, esses veículos foram fabricados antes do ano de 2005 e, 218 registros de roubo de veículos de carga onde constaram que os veículos de carga roubados estavam vazios, o que

---

20 Inteligência, Núcleo de. Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2009.

representa 65,66% do total de registros no período. Alguns quesitos da pesquisa se mantém presente em vários anos no intervalo pesquisado, dentre eles destaca-se a rodovia (BR 364), o ano de fabricação dos veículos roubados (antes do ano de 2005), o segundo semestre do ano, o tipo de combinação veicular (07 eixos e capacidade máxima de tração de 57 toneladas) e sem carga (vazios). Há maior ocorrência nos horários compreendidos entre as 22h00 e 00h00min, não se observando um padrão das ocorrências nos dias da semana, dias do mês, tipo de carga e município.

Ao analisar o padrão dominante para o item rodovia, destaca-se a rodovia diagonal BR 364 que responde por 44,80% dos roubos de veículos de carga, se justificando pela localização geográfica, a presença de serras ao longo do trecho que facilita o crime de roubo, uma concentração maior do fluxo de veículos de carga no Estado pelo fato de ocorrer a superposição das rodovias BR 163 e BR 070, no trecho Rondonópolis/Cuiabá e Várzea Grande/Diamantino, respectivamente. Pelo ano de fabricação dos veículos roubados constatou que a maioria dos veículos roubados em Mato Grosso tem mais de 10 anos de uso e mais de 60% estavam sem carga no momento do roubo, confirmando o padrão como sendo o veículo o principal alvo dos crimes de roubo sendo direcionado o produto do roubo para desmanche, remarcação, troca por entorpecentes no País fronteiriço (Bolívia) e recentemente o uso de dublê de um veículo original. O padrão semestral foi o segundo semestre para os anos de 2005, 2006 e 2007 onde ocorreram a maior parte de registros durante aqueles anos e, nos anos de 2008 e 2009 ocorreu uma inversão, onde o primeiro semestre foi responsável pela maioria dos registros de roubos de veículos de carga.

Observa-se a mudança anual de municípios referentes a registros de ocorrências dos roubos, passando de uma região fronteiriça, município de Cáceres no ano 2005, para a capital Cuiabá no ano de 2006, depois para o município onde tem-se a segunda maior concentração de transportadoras no Estado, Rondonópolis no ano de 2007; e no ano de 2008 e 2009 em Várzea Grande, este por ser o município que abrigar um considerável número de empresas de serviços de mão de obra e peças para veículos de carga, sendo margeado por uma rodovia estadual de contorno (rodovia dos imigrantes) e com uma concentração de desmanches no entorno do

trevo de Várzea Grande (antigo trevo do lagarto) e além do município fazer parte da região metropolitana de Mato Grosso.

Ao analisar a combinação de veículo de carga foi verificado que nos anos de 2006, 2008 e 2009 o padrão predominante nos roubos de veículos de carga foi a combinação do tipo 07 eixos e com capacidade de carga de 57 toneladas. Sabe-se que essa combinação é que garante o maior retorno financeiro, e que os veículos que possuem 06 eixos e motorização compatível podem sofrer adaptação e conduzir semi-reboques do tipo 07 eixos (bitrem).

No caso do modus operandi constatados nos registros observa-se dois padrões de abordagem, nos anos de 2005, 2006 e 2007 a abordagem em movimento e nos anos de 2008 e 2009 a abordagem no pátio de posto de abastecimento, sendo uma das causas a mudança de abordagem causada pela evolução dos sistemas de sistemas de segurança nos últimos anos com emprego de componentes eletrônicos de bloqueio e funcionamento do veículo, monitoramento e bloqueio via satélite com acompanhamento em tempo real pela internet.

Em resumo constatou-se que há padrões do crime de roubo de veículo de carga nas rodovias federais no Estado de Mato, a pesquisa nos mostrou que não há uma uniformidade total no período estudado, mas sim em determinadas variáveis.

Na principal variável, o modus operandi, notou-se que as quadrilhas que roubaram veículos de carga no Estado de Mato Grosso no período estudado se mantiveram por três anos consecutivos utilizando a abordagem dos caminhoneiros quando estes estavam em movimento, e a partir do ano de 2008 houve uma mudança no modo de abordagem para a abordagem dos veículos de carga nos estacionamentos dos postos de abastecimento. Essa mudança deve-se a vários fatores, dentre eles a concentração de veículos de carga nesse lugares, facilidade de localização do veículo encomendado pelo receptor, bloqueio do veículo no momento do roubo pelo sistema de rastreador quando neste ocorre uma mudança de percurso e melhoria na comunicação das empresas rastreadoras de veículos via satélite com as polícias. Cabe ressaltar que os dados registrados não condiz com a totalidade de roubos de veículos de carga existentes no Estado de Mato Grosso, visto

que em muitas ocorrências de roubo de veículos de carga os motoristas não informam a Polícia Rodoviária Federal em Mato Grosso e atualmente, apesar dos esforços das organizações policiais, nem todas as informações dos registros de roubo de veículos de carga são cadastradas no sistema único (INFOSEG), não se esquecendo de contabilizar as sub-notificação, ou seja a ausência de notificação por parte dos motoristas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CONSTANTINO, Carlos Ernani; GOMES, Fábio Cantizani. **800 em 1 Vade Mecum**. 2.ed. Lemos & Cruz, São Paulo: 2008.

INTELIGÊNCIA, Núcleo de. **Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga**. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2005.

INTELIGÊNCIA, Núcleo de. **Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga**. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2006.

INTELIGÊNCIA, Núcleo de. **Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga**. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2007.

INTELIGÊNCIA, Núcleo de. **Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga**. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2008.

INTELIGÊNCIA, Núcleo de. **Estatísticas de Roubos de Veículos de Carga**. MJ/DPRF, 2ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Cuiabá:2009.

LAZZARI, Carlos Flores; WITTER, Ilton da Rosa. **Nova Coletânea de Legislação de Trânsito**.23. ed. Porto Alegre, 2004.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de Pesquisas**. 3.ed.São Paulo: Atlas, 1996.

TACRIM AP. 918.023/1-SP, 2º Câm. Rel. Juiz Ricardo Lewandowski, Disponível em: <http://www.tacrim.sp.gov.br/jurisprudencia/rjd.tacrim/html/volume25.html>>. Acesso em 10 Novembro de 2010.