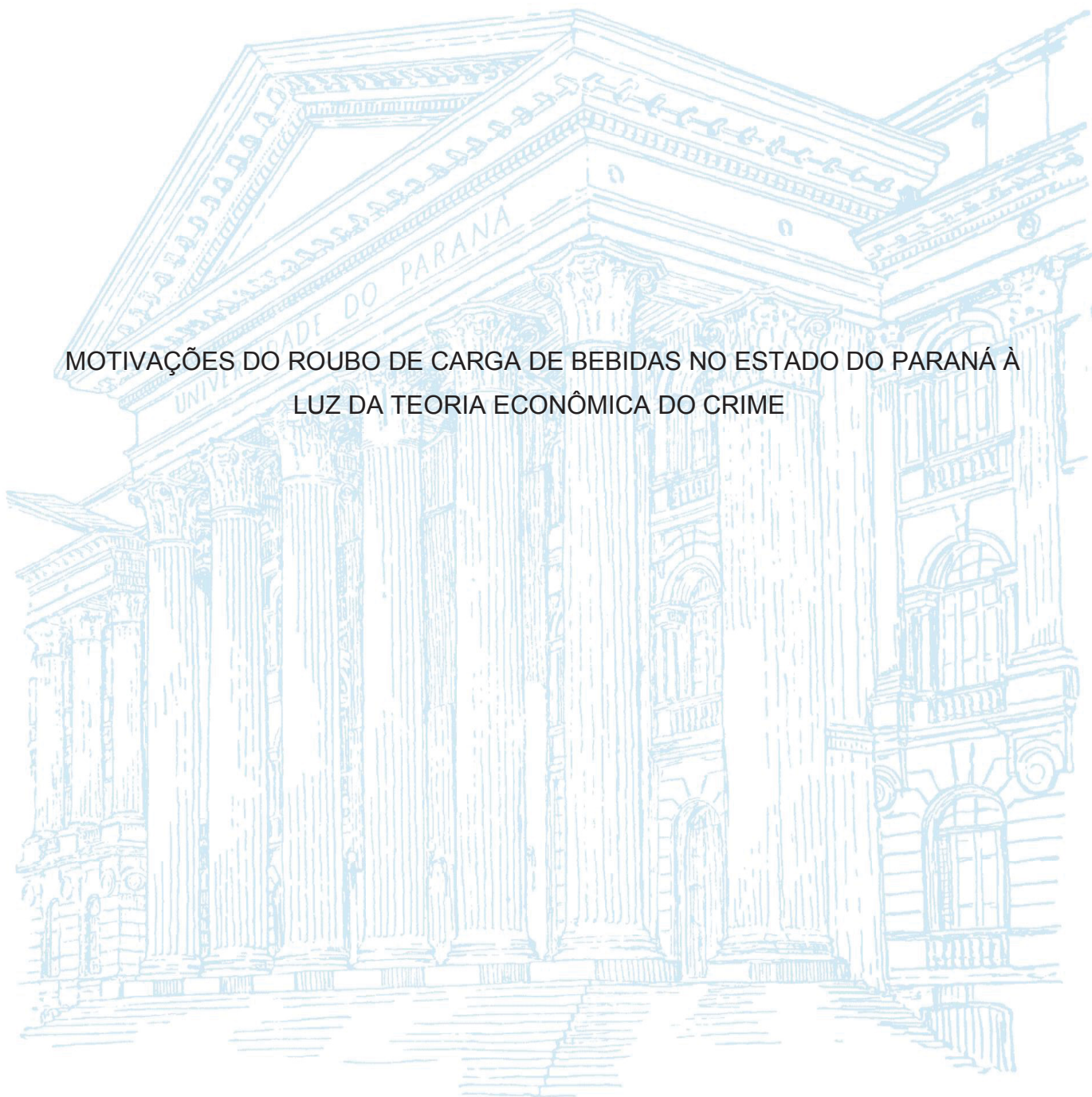


UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

GIOVANNA PAGNOZZI

MOTIVAÇÕES DO ROUBO DE CARGA DE BEBIDAS NO ESTADO DO PARANÁ À
LUZ DA TEORIA ECONÔMICA DO CRIME



CURITIBA

2020

GIOVANNA PAGNOZZI

MOTIVAÇÕES DO ROUBO DE CARGA DE BEBIDAS NO ESTADO DO PARANÁ À
LUZ DA TEORIA ECONÔMICA DO CRIME

Dissertação apresentada ao Departamento de Ciências Econômicas, do Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Paraná, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Economia.

Orientador: Profº. Drº Adalto Acir Althaus Júnior

CURITIBA

2020

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA DE CIÊNCIAS SOCIAIS
APLICADAS – SIBI/UFPR COM DADOS FORNECIDOS PELO(A) AUTOR(A)
Bibliotecário: Deize C. Kryczyk Gonçalves – CRB 9/1269

Pagnozzi, Giovanna

Motivações do roubo de carga de bebidas no Estado do Paraná à luz da
teoria econômica do crime
/ Giovanna Pagnozzi, 2020.
52 p.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Paraná. Programa
de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, do Setor de
Ciências Sociais Aplicadas.

Orientador: Adalto Acir Althaus Júnior (1973 -).

Defesa: Curitiba, 2020.

1. Transporte rodoviário de carga - Paraná. 2. Roubo de carga –
Paraná. 3. Seguro de transporte de carga - Paraná. 4. Teoria econômica
do crime. I. Universidade Federal do Paraná. Setor de Ciências Sociais
Aplicadas. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento
Econômico. II. Althaus Júnior, Adalto Acir. III. Título.

CDD 388.1



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS E APLICADAS
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO ECONOMIA -
40001016051P7

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em ECONOMIA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da dissertação de Mestrado de **GIOVANNA PAGNOZZI** intitulada: **MOTIVAÇÕES DO ROUBO DE CARGA DE BEBIDAS NO ESTADO DO PARANÁ À LUZ DA TEORIA ECONÔMICA DO CRIME**, sob orientação do Prof. Dr. ADALTO ACIR ALTHAUS JUNIOR, que após terem inquirido a aluna e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 18 de Março de 2020.

Assinatura Eletrônica

14/05/2020 20:41:44.0

ADALTO ACIR ALTHAUS JUNIOR

Presidente da Banca Examinadora (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

14/05/2020 20:41:44.0

LEILA PAGNOZZI

Avaliador Externo (CENTRO UNIVERSITARIO FRANCISCANO DO PR)

Assinatura Eletrônica

14/05/2020 21:12:08.0

ARMANDO JOÃO DALLA COSTA

Avaliador Interno (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

À minha amada família, esposo Emerson, e minhas filhas, Cecília e Marina que deram o apoio significativo, me ajudando e incentivando para finalização do trabalho. Dedico ao orientador Adalto que se tornou além de meu mestre, meu amigo. Aos professores que fizeram a diferença no curso, como o prof. José Guilherme Silva Vieira e ao coordenador: Armando João Dalla.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus pela vida e por me ter dado duas filhas maravilhosas e inteligentíssimas.

Agradeço ao meu incrível orientador Prof^o. Dr^o. Adalto Acir Althaus Junior por acreditar no potencial do tema escolhido e por atender sempre prontamente, fiquei muito satisfeita em ter feito o trabalho sob sua orientação.

À minha prima Leila Pagnozzi, doutora e avaliadora do MEC, convidada a fazer parte de minha banca, que me incentivou a fazer o mestrado.

À Mary Anne Muraski Nowak (setor-administrativo PPGDE) que foi minha colega de turma, quando fiz matérias como aluna ouvinte, tornando-se uma amiga, e me ajudando em todos os trabalhos com carinho e dedicação.

À Aurea Koch (setor administrativo PPGDE), que foi a primeira pessoa a me propor fazer matérias como aluna ouvinte em 2017, quando fui procurar informações sobre o mestrado.

Aos amigos Ivani S. Arnhold, Evaldo Vicente e Humberto Ferreira Pontes Filho, que conheci, quando era aluna ouvinte e foram ótimos incentivadores contribuindo em cada disciplina e em cada dúvida que surgia sobre o curso.

Sem vocês esse sonho não se realizaria e vocês fazem minha existência valer a pena!

Construí amigos, enfrentei derrotas, venci
obstáculos, bati na porta da vida e disse-
lhe: Não tenho medo de vivê-la.

Augusto Cury

RESUMO

O roubo de cargas é um problema de ocorrência nacional, e o crescente aumento de roubos de cargas de bebidas nas rodovias federais do estado do Paraná contribui para o aumento do custo de fretes para indústria, além de acréscimo no preço final da mercadoria para sociedade. Compreender o que motiva esses criminosos a agir pode auxiliar no combate à essas ações ilícitas. Nesse cenário, a busca realizada neste estudo visa descrever a abordagem econômica sobre o roubo de carga, especificamente a Teoria Econômica do Crime proposta por Gary S. Becker, prêmio Nobel da Economia em 1992. De acordo com essa teoria, os criminosos se motivam para a realização dos crimes basicamente porque obtêm ganhos financeiros maiores do que conseguiriam com um trabalho formal, e assumem os riscos inerentes à atividade efetuada. Assim, objetiva-se identificar possíveis fatores motivacionais do cometimento do roubo de cargas, especificamente de cerveja e refrigerante em Curitiba e Região Metropolitana de Curitiba (RMC), identificando a assimilação dos benefícios versus o risco do crime sob a perspectiva do criminoso, além de identificar os componentes de custos envolvidos na cadeia de suprimento do comércio destes produtos. A discussão estabelecida nesse estudo questiona o que leva o indivíduo racional a decidir praticar este tipo de conduta ilícita e qual a ponderação da expectativa de lucro que ele obtém com esta ação criminosa. A instrumentação para coleta de dados foi realizada através da aplicação de um questionário semiestruturado sobre o esquema do roubo de carga nas rodovias do Paraná, procurando compreender como as quadrilhas executam o delito nos dias de hoje, para alcançar seu objetivo de conquistar lucros cada vez maiores. O questionário foi aplicado por meio de entrevistas com detentos da Penitenciária Estadual de Piraquara e da Casa de Custódia de Curitiba. Também foram utilizados dados fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal sobre quantidade de assalto a veículos de cargas nas rodovias federais de Curitiba e da RMC. Os resultados demonstraram que os roubos registrados aumentaram significativamente a cada ano e que, mesmo com maiores investimentos em segurança, as empresas e a polícia não têm conseguido resolver o problema. Os criminosos possuem um padrão para agir e estão cada vez mais especializados. O estudo concluiu que a teoria do crime de Becker consegue explicar o comportamento social criminoso, além de destrinchar as variáveis utilizadas nos estudos criminológicos. Assim, através desse estudo, foi possível observar os fundamentos de 2 teorias: teoria da oportunidade e teoria neomarxista, que explicam o porquê de as pessoas seguirem o caminho da ilegalidade.

Palavras-chave: Roubo de Carga. Teoria Econômica do Crime. Modal rodoviário.

ABSTRACT

Cargo theft is a nationwide problem, and the increasing in theft of beverage loads on federal highways in the state of Paraná contributes to the increase in freight costs for industry, in addition to an increment in the final price of goods for society. Understanding what motivates these criminals to act can help in combating these illicit actions. In this scenario, the search conducted in this study aims to describe the economic approach to cargo theft, specifically the Economic Theory of Crime proposed by Gary S. Becker, Nobel Prize in Economics in 1992. According to this theory, criminals are motivated to the execution of crimes basically because they obtain financial gains greater than they would obtain with a formal job, and assume the risks inherent to the activity carried out. Thus, the objective is to identify possible motivational factors for the involvement of cargo theft, specifically beer and soft drinks in Curitiba and the Metropolitan Region of Curitiba (RMC), identifying the assimilation of benefits versus the risk of crime from the perspective of the criminal, in addition to identify the cost components involved in the supply chain for trade in these products. The discussion established in this study questions what leads the rational individual to decide to practice this type of illegal conduct and what is the weighting of the expected profit that he obtains from this criminal action. The instrumentation for data collection was carried out through the application of a semi-structured questionnaire on the scheme of cargo theft on the highways of Paraná, trying to understand how the gangs carry out the crime today, in order to achieve their goal of achieving ever greater profits. The questionnaire was applied through interviews with inmates at the Piraquara State Penitentiary and the Curitiba Custody House. Data provided by the Federal Highway Police on the amount of assault on cargo vehicles on the federal highways of Curitiba and RMC were also used. The results showed that registered thefts increased significantly each year and that, even with greater investments in security, companies and the police have not been able to solve the problem. Criminals have a standard to act and are increasingly specialized. The study concluded that Becker's theory of crime can explain criminal social behavior, in addition to unraveling the variables used in criminological studies. Thus, through this study, it was possible to observe the foundations of 2 theories: opportunity theory and neo-Marxist theory, which explain why people follow the path of illegality.

Keywords: Cargo Theft. Economic Theory of Crime. Road transport.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
2 REFERENCIAL TEÓRICO	12
2.1 TEORIA ECONÔMICA DO CRIME	12
2.2 TEORIA NEOMARXISTA.....	14
2.3 TEORIA DA OPORTUNIDADE	15
2.4 ROUBO DE CARGAS NO BRASIL	16
3 MÈTODOS DE PESQUISA.....	21
4 RESULTADOS	25
4.1 ENTREVISTAS	25
4.2 DADOS DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL	34
5 ANÁLISE DOS RESULTADOS	38
CONCLUSÃO.....	41
REFERÊNCIAS	46
APÊNDICE	52

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como tema o estudo econômico sobre roubo de carga de bebidas em Curitiba e Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2015), desde o início da década de 1990 o furto de cargas tem sido um problema em todo Brasil, pois o aumento do delito nas rodovias federais pode contribuir para o crescente custo relativo aos fretes para indústria e o acréscimo no preço final da mercadoria para sociedade.

Segundo a assessoria do Sindicato das Empresas de Transporte do Paraná (SETCEPAR, 2017), no estado do Paraná o modal mais requisitado para o transporte e distribuição de cargas é o rodoviário, sendo o mais expressivo na atividade logística, devido a sua flexibilidade.

O modal rodoviário para Rodrigues (2005) é uma atividade que agrega valor quando potencializa o fluxo de materiais, desde a fonte produtora até o consumidor final, visando que o prazo se faça o menor possível para atender as necessidades do cliente e caucionando que o suprimento esteja na quantidade certa de maneira adequada e íntegra a um custo aceitável.

Para Martins e Campos Alt (2006) o controle do fluxo das mercadorias transportadas até o seu destino final (o consumidor) é organizado pela logística, que é responsável pela informação, operação, planejamento e controle da distribuição da mercadoria.

A importância do modal rodoviário para Carvalho e Moreira (2011) é ser um fator de equilíbrio entre a integração e o desenvolvimento econômico de todas as regiões do país, sendo que através do transporte de carga no território nacional é possível agregação das diversas cadeias de suprimentos, com eficiência e satisfação do serviço prestado e com gerenciamento eficaz da logística em relação à segurança da carga movimentada.

O modal rodoviário constitui o principal componente do sistema logístico e o gerenciamento de risco, segundo Brasiliano (2010) é uma importante decisão para o transporte de mercadorias pelas rodovias do território nacional, pois as ações visam impedir ou minimizar as perdas que uma empresa pode sofrer com o furto de suas mercadorias.

Nos anos de 1980, Bezerra (2006) infere que o risco nas rodovias brasileiras principiou com um aumento significativo em roubo de cargas que aumentou as despesas logísticas e reduziu a atividade do setor de transporte e distribuição.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE,2020), durante a década de 1990, constatou-se que a diminuição do nível de investimentos em toda a infraestrutura de rodovias gerou problemas na matriz de transporte em todo o país. Segundo o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT,2017), em razão disso, foram analisadas ineficiências, custos adicionais, perda de competitividade, aumento nos tempos das viagens, acidentes, dentre outros problemas.

Diversos fatores como falta de segurança pública, falta de uma polícia integrada, treinada e equipada adequadamente, contribuem para a fragilização da circulação dos produtos pelas rodovias favorecendo o roubo das mercadorias pelas quadrilhas. Como a movimentação de bebidas (refrigerantes e cervejas) é realizada na grande maioria pelo modal rodoviário, seu roubo é comum no país (AGÊNCIA BRASIL, 2016; BASTOS, 2017).

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), criada em 2001, através da lei nº 10.233, o crime do roubo de carga, como a receptação da mercadoria, cresce anualmente.

Segundo Christino (2006) as quadrilhas que realizam a receptação da carga no transporte rodoviário são extremamente organizadas, onde a parte fundamental do roubo é o receptador que apresenta o objetivo de ocultar ou vender qualquer mercadoria furtada com a utilização do proveito próprio ou realizar a solicitação do trabalho de benefício para terceiros referente em mercadorias nas atividades comercial ou industrial.

Assim procura-se responder a seguinte questão: Que fatores estabelecidos pela Teoria do Econômica do Crime podem ser associados a motivação do crime de roubo de cargas de cervejas e refrigerantes cometidos em Curitiba e região metropolitana?

A intenção é identificar possíveis fatores motivacionais do acometimento do roubo (previstos pela teoria econômica do crime) de cargas de cerveja e refrigerante em Curitiba e região metropolitana. Para tanto, se busca investigar o processo de como ocorre o roubo de cargas de cerveja e refrigerantes destinadas a Curitiba e região metropolitana; identificar a percepção dos benefícios versus o risco do crime

sob a perspectiva do criminoso e identificar os componentes de custos envolvidos na cadeia de suprimento do comércio de cervejas e refrigerantes.

O crescente aumento de roubos de cargas de bebidas direcionados nas rodovias federais do estado do Paraná, segundo a SETCEPAR (2017), é uma realidade presente, e se faz necessário encontrar meios eficazes para combater o furto encomendado, visto que o delito cometido pelas equipes responsáveis pelo planejamento do crime está cada vez mais organizado para alcançar seu êxito.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Esse capítulo traz o referencial teórico no qual todo estudo foi embasado, iniciando trazendo a explicação sobre a Teoria Econômica do Crime, de Gary S. Becker, prêmio Nobel da Economia em 1992, seguido pela explicação da Teoria Neomarxista e da Teoria das Oportunidades, finalizando com informações sobre o roubo de cargas no Brasil.

2.1 TEORIA ECONÔMICA DO CRIME

Conforme explicam Santos, Casagrande e Hoeckel (2015), existem três correntes que estão associadas aos estudos econômicos que avaliam a relação existente entre economia e crime. Uma destas correntes se encontra na teoria desenvolvida pelo economista Gary S. Becker, que é denominada “Teoria Econômica do Crime”, que tem por pressuposto que a tomada de decisão dos sujeitos em relação a cometer crimes para obtenção de lucros financeiros é uma atividade ou setor da economia, como outro qualquer. As outras duas teorias serão explicadas mais à frente, nos próximos tópicos, que são a Teoria Neomarxista (que sugere que o aumento da criminalidade, em especial os delitos de cunho econômico, tem estreita relação com o desenvolvimento do modo de produção capitalista) e a Teoria das Oportunidades (que considera que “a oportunidade faz o ladrão”).

No sentido filosófico, o crime pode ser lucrativo ou não lucrativo, e ambos acometem a comunidade, conforme ideia já trazida por Engel (2003), mencionando que Platão considerou o crime como uma doença motivada pelas paixões. Segundo ele, Aristóteles e São Tomas de Aquino consideraram a miséria a motivação para realizar o crime.

No território nacional, a relação entre violência (roubo ou extorsão, furto, usurpação, estelionato, receptação e outros) e as variáveis econômicas (salário, emprego e outros), teve seu início em meados do século XIX, na região Nordeste. Segundo Kugumiya et al. (2004), a associação criminosa teve origem no sertão nordestino, onde jagunços e capangas dos grandes fazendeiros contestavam com o coronelismo da época saqueando vilas, fazendas e pequenas cidades, assim como

extorquindo dinheiro mediante ameaças ou sequestros de pessoas importantes e influentes para depois exigir resgates.

Segundo Balbinotto Neto (2003), os indivíduos se tornam criminosos porque o benefício do delito cometido é, para eles, compensador, quando comparados com o trabalho formal perante a sociedade, mesmo levando em consideração os riscos e a probabilidade de apreensão e condenação.

Independente da época, para Oliveira (2005), os modelos de comportamento criminal se assumem quando uma pessoa age racionalmente, com base no custo benefício inerente às oportunidades, que as ações realizadas pelas associações criminosas lhe proporcionam para obtenção de recursos financeiros elevados em curto prazo. Para Jones (1997) a decisão do sujeito infrator baseia-se nos custos, riscos e benefícios associados à infração cometida.

Segundo Cerqueira e Lobão (2004) a determinação de cometer ou não o crime é o resultado de um processo de maximização da utilidade esperada pelo infrator, pois os ganhos são elevados com o delito e a detenção e o aprisionamento é relevante para a tomada da decisão.

Na abordagem econômica do crime realizada por Becker (1976), o autor diz que o infrator não tem por base apenas o custo benefício de participar das ações criminosas, mas o comportamento humano interfere como: inteligência, idade, nível de educação, histórico criminal, riqueza e orientação recebida da família, estes são fatores que colaboram para a escolha entre o mundo do crime e a legalidade do trabalho lícito.

Ainda de acordo com Becker (1968), no sentido econômico, o crime pode ser classificado em dois grandes grupos: o lucrativo (furto, roubo ou extorsão, usurpação, estelionato, receptação e outros) e o não lucrativo (estupro, tortura, excesso de poder e outros).

Para ele, a prática do crime é realizada por um indivíduo criminoso, que organiza seu objetivo de produção e assume os riscos inerentes à atividade efetuada, para encontrar os lucros almejados ou incorrer os prejuízos cometidos pelo delito, sem pensar nas consequências como aprisionamento e punições pelas atividades ilícitas cometidas (BECKER, 1968)

Sendo assim, a economia do crime proposta por Becker (1968) é baseada na hipótese de que criminosos são motivados para realizar a atividade ilícita, porque obtém um fluxo de benefícios líquidos maiores do que conseguiriam com o trabalho

formal. De acordo com o autor, a relação do comportamento racional e a decisão de participar da associação criminosa, faz com que indivíduos racionais se tornem criminosos quando seus retornos monetários conquistados com o crime superam os ganhos financeiros recebidos em atividades legais, pois assumem os riscos inerentes de punição, detenção e condenação à atividade desenvolvida.

A possibilidade do indivíduo se tornar homem infrator para Farias Júnior (2001) tem a fundamentação nos seguintes fatores: a família que é a raiz mais profunda da criminalidade (fatores sócio-familiares); a ganância descontrolada pelo acúmulo financeiro e de bens materiais (fatores sócio-econômicos); a ignorância, a falta de educação e a falta de moralidade levam o indivíduo à falsa representação da realidade (fatores sócio-ético-pedagógicos), assim como as más companhias e más influências (fatores sócio-ambientais) também colaboram para o ser humano decidir-se pelo mundo do crime.

O estudo do homem infrator, de acordo com Mercurio e Medema (1997) é a análise da personalidade do ser humano e suas razões que o levaram a optar pelo mundo do crime relacionando com o seu comportamento e as causas motivadoras da conduta criminosa como: roubo, assalto, sequestro, assassinato e outros, são considerados racionais mesmo quando estão em conflito com as normas sociais.

Contudo, o primeiro autor que relacionou as causas sociais do crime, foi Thomas Morus (1478 – 1535), com sua obra Utopia. Com fundamentação nesta obra, Engel (2003) expõe que as causas da criminalidade se encontram nos fatores de natureza econômica como: desigualdades sociais, abstinência de oportunidades e outros; ou simplesmente atos criminosos consistem em agressões ao consenso moral e normativo do corpo social, sem qualquer objetivo econômico, ou seja, é motivado pelo comportamento do indivíduo.

2.2 TEORIA NEOMARXISTA

A Teoria Neomarxista tem como base a teoria marxista, que defende que o aumento da criminalidade, principalmente aquelas relacionadas à de delitos de cunho econômico, apresentam associação direta com o desenvolvimento do modo de produção capitalista (SANTOS; CASAGRANDE; HOECKEL, 2015).

De acordo com Silva (2007), essa corrente teórica possui como principal referência Richard Quinney, que é um sociólogo americano, notório por tecer críticas e ter uma abordagem filosófica sobre criminalidade e justiça social, que ao analisar o fenômeno da criminalidade o associou ao modo como se desenvolveu o processo capitalista de produção, devido aos seus reflexos sobre a coletividade social.

Ainda na análise desse sociólogo, para compreender o caráter criminoso nessa teoria, é preciso ter em conta as contradições pertencentes ao sistema capitalista, que geram desigualdades como riqueza/pobreza e desemprego/subemprego, com alta concentração de renda, alienação e crises econômicas. Estas contradições são a base para o surgimento e a disseminação de comportamentos antissociais. Sendo assim, a questão criminal na teoria neomarxista apresenta uma íntima relação com o caráter dual do sistema capitalista de produção, tendo em vista que ele, de um lado, promove um grande desenvolvimento científico/tecnológico visando acumulação e concentração de capital, enquanto do outro gera miséria da classe trabalhadora (SILVA, 2007).

Com o quadro cada vez maior de desigualdades nas sociedades capitalistas, uma boa parte dos trabalhadores vem convivendo com o fantasma do desemprego, e isso leva ao surgimento de um grande número de desordens psicossociais. Nesse contexto, a reação de muitos desses indivíduos é a de assumir um comportamento marginal, ou seja, a cometer atos delituosos. Portanto, as premissas básicas da Teoria Neomarxista indicam que boa parte dos sujeitos que caem na criminalidade o fazem por estarem a mercê de eventos econômicos adversos, sendo assim impelidos pelas forças das circunstâncias a adotar esses comportamentos criminosos. Ou seja, essas pessoas não fazem uma escolha arrazoada das opções disponíveis, elas simplesmente agem (SANTOS; CASAGRANDE; HOECKEL, 2015).

2.3 TEORIA DA OPORTUNIDADE

A Teoria das Oportunidades tem por pressuposto a existência prévia de pessoas com intenções criminosas. Dessa forma, ela procura explicar, tendo em conta os alvos disponíveis e o grau de proteção que os envolve, a probabilidade de esses venham a ser ou não atacados. Ou seja, aqueles que defendem essa teoria acreditam que a ocorrência de crimes econômicos como furtos, roubos, tráfico de drogas e de

armas, está relacionada com a oportunidade, diante da qual se revela o potencial criminoso (SANTOS; CASAGRANDE; HOECKEL, 2015).

Diante dessa teoria, ao surgir uma oportunidade de crime econômico capaz de trazer um retorno financeiro vantajoso, cujo alvo não esteja suficientemente bem protegido, é fatal que o delito ocorra. Nessa análise, se constata que o delito não depende da presença de criminosos com antecedentes, que já possuam uma pré-disposição para o crime, e sim apenas de uma oportunidade para que ocorra, onde qualquer cidadão comum potencialmente poderia vir a cometê-lo, pois a oportunidade o motivaria ao crime – não seria, portanto, algo totalmente premeditado (COHEN; FELSON, 1979).

Em sua análise dessa teoria, Santos, Casagrande e Hoeckel (2015) ensinam que o percentual de crimes patrimoniais (que causam dano de valor econômico à vítima) estaria intimamente associado com as facilidades que são encontradas nas circunstâncias com as quais se deparam os eventuais criminosos. Sendo assim, os crimes contra a propriedade necessitam ter, ao mesmo tempo, a associação de três elementos, que são: a) a existência de um ou mais indivíduos motivados a cometer o crime; b) a existência de pelo menos um alvo disponível para cometer o delito e c) a inexistência de segurança efetiva em relação a tais alvos.

2.4 ROUBO DE CARGAS NO BRASIL

Segundo Meixell e Norbis (2008), o transporte de cargas no Brasil estabelece um importante elemento do complexo logístico, e uma das mais significativas medidas preventivas do gerenciamento das execuções da logística, que envolve a segurança das cargas transportadas na cadeia de suprimentos. Para Bowersox e Closs (2001), a linha de transporte executa um papel primordial de inserção na organização da rede de aprovisionamentos, em uso de sua eficácia em monitorar as sucessões de recursos, produtos e mercadorias ao longo da rede.

O autor Cardoso (2001) relata que na mesma década não se articulava o desvio da carga e o roubo, e sim se outorgava o delito pela apoderação da carga responsabilizando na maioria dos casos o próprio motorista que revendia a mercadoria. Para Araújo, Queiroz e Silva (2009) foi necessário que as empresas logísticas empregassem alguns métodos para diminuir esta ocorrência, como a

seleção minuciosa dos motoristas, mas infelizmente pouco resultado se obteve e o roubo de cargas teve pouco decréscimo.

O roubo de cargas expandiu consideravelmente durante o período de 2015 a 2017, em Curitiba e RMC, segundo dados da SETCEPAR (2017). A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT (2009) informa que o modal rodoviário padece com limitações históricas em sua condição indispensável de uma economia sólida, e este acontecimento contribui no aumento dos índices de roubos. Esta ainda se refere à mudança na modalidade do assalto, discorrendo sobre os assaltos comuns que deram lugar a roubos encomendados e metodicamente planejados com grupos responsáveis pela formação do crime, emitindo notas fiscais falsas, fazendo contato com os receptadores das mercadorias proprietários de empresas legalmente estabelecidas para acobertar as evidências do crime. Nesse âmbito, Valim (2004) menciona que se torna significativa a investigação do complexo e multifacetado problema do roubo de cargas nas rodovias do Brasil, e sua crescente demanda a cada ano, os quais representam prejuízos da ordem de quase um bilhão de reais para a indústria.

A FreightWatch Internacional é uma fornecedora de segurança logística global que oferece soluções de rastreamento e monitoramento que fornecem às organizações segurança de carga, transparência e integridade da cadeia de suprimentos, desde a origem até o destino, os negócios globais em eletrônicos, produtos farmacêuticos, metais preciosos, alimentos, bebidas espirituosas/álcool, produtos de luxo de ponta e roupas de varejo - obtêm visibilidade de suas cargas em qualquer lugar do mundo. De acordo com o levantamento feito pela a FreightWatch International, em 2015, 37% dos assaltos ocorrem pela manhã e 20% durante a madrugada. A maioria das ocorrências acontecem em vias urbanas com 75% e os 25% restante em rodovias. E até aquele momento no ano de 2015, as três mercadorias mais roubadas por ordem de interesse foram: produtos alimentícios, farmacêuticos e eletrônicos (COSTA, 2018).

A Secretaria de Segurança Pública do Paraná, em 2017, realizou um estudo através de levantamentos estatísticos e concluiu que houve um aumento de ocorrências em roubo de cargas nas rodovias com a incidência do maior número de assaltos a caminhões com cargas de bebidas, faixa dos 25%, entre os anos de 2015 e 2017, sendo 80% centralizado na capital paranaense e nas cidades da região metropolitana .

Segundo Michelin (2013) algumas empresas transportadoras utilizam de serviços como seguros, chips e demais tecnologias existentes, para diminuir o risco do roubo da carga, mas estes custos são altos e influenciam diretamente na lucratividade e no valor do frete, fazendo com que o mesmo fique inviável. De acordo com Soares, Barbosa e Nascimento (2018), a falta de fiscalização das rodovias; o despreparo das polícias estaduais e federais; e o próprio envolvimento e cumplicidade de alguns integrantes da empresa no roubo e na recepção da carga, são imprescindíveis para que o grande crescimento dos sinistros retrate uma das maiores preocupações dos embarcadores e transportadoras, atingindo diretamente a execução do transporte de carga, ademais de aumentar os custos operacionais.

A expansão dos roubos de cargas no Brasil deve-se, acima de tudo, ao número discreto de agentes da Polícia Rodoviária Federal no Brasil, segundo a (CNT, 2015). Além disso, a falta de leis mais rígidas acaba funcionando como um incentivo para que mais pessoas se envolvam com a receptação e armazenamento de mercadorias roubadas. Soma-se a isso a forte atuação do crime organizado nas grandes cidades, principalmente no Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná, onde ocorre a maioria dos roubos de cargas.

Outra pesquisa divulgada pelo comitê de transporte de cargas do Reino Unido, o Joint Cargo Committee, em 2015, posicionou o Brasil em 6º lugar no ranking de lugares mais iminentemente perigosos para as transportadoras de carga. Foram 57 países inventariados e a posição do Brasil só perde para países que estão em confronto como a Síria, Líbia e Afeganistão, Iraque e Somália. Os números são tão significativos que o registro de roubo de cargas em mais de 20 países europeus, além do Canadá e Estados Unidos, não chegou perto da marca de registro de 44 dias no Brasil, totalizando a destes países em um ano. O Joint Cargo Committee promoveu uma lista por ordenamento de periculosidade e o resultado foi o seguinte: Síria, Líbia, Iêmen, Afeganistão, Sudão do Sul, Brasil, Iraque, Somália, República Centro-Africana e República do Mali (EDITORA NA BOLÉIA, 2019).

Quando se estabelece uma confrontação entre o mercado lícito de produtos e os produtos planejados por associações criminosas, observa-se que os produtos que tem maior receptividade pela população no mercado são os que os criminosos mais visam para o roubo, estes produtos tem escoamento rápido e fazem com que o giro da mercadoria no mercado paralelo seja de rápido consumo (MAGALHÃES, 2006).

Em 2008 foram divulgados dados pela ANTT, em que naquele ano somaram 12,5 mil ocorrências de roubo de cargas no Brasil, sendo: 2,18% na região Norte; 2,23% no Centro-Oeste; 7,81% na região Sul, 7,96% no Nordeste e 79,82% no Sudeste. De acordo com ANTT (2008) os prejuízos causados pelos roubos configuram numa faixa de 805 milhões de reais ao ano. Para Amorim, Câmara e Carlini Júnior (2006) o maior acúmulo de episódios de roubo de carga está localizado no Sudeste, em consequência econômica da região, pois detém grandes armazéns, terminais de cargas, parques fabris, principalmente em São Paulo, onde transcorrem mercadorias para todos os pontos do Brasil.

O rumo das mercadorias roubadas habitualmente é o mercado informal, mas algumas mercadorias roubadas ao contrário deste, encaminham-se ao mercado formal, validando a entrada através de documentos fiscais fictícios. A autora Bordin (2008) advertiu que a ocorrência destas atuações de roubos ocasiona o aumento de custos logísticos e na inaptidão do setor, porque em consequência do roubo de cargas, a logística pode decidir por um trajeto mais urbano para tentar minimizar as perdas.

Em atribuição dos prejuízos, os transportadores passaram a investir em critérios de prudência e dispositivos de segurança, ocasionando a geração da taxa de gerenciamento de risco, com a finalidade de estudar custos resultantes das quantidades de roubos de carga através de segurança patrimonial de aberturas, rastreamento de veículos, solvência de riscos, salvo as despesas de mão de obra usada neste serviço. Os responsáveis pelos operadores logísticos apresentam uma imposição ao Estado, requerendo uma maior segurança nas rodovias brasileiras e solicitando uma mudança à legislação relacionada à atividade (MOREIRA; CARVALHO, 2010).

Segundo Magalhães (2006), o Estado é responsável no combate ao roubo de cargas, através de leis que comandam as penalidades para este tipo de crime. Mas, as penas são muito brandas contra roubo e receptação, sendo de quatro a dez anos de prisão, mais multa para roubo e quatro anos de reclusão mais multa para receptação. Para o autor, a prevenção e fiscalização nas rodovias seria a melhor ação. Já Lima (2007), na mesma linha de Magalhães, defende penas mais severas para este tipo de crime, sustentando que a prática da receptação incita e custeia o crime organizado. Mas, segundo a Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga - ABTC (2009) citada por Moreira e Carvalho (2010), a análise abdicada pelo Código

Penal ao receptador não determina dolo na ação coletora, sendo este tipo de crime zelado como menos danoso, por não haver agressão.

Em 2003, transcorreu no relatório final da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito (CPMI) do Roubo de Cargas, conforme Valim (2004) o pedido da receptação já era tratado como fundamento da estrutura criminosa. A CPMI do Roubo de Cargas constituiu-se em 2000, com o objetivo de averiguar o roubo de cargas transportadas no modal rodoviário em todo o País. Os integrantes da CPI escutaram aproximadamente 150 pessoas físicas e jurídicas pressupostas de ligação com o crime organizado.

Para Araújo, Figueiredo e Mandato (2007) os principais problemas abordados pela CPMI foram os seguintes: o falso roubo, em que o caminhoneiro finge um assalto e desvia a carga; os falsos policiais fardados que imitam uma blitz; a usurpação. Como resultados da CPMI, federalizou-se o roubo de cargas através da Lei n. 10.446, de 08/02/2002, que delega à Polícia Federal e à Polícia Rodoviária Federal a investigação do furto, roubo ou receptação de cargas transportadas em operação interestadual ou internacional, quando há indícios da atuação da quadrilha em mais de um Estado brasileiro. Posteriormente, passaram a elaborar delegacias especiais para atuar especificamente nessa categoria de crime no País, conforme Bezerra (2006).

Em 2006, foi criada a Lei Complementar n°.121, que estabelecia o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas, ainda assim independentemente do afinco do governo para a atenuação dos índices de roubos de cargas, ainda não se pôde atentar o declínio do número de ocorrências. Diversamente, presencia-se a um crescente aumento do problema, na visão de Valim (2004).

3 MÉTODOS DE PESQUISA

Esse capítulo explica como foi desenvolvida a metodologia desse estudo, cujo desenvolvimento utilizou uma abordagem qualitativa sem excluir os elementos quantitativos conforme Minayo (2002): a pesquisa qualitativa responde questões muito particulares, pois se ocupa nas Ciências Sociais, com um nível de realidade que não pode ou não deveria ser quantificado.

O método pelo qual discorre o estudo é o método dialético, no qual o estudioso Gil (2008) menciona que fornece as bases para uma interpretação dinâmica e totalizante da realidade, já que estabelece que os fatos sociais não possam ser entendidos quando considerados isoladamente, abstraídos de suas influências políticas, econômicas, culturais e outras. Neste caso, o método se refere às mudanças ocorrendo nas relações sociais ao longo da história.

A pesquisa bibliográfica foi realizada por meio de livros, artigos, trabalhos de teses e dissertações correlatadas à temática escolhida, bem como materiais como pesquisas da Polícia Rodoviária Federal (PRF), Associação Brasileira de Logística e Transporte de Cargas no Brasil (ABTC), Confederação Nacional de Transportes (CNT) e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com o objetivo de realizar o levantamento da documentação para análise, registro e interpretação dos fatos sobre o devido assunto.

A definição de pesquisa bibliográfica, conforme o autor Gil (2008), é o procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos. Ainda segundo o autor, a pesquisa é requerida quando não se dispõe de informação suficiente para responder ao problema, ou então quando a informação disponível se encontra em tal estado de desordem que não possa ser adequadamente relacionada ao problema.

O foco do estudo é investigar o fenômeno contemporâneo em seu contexto real, verificando as questões qualitativas na realização da pesquisa realizada sobre o roubo de carga nas rodovias federais de Curitiba e Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Para tanto se fez necessário uma revisão criteriosa da literatura abordada, visto que o estudo de caso é utilizado em várias áreas do conhecimento, principalmente na economia, de acordo com Yin (2001): em investigação sobre a estrutura de um determinado industrial ou a economia de uma cidade ou região, o estudo de caso surge do desejo de entender fenômenos sociais complexos.

Para o mesmo autor (YIN, 2001) a essência de um estudo de caso, a tendência central entre todos os tipos de estudo de caso, é que tenta iluminar uma decisão ou um conjunto de decisões: porque as mesmas são implementadas com resultado da pesquisa. No tocante ao estudo de caso, Yin (2001) afirma que: o estudo de caso é uma investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo (o caso) em profundidade e em seu contexto de mundo real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto puderem não ser claramente evidentes.

A pesquisa é desenvolvida mediante o concurso dos conhecimentos disponíveis e a utilização cuidadosa de métodos, técnicas e outros procedimentos científicos. Na realidade, a pesquisa desenvolve-se ao longo de um processo que envolve inúmeras fases, desde a adequada formulação do problema até a satisfatória apresentação dos resultados através das entrevistas em forma de pergunta sobre o assunto abordado para obtenções dos dados. De acordo com Costa (2013): é a coleta de dados através de perguntas abertas ou fechadas que visam obter informações relevantes sobre o assunto abordado.

Respeitando à prática da pesquisa qualitativa, quanto a seu fim, o presente trabalho tem natureza de pesquisa, em atribuição de seu conteúdo descrever com escasso conhecimento acumulado e sistematizado, no ponto de vista de Vergara (2009).

No que diz atenção aos meios de investigação, orientou-se através de um estudo empírico apoiado por revisão bibliográfica. A falta de referências bibliográficas de esfera científica é uma perspectiva que obscurece a elaboração de estudos acadêmicos sobre roubos de cargas no transporte rodoviário, segundo Valim (2004): a maioria das ferramentas existentes é de natureza jornalística ou anedótica.

A pesquisa empírica baseou-se em entrevistas com detentos da Penitenciária Estadual de Piraquara (PEP I) e Casa de Custódia de Curitiba, com o intuito de assimilar suas explicações e interpretações do cometimento do crime acerca do fenômeno estudado. Esperou-se, do mesmo modo, na escolha de se recorrer a informantes-chave selecionados por seu potencial em conceder contribuições para a compreensão do fenômeno e que atuassem neste tipo específico de crime. A validade e a confiabilidade do protocolo de utilização de múltiplos informantes-chave foram atestadas por John e Reve (1982) e por Svensson (2006).

O objeto de coleta de dados foi um plano fundamentado em perguntas abertas, por meio das quais se buscou acessar a probabilidade de cada informante sobre o

problema, bem como desencarcerar a experiência que tinham os entrevistados em relação a roubos de carga. O contato pessoal com os informantes pode ser aparado como entrevistas evidenciadas, organizadas e não normalizadas, conforme Gil (2008) e Kerlinger e Lee (2000). Outros contatos, contudo, foram possíveis através da presença de uma autoridade e foram conduzidas conforme as orientações e advertências do policial presente. No total, foram entrevistados sete informantes-chave sendo dois deles representantes de estabelecimentos de supermercados que exercem função de gerência e cinco presidiários.

Na pesquisa, alguns informantes-chave foram identificados por uma sigla, quando o mesmo não quis apresentar-se pelo primeiro nome, os que se identificaram tiveram apenas o primeiro nome difundido. DETENTO1, DETENTO2, DETENTO3, DETENTO4 e DETENTO5, são as siglas usadas para os presos entrevistados, que não quiseram se identificar. A abordagem de dados obedeceu ao comportamento indutivo que caracteriza estudos de base qualitativa, recorrendo-se ao protocolo da análise do conteúdo clássica, que tem o objetivo de “retratar ações, princípios e ideias de pessoas, grupos ou comunidades”, conforme Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 343). A investigação de conteúdo é efetiva para “produzir inferências de um texto focal para seu contexto social de maneira objetivada”, em congruência com a teoria revista e à luz do objetivo de pesquisa, de acordo com Bauer (2002).

Complementando o trabalho, também foram feitas entrevistas com o gerente de um mercado receptor de carga roubada, com o superintendente da PRF do Paraná, bem como com um Diretor de uma empresa de transportes, no intuito de colher informações de seus pontos de vista sobre essa atividade criminosa.

Atualmente percebe-se que a criminalidade é consequência de fatores sociais e econômicos presentes em todo território nacional, dos mais ricos aos mais pobres, a literatura menciona que parte de cometer um delito surge dos sentimentos de ganância e poder do ser humano, e outra parte das características humanas que fogem do controle das autoridades.

Os estudiosos do crime, em grande maioria, mencionam fatores variáveis que colaboram para o desvio de conduta do ser humano que influenciam significativamente para influenciar o indivíduo em optar pelo caminho da criminalidade como: previsão de ganho maior do que no labor do mercado formal; falta de racionalidade sobre consequências do seu ato ilícito; a atuação e influências negativas de conviver com pessoas relacionadas ao crime; estrutura, atuação e gastos com

segurança privada; divergência de informações relacionadas ao ordenamento jurídico; probabilidade de condenação; probabilidade de pena a cumprir; riqueza inicial (antes do crime); taxa de desemprego; salário médio; estratégias públicas de controle criminal, estimativa de ganho com o ato criminal; multa ou fiança a ser paga e outros.

Ao longo das últimas décadas, a sociedade enfrenta a violência e a especialização das organizações criminosas que buscam obter ganhos no mercado ilícito da economia. As vítimas tornam-se mais atrativas quando oferecem menor possibilidade de resistência ou proporcionam maior retorno esperado do crime. Os indivíduos que apresentam menor resistência ao delito agem com menor intensidade e representam menor risco de aprisionamento pelo agressor. Já seres humanos ou instituições financeiras que proporcionam maior rendimento esperado pelas quadrilhas, têm maior probabilidade de serem vitimados e apresentam maior risco de aprisionamento pelo agressor com o objetivo de obter lucro mais rentável.

Além disso, de acordo com os estudiosos, as quadrilhas criminosas que atuam no roubo de carga no modal rodoviário, são extremamente organizadas seguindo muitas vezes os modelos empresariais de instituições que trabalham no mercado lícito da economia, tendo como figura principal o receptador (agente que demonstra interesse na mercadoria). O bando de roubo de carga tem o conhecimento excessivo de toda operação do embarcador, o produto e a rede de distribuição, acesso as informações da operação logística para aliviar a acescência dos procedimentos e por isso envolvem o motorista, integrante da equipe de logística e pessoal de segurança.

Diante do cenário de crise socioeconômica que o Brasil enfrenta, as organizações criminosas estão cada vez mais audaciosas com seus estudos prévios dos produtos desejados no mercado ilícito com maior rendimento para o bando. O furto de carga é minuciosamente estudado e planejado pelos bandidos, até mesmo para escolher indivíduos que farão parte do labor criminal com o dia e hora marcada para o delito acontecer nas rodovias federais que cortam o Estado do Paraná.

Por outro lado, o modal rodoviário enfrenta vários problemas como infraestrutura e segurança, o que prejudicam o desenvolvimento do sistema de transporte, assim como o roubo de carga se tornou um caso de segurança pública devido ao fato de impactar diretamente a economia nacional, inibindo a produção e induzindo a quebra de fluxo de materiais na cadeia de suprimentos.

4 RESULTADOS

Nesse capítulo são trazidos os dados coletados por meio das entrevistas realizadas com os detentos da PEP I e da Casa de Custódia de Curitiba, bem como com o gerente de um mercado receptor de carga roubada e com o superintendente da PRF do Paraná, assim como as informações fornecidas pela PRF. Esses dados são comentados e discutidos com a literatura.

4.1 ENTREVISTAS

A instrumentação para coleta de dados foi realizada através da aplicação de questionário semiestruturado sobre o esquema do roubo de carga nas rodovias do Paraná de como as quadrilhas executam o delito nos dias de hoje para alcançar seu objetivo de conquistar seus lucros cada vez maiores.

O questionário é um instrumento de coleta de dados, constituído de perguntas que serão respondidas, sem a necessidade do entrevistador, já o formulário, é um instrumento de coleta de dados primordial na investigação social, visando obter informações diretas com o indivíduo entrevistado. O objetivo das perguntas é indagar ao pesquisado, o que o explorador deseja esclarecer em seu estudo, procurando extrair o máximo de informações do indivíduo, conforme Selltitz, Wrightsman e Cook (1965) é o nome geral usado para designar uma coleção de questões que são perguntadas e anotadas por um entrevistador numa situação face a face com outra pessoa.

O primeiro entrevistado foi o indivíduo que atua no roubo de carga que respondeu as questões referentes ao assunto abordado no trabalho.

01- Se alguém encomenda uma carga de bebidas (cerveja e refrigerante), como é o procedimento para conseguir a mesma?

De acordo com o entrevistado, a encomenda funciona da seguinte maneira:

São várias pessoas envolvidas no esquema do roubo da carga, eu mesmo trabalhava com três ou quatro ajudantes (no máximo), porque cinco já configurava formação de quadrilha. Assim, que entram em contato e realiza o pedido, o primeiro passo é descobrir, quando a carga estará disponível e em trânsito para o roubo.

Para explicar encomenda de carga, Caixeta Filho e Gameiro (2002) expõem: indivíduos tomam posse ilegalmente de parte ou totalidade do frete de um veículo transportado. Para Cardoso et al. (2018) fica evidente que o crime organizado vem se especializando nos assaltos a carga incluindo bebidas, pois as quadrilhas chegaram ao ponto de criar um departamento que lida somente com a prática deste delito, que na maioria das vezes é chefiado por homens de confiança do chefe da organização. A função do chefe do gerente de roubo de carga é formar equipes que farão parte de determinada ação e tem a responsabilidade de distribuir o forte armamento ao bando.

Ainda segundo Cardoso et al. (2018), o grupo faz um levantamento com a ajuda de outros receptadores (funcionários de estabelecimentos de bebidas que vendem no varejo para grandes e pequenas redes), assim descobre-se quando estarão em trânsito, a data e o horário aproximado da chegada.

Caso perceba-se que a carga irá demorar a ser pega na estrada, o roubo é realizado de outro jeito, contatam-se outros comércios para descobrir a data do abastecimento e assim, realiza-se o roubo na hora de descarregar o produto (neste caso o ajudante e o motorista estão envolvidos e dão todo o serviço, levando um percentual) (CARDOSO et al., 2018).

Atualmente os bandos que atuam no roubo de cargas no transporte rodoviário são extremamente organizados, Tourinho (2008) relata que a parte fundamental neste processo o receptador (agente que demonstra interesse a mercadoria), pois as organizações criminosas direcionadas a roubo de cargas conhecem demasiadamente toda operação do embarcador, o produto e o canal de distribuição, captação de informações da operação logística para aliviar a acidez da operação aliciando os motoristas, integrantes das equipes de logística e pessoal da segurança.

Segundo a PRF (2018), há um ano esse tem sido o jeito mais usado para roubar a carga, na hora que irão descarregar no comércio. Normalmente entrega-se a mercadoria na mesma semana da encomenda. O preço de cada roubo quem faz é o próprio ladrão, aceitando a encomenda, menciona o seu preço, já incluindo todas as gorjetas determinadas para seus ajudantes e informantes, no meio do trabalho executado, normalmente é de 20% a 40% o valor da carga.

A teoria do crime de Becker (1975) menciona os fatores variáveis que colaboram para o desvio de conduta do ser humano que influenciam significativamente o indivíduo em optar pelo caminho da criminalidade como: previsão de ganho maior do que no labor do mercado formal; falta de racionalidade sobre

consequências do seu ato ilícito; a atuação e influências negativas de conviver com pessoas relacionadas ao crime; estrutura, atuação e gastos com segurança privada; divergência de informações relacionadas ao ordenamento jurídico; probabilidade de condenação; probabilidade de pena a cumprir; riqueza inicial (antes do crime); taxa de desemprego; salário médio; estratégias públicas de controle criminal, estimativa de ganho com o ato criminal; multa ou fiança a ser paga e outros.

02- Por que acontece isso?

Porque a maior sonegação de imposto está na bebida, pois se a mesma vai daqui para São Paulo, por exemplo, a carga é obrigada a parar no posto fiscal, e este já tem o esquema com os ladrões, a Polícia Rodoviária Federal dificilmente para este tipo de carga, e se parar, eles já tem em mãos uma nota que é só transporte, que se não for usada é cancelada.

No posto de fiscalização de pesagem, eles já levam de 2 a 3 mil reais para molhar a mão do fiscal, se a Polícia Rodoviária Federal parar, já está carimbado a nota e liberada. Resumindo, funciona o esquema, porque todo mundo ganha.

Segundo a PRF (2018), diversos fatores comprovam o negócio ilícito nas rodovias federais do Paraná, existindo um esquema bem organizado, com vários participantes e a colaboração da falta de segurança pública nas estradas, dando margem crescente na quantidade de roubos encomendados e planejados, com a certeza de que apenas uma minoria dos produtos furtados será recuperada. Constatase, então, que apenas uma política de prevenção contra roubos de cargas amenizaria tal situação, ou a contratação de seguro que tenha consultoria de gerenciamento de risco.

Algumas distribuidoras têm assegurada a carga e o caminhão, mas nem todas têm a prática de assegurar todas as cargas. Quando existe o seguro, a seguradora cobre o prejuízo do roubo, mas normalmente o seguro não é feito, porque o pagamento do mesmo só é realizado quando acontece a entrega. Se acontecer o roubo, o prejuízo fica só para o depósito que encaminhou a bebida, pois sempre há seguro.

O contrato de seguro de carga, normalmente não é um documento trivial, ou seja, a atividade de transporte exige a manutenção do mesmo, pois os fretes são averbados em cada viagem. O autor Bezerra (2006) relata que no contrato de transporte deve constar que o transportador tem a responsabilidade de manter invioláveis as mercadorias até a concretização da entrega, devendo responder em caso de não cumprimento dessa responsabilidade, ou seja, ocorrendo o roubo da

carga durante o trajeto até o destino, lembram Silveira e Souza (2008), é responsabilidade do transportador.

Para Bordin (2008) é importante desenvolver ações de segurança para proteger a mercadoria transportada nas rodovias nacionais, pois até a década de 80 não existia cobertura de roubo pelas seguradoras, cabia exclusivamente ao transportador arcar com os riscos das operações de transporte da mercadoria até o seu destino.

O depósito que encaminhava a bebida possui seguro, porque nota cheia (tem descrita o valor real da mercadoria) é sempre segurada e meia nota (tem descrito um determinado valor, mas na verdade é feita como se fosse pela metade para não gerar imposto) nunca tem seguro, mas bebida dificilmente é segurada devido ao custo.

A Receita Federal criou uma equipe especializada somente em bebidas, aqui em Curitiba, com o objetivo de a pessoa vistoriar e fiscalizar todos os depósitos de bebidas e distribuidoras, porque é o ramo que mais sonega nota.

03- E se um dia a casa cair e no meio do caminho algum policial honesto descobrir?

Já aconteceu da casa cair, mas o bando tem sua própria lei, um acordo entre a gente, vai só um preso, normalmente quem está fazendo o roubo e nunca se entrega ninguém, nem quem ajudou e nem quem encomendou. Ninguém entrega ninguém. É dado todo o respaldo para quem está preso.

O autor Magalhães (2006) explica que as penas são muito brandas contra ao furto de mercadorias nas rodovias nacionais (4 a 10 anos de reclusão) e a receptação da carga (1 a 4 anos de reclusão), mais multa. De acordo com Lima et al. (2008), é necessário defender penas mais rígidas para esses crimes, uma vez que é a prática da receptação que estimula e financia o crime organizado acometer roubos de cargas.

O tratamento dispensado pelo Código Penal ao receptador não caracteriza dolo na atividade receptadora, de acordo com a Associação Brasileira de Transporte de Carga (2009), pois facilmente se obtém a revogação da eventual prisão, mediante pagamento de fiança, ou seja, para os legisladores nacionais, o crime de receptação é tratado como menos ofensivo, por não envolver ação direta contra a vítima com ou sem violência.

Para Becker (1975) as punições deveriam ser desenvolvidas através das penas de multa de maneira eficiente de sanção e de alocação desenvolvida de recursos à sociedade, onde o valor marginal das mesmas deveria ser igual ao ganho da atividade

ilegal. O objetivo das punições deveria ser em minimizar a perda social baseada em preço de uma ofensa; multas em unidades monetárias e a prisão em unidades de tempo.

As organizações criminosas que furtam nos setores de carga não roubam nos princípios das oportunidades ou se aproveitando de uma distração da vítima. O levantamento da quantidade de ocorrência de assalto e veículos realizados na regional pela Polícia Rodoviária Federal demonstra que os produtos roubados são aqueles com maior visibilidade dos ladrões e apresentam valores maiores e de simples distribuição no comércio ilícito da receptação, pois é vendido de forma irregular, por valores bem inferiores aos produtos no mercado, o que gera concorrência desleal.

As entrevistas também foram realizadas com cinco detentos da PEP I Penitenciária Estadual de Piraquara 1. Os mesmos não quiseram ser identificados, então foi atribuído para cada detento entrevistado às siglas aleatórias em ordem crescente DETENTO1, DETENTO2, DETENTO3, DETENTO4 e DETENTO5.

A primeira pergunta feita foi sobre qual a motivação de executar um roubo de cargas?

As respostas dos cinco detentos foram as seguintes:

DETENTO1- Por causa do valor fácil e rápido.

DETENTO2- Porque consigo colocar meu preço na carga e ainda tenho tempo de fazer outros roubos já que não tem carga encomendada todos os dias.

DETENTO3- Não quis responder

DETENTO4- Garantia de ganho maior do que tráfico.

DETENTO5- Roubo de fácil execução com retorno garantido, já que sempre tem encomenda.

A segunda pergunta feita foi sobre o risco do cometimento do crime, se vale a pena, se tem retorno financeiro e moral assegurado?

As respostas dos cinco detentos foram as seguintes:

DETENTO1- Retorno tem porque nós colocamos o preço e risco tem menos do que outro tipo de roubo.

DETENTO2- Pena leve se cair e for primário e garantia de defesa através de quem encomendou a carga.

DETENTO3- Risco todo crime tem, mas a pena é menor nesse caso.

DETENTO4- Só vale a pena se o grupo do roubo for menos de três pessoas, senão o valor fica pouco.

DETENTO5- Retorno financeiro superior a outros tipos de roubo que faço, e a pena também é bem menor.

A Tabela 1 a seguir traz um comparativo entre as respostas dos detentos e alguns aspectos da teoria de Becker.

Respostas dos Detentos	Teoria de Becker			
	Assumem os riscos em prol dos benefícios financeiros	Previsão de ganho maior do que no labor do mercado formal	Avaliam probabilidade de pena a cumprir	Se aumentasse a PD* e a SP** o número de crimes seria reduzido
<i>Valor fácil e rápido</i>	X	X		
<i>Roubo de fácil execução com retorno garantido</i>	X	X		
<i>Pena leve se cair e for primário e garantia de defesa através de quem encomendou a carga</i>			X	X
<i>A pena é menor nesse caso</i>			X	X
<i>Retorno financeiro superior a outros tipos de roubo</i>	X	X		

*PD: Probabilidade de Detenção; **SP: Severidade da Punição.

Tabela 1: Comparação das respostas dos detentos com aspectos da teoria de Becker.

Com base nas respostas se constata evidências da influência de variáveis econômicas que explicam a criminalidade fundamentada na Teoria de Becker, através da desigualdade de renda, salário, educação, policiamento e aprisionamento. E criminosos são diretamente influenciados pelo comportamento de outros criminosos.

Essas mesmas evidências encontram justificativa na Teoria Neomarxista, que defende que a ocorrência de crimes contra o patrimônio possui associação com as consequências do modo de produção capitalista, que geram desigualdades sociais, impelindo os mais necessitados ao crime. Portanto, vai na direção oposta do que defende a Teoria da Oportunidade, que traz a máxima de que “a oportunidade faz o ladrão”, ou seja, que estes cometem o crime porque a oportunidade e a facilidade para

tanto se apresentam, e o lucro que será obtido compensa. Nesse caso, para os detentos, o que os motiva primeiramente não é a oportunidade, e sim a necessidade. A oportunidade é secundária.

Todavia, já com relação ao receptor das mercadorias, pode-se dizer que este não pode se justificar pela Teoria Neomarxista, mas sim pela da Oportunidade, tendo em vista que se aproveita de uma oportunidade ilícita lucrativa para obter retorno financeiro.

Jacob, Lefgren e Moretti (2007) afirmam que o total de 10% de aumento do crime violento em uma cidade em uma semana está associado a 1,6% de mais violência na semana seguinte. Se o crime é bem-sucedido consequentemente a imitação é um vetor apontado como multiplicador social da violência no curto prazo.

No modelo de Becker (1968), se aumentasse a Probabilidade de Detenção (PD) e a Severidade da Punição (SP), o número de crimes seria reduzido. Mas há um custo relacionado ao aumento dessas variáveis.

O custo pode não ressarcir o benefício social adquirido com o declínio no número de crimes, pois compromete a diminuição de recursos de outras áreas importantes. Consequentemente, seria essencial descobrir um nível ótimo de PD e SP através de por meio da diminuição de uma atribuição do prejuízo social. Através do efeito da diminuição, Becker (1968) demonstra que o custo marginal de baixar a criminalidade por meio de um acréscimo na PD é menor que o da alteração na SP.

Becker (1968) verificou que na maioria dos países, para crimes graves (homicídio, estupro, roubo, furto e esbulho), a atitude do criminoso é mais receptiva a mudanças na PD do que na SP.

Esse modelo, de acordo com a Agência Brasil (2016), em países em que há contratempo de captura e de detenção de criminosos por conta do custo desses procedimentos, como é o caso do Brasil – baixo nível de resolução de crimes, falta de inteligência e planejamento policial, efetivos policiais em queda, insuficiência de dados claros e padronizados, polícias disputando poder, falta de clareza de competências, tribunais congestionados, prisões superlotadas etc. –, tem uma propensão a aumentar a SP como forma de compensação (com a tipificação de novos crimes, aumento de penas, regras mais rigorosas para progressão de regime etc.). É o que o Congresso Nacional tem feito.

Sabe-se que um aumento da PD exige mais policiais, mais armas e equipamentos, estatísticas de qualidade, julgamentos mais rápidos e mais prisões.

Esse custo tem feito os agentes políticos deixarem a PD em um nível baixo, ao mesmo tempo em que se mantém a expectativa de punição esperada constante através da elevação da SP.

Há efeitos colaterais para essa estratégia: a inflação legislativa em matéria penal apenas tem servido para acentuar as distorções e a seletividade do sistema. Se o objetivo social fosse minimizar totalmente o número de crimes, dever-se-ia elevar a probabilidade de detenção para 100% (PD) e aumentar a severidade da punição acima do benefício do delito (SP).

O Brasil tem seguido esta linha em relação a esse último aspecto (as penas privativas de liberdade são altas no geral, a multa pode ser triplicada e a fiança aumentada em 1.000 vezes em razão da condição econômica do réu, a pena de perda de bens e valores pode chegar ao montante do provento obtido com o crime, crimes mais graves têm regras mais rigorosas de progressão de regime e livramento condicional etc.). Contudo, antes é necessário identificar e deter o criminoso para sentenciá-lo. A análise de Becker (1968) mostra que algumas políticas públicas de combate ao crime são compatíveis com as escolhas sociais ótimas.

Diante da teoria do crime, os indivíduos ao investirem em uma ação criminosa, inicialmente, analisam um conjunto de alvos potenciais como as oportunidades de roubo oferecidas pelo ambiente social, assim como o custo.

O gerente do mercado entrevistado que encomenda o roubo da carga de bebidas que respondeu as perguntas referentes ao assunto abordado:

1) Qual a motivação do estabelecimento em fazer uma encomenda de uma carga roubada?

Segundo o entrevistado o objetivo é conseguir preços melhores para poder vencer a concorrência:

Se comprarmos bebidas legalmente à margem de lucro para o mercado fica muito baixa, já que o imposto incidente nas bebidas é muito alto e atrapalha a nossa margem de lucro, por exemplo: a cerveja, que é a menos tributada das bebidas alcoólicas, tem imposto de 42,69%, os refrigerantes em garrafa o imposto é 46,47% e em lata 44,55%. Quando conseguimos a carga fica mais fácil de conseguirmos preço para ganhar da concorrência, mesmo com o valor pago ao receptor, ainda vale a pena a margem de lucro, fica mais barato do que pagar os impostos, mesmo pagando o receptor, a nota fria e em algumas vezes o motorista e o ajudante, por isso optamos pela sonegação.

A organização criminal cresce em todo território nacional, pois se aproveita da crise política, econômica e ética que a nação vivencia, para agir de maneira audaciosa para obter a ampliação do lucro desejado através dos delitos. No entendimento de Cerqueira e Lobão (2004) a decisão ou não de participar de uma organização criminosa é confrontada pelo indivíduo entre os potenciais ganhos resultantes, o valor da punição e as probabilidades de detenção e aprisionamento, pois os infratores realizam a comparação das oportunidades obtidas com o delito e o salário alternativo no mercado de trabalho.

O indivíduo, conforme a teoria de Becker (1975) toma a decisão de obter um relacionamento com o mundo informal das atividades remuneradas, com base nos benefícios e os custos, em cima disso, pressupõe ser uma pessoa racional, cuja prioridade é o interesse individual, calculando a chance de ser flagrado e condenado. Para os indivíduos que compõem a organização criminosa, os delitos são tidos como uma atividade econômica como qualquer outra realizada no mercado formal.

Segundo o superintendente da PRF, o Brasil encontra-se com um cenário de crise econômica o que contribui para proliferação do roubo de cargas, incluindo bebidas. O abastecimento fica difícil e as ofertas dos produtos furtados com parte de valores subsidiados pelo crime se transformam em ofertas atraentes para o comércio, pois o retorno financeiro e a relação oferta proporciona aos criminosos um poderoso mercado com inúmeras opções passando pelos receptadores e finalizando no consumidor, pois a aceitação dos produtos sem procedência é considerada relativamente alta em todo território.

Na grande maioria os criminosos têm um padrão para agir, param os caminhões na estrada, rendem o motorista e levam a carga de bebida, ou então alguns mais ousados, intercepta a carga quase na chegada do seu destino, o que facilita o distanciamento da fiscalização da Polícia Rodoviária Federal. Quem paga essa conta pela falta de segurança é o consumidor, porque com esse aumento de roubo, os preços são reajustados refletindo no produto final, e quando compramos este produto estamos pagando algo mais agregado, ou seja, se o mesmo chegou naquele ponto de venda, certamente houve uma estrutura de segurança.

Mas há outro lado: se você como consumidor final, consegue comprar este produto por um preço reduzido, certamente você será conivente e aceitará comprar produtos de cargas roubadas vendidos em estabelecimentos normais, como distribuidoras de bebidas e supermercados.

É fácil entender o porquê de o consumidor ser induzido a isto, devido ao baixo preço. O imposto pago sob a cerveja é de 55,65% e sob o refrigerante é 27%, revelando a questão tributária relacionada à crise do poder público no Brasil, que vem se arrastando há anos.

2) E como funciona a fiscalização para vender estes produtos roubados dentro do mercado?

O entrevistado menciona que funciona normal, “*temos notas frias de todas as mercadorias*”.

Segundo a PRF (2018), só existe o roubo de carga porque tem onde essa carga ser vendida. O consumidor precisa entender que essa pequena vantagem momentânea estimula toda uma cadeia criminosa por trás.

Percebe-se uma relativa facilidade na falsificação de documentos legais – nota fiscal, por exemplo – das mercadorias roubadas, além disso, o forte comércio informal existente no País acaba tornando-se um amplo mercado receptor dessas mercadorias.

Há ainda, aspectos de saúde pública, as mercadorias roubadas, muitas vezes, são manuseadas, armazenadas e comercializadas em condições inapropriadas, o que pode ocasionar problemas aos consumidores, como exemplos dessa situação, bebidas em estado de deterioração ou armazenadas em condições de pouca higiene.

Por fim, como foi constatado nas respostas das entrevistas aos detentos, o esquema especializado não só apenas furta, mas providencia o armazenamento dos produtos em imóveis alugados para esconder a carga e entregam a encomenda no destino final, com o cuidado de receber o pagamento em espécie, ou seja, apenas a moeda padrão é aceita não podendo ser trocada por outro tipo de reembolso.

4.2 DADOS DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

A pesquisa contém informações sobre os acontecimentos criminais relacionados ao roubo de produtos nas rodovias federais no estado do Paraná, sobre a quantidade de ocorrências de Assaltos a Veículos de Carga, não sendo possível discriminar ao tipo de carga ou destino do veículo, conforme dados fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal.

Regional	2013	2014	2015	2016	2017	2018
AC	0	0	0	0	1	0
AL	6	1	7	26	34	35
AM	0	0	0	1	0	1
AP	1	0	0	0	0	1
BA	2	2	0	38	43	58
CE	2	0	1	14	19	27
DF	3	1	5	7	39	37
ES	0	1	1	8	6	2
GO	29	23	35	128	114	130
MA	4	0	2	13	18	9
MG	232	177	11	8	312	588
MS	0	0	1	2	1	2
MT	0	1	2	22	18	20
PA	1	0	3	2	13	15
PB	2	0	4	30	39	44
PE	6	5	16	55	91	73
PI	3	1	2	5	6	7
PR	28	16	47	133	146	136
RJ	10	6	11	55	239	277
RN	0	1	1	1	4	27
RO	2	0	0	1	0	1
RR	0	0	0	0	0	0
RS	3	1	1	6	8	30
SC	1	1	30	25	12	11
SE	1	1	32	31	18	8
SP	21	35	7	87	103	71
TO	2	0	0	12	21	7

Tabela 2: Ocorrência de Assalto e Veículo de Carga por Regional
Fonte: Polícia Rodoviária Federal, 2019.

Os dados são oficiais e foram fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal, são informações levantadas sobre roubo de cargas num todo, sem especificar a mercadoria, mas, se considerar os elementos não divulgados, por estarem fora da área de cobertura da Polícia Rodoviária Federal, o volume de roubo de cargas de bebidas (refrigerantes/cervejas especificamente), são muito mais significativos, visto que, como já foi dito, os furtos na maioria das vezes têm sido feitos no percurso da entrega da carga, justamente para evitar a fiscalização da Polícia Rodoviária Federal.

Os dados totais atualizados não são fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal e nem pela Polícia Militar, pois o Boletim de Ocorrência nem é lavrado, já que as transportadoras tentam driblar os roubos de várias formas, evitando os horários noturnos para fazer a transferência da carga, colocando equipamentos de segurança, fazendo escoltas, monitoramento e localizador, além do seguro. Tudo isso encarece muito a carga e ainda assim não dá a garantia de que a mesma seja roubada. Existe um equipamento chamado “JAMMER” que bloqueia o sinal de rastreamento veicular, facilitando assim a ação dos bandidos.

Ainda tem que se levar em conta, que os roubos atuais, nem se preocupam com o caminhão e sim com a carga. Atualmente, quase sempre os caminhões são abandonados e a carga é transferida para um segundo veículo para despistar a polícia e principalmente o rastreador do veículo, ou seja, o crime vai se aperfeiçoando para driblar todas as dificuldades para cumpri-lo.

Fica realmente complicado com pouco efetivo de policiais para conseguir combater as quadrilhas organizadas. O número de ataques levantado pelas entidades, fora das rodovias, só aumenta, mesmo com a intervenção do estado, falta da parte do governo, uma articulação para um plano nacional de segurança para as transportadoras, refletindo um descaso do poder público com a falta de investimentos.

As quadrilhas tornaram estes roubos, um modelo de negócio altamente lucrativo. Dificilmente os comerciantes não cedem se sentem vulneráveis, e o governo, diante disto, não toma providências emergenciais.

Este tipo de comercialização vai ao encontro das necessidades particulares do setor em questão, afinal, o investimento na segurança, torna o produto mais caro e o empresário fica exposto, inclusive, a ações de regresso do contratante com relação às responsabilidades e suas obrigações que não foram atendidas de acordo com as

regras vigentes. Isto explica a posição de muitos empresários quando acordam de alguma forma com este crime.

A coleta de dados para realização da pesquisa, compreende as informações observadas e pertinentes ao assunto para o entendimento do trabalho, mediante ao tema de forma detalhada, empírica, podendo ser comprovada, ou seja, o formulário e o questionário são instrumentos de coleta de dados, podendo apresentar vantagens e desvantagens na pesquisa.

5 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Esse capítulo faz uma análise dos dados compilados fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal sobre quantidade de assalto a veículos de cargas nas rodovias federais da RMC e Curitiba, e traz uma informação conseguida com um Diretor de uma empresa de transportes. Também faz um comparativo com as respostas fornecidas pelos detentos.

O gráfico abaixo traz o resultado dos dados da PRF:

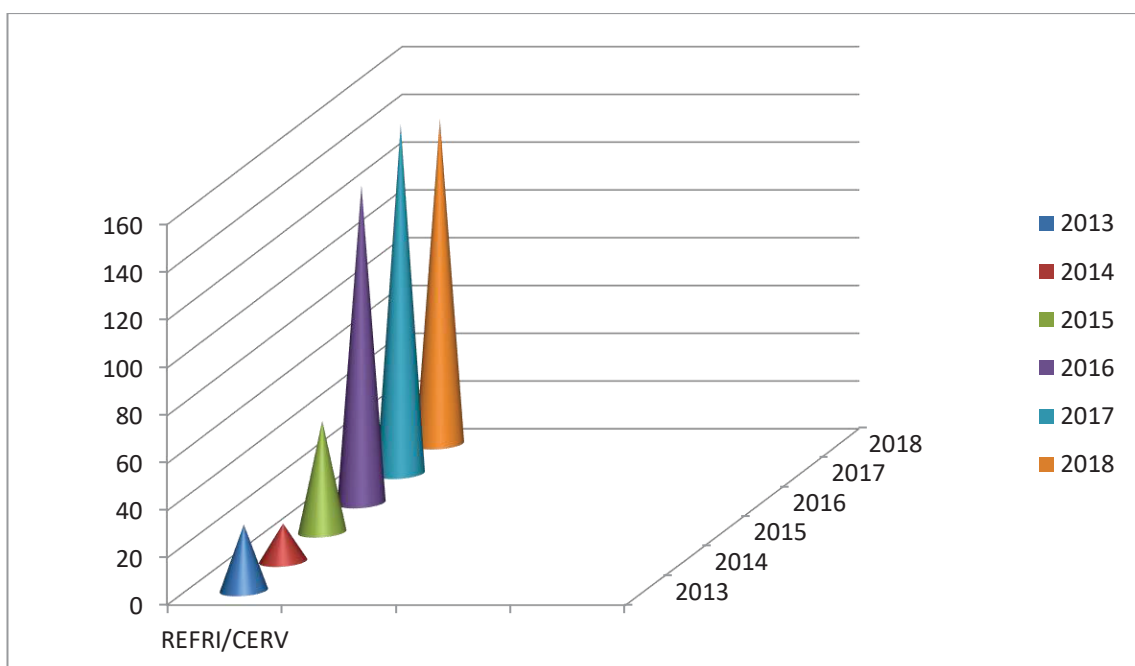


Gráfico 1: Ocorrência de Assalto e Veículo de Carga por Ano
Fonte: Polícia Rodoviária Federal, 2019.

Através do gráfico com dados fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal, observa-se que os roubos registrados aumentaram significativamente a cada ano, mesmo com algumas mudanças que as empresas realizaram para diminuir este índice, demonstrando que ainda não tem sido suficiente.

Para evitar o problema, as transportadoras estão aumentando o investimento em segurança e fazendo seguros totais em suas cargas e em alguns casos, a metade do valor pago em frete, é investida em segurança. Como afirmou A.M., diretor de uma empresa de transportes, em entrevista em 2018: *“Seguro é a primeira coisa que a gente acarreta no custo do transporte, depois o gerenciamento de risco, escolta, rastreamento, e vai aumentando cada vez mais”*.

Em vários pontos, o Estado apresenta relação com o roubo de cargas. Aspectos jurídicos, tais como as punições amenas, a morosidade nas condenações, e a dificuldade de enquadramento do receptor das mercadorias roubadas, acabam por não desestimular o crime de roubo de cargas no Brasil.

Alerta-se, ainda, para aspectos de saúde pública, pois as mercadorias roubadas, muitas vezes, são manuseadas, armazenadas e comercializadas em condições inapropriadas, o que pode ocasionar problemas aos consumidores, como exemplos dessa situação, bebidas em estado de deterioração ou armazenadas em condições de pouca higiene.

A infraestrutura viária é influenciável pelo Estado, pois o desempenho do setor de transporte rodoviário de carga apresenta uma dependência fundamental dessas estruturas, não apenas o sinistro do roubo de carga, mas também outros ocasionados por naturezas diferentes, dependentes destas condições.

A segurança pública é a relação do roubo de cargas com o Estado, se há falta desta segurança nas vias de tráfego, acaba por não fornecer uma repreensão adequada ao crime, formando assim, um ambiente propício à atuação dos criminosos que não encontram dificuldades para suas ações.

Através da análise das respostas das entrevistas feitas com os detentos, averigua-se que a teoria de Becker sobre criminalidade acorda com o que foi respondido, destacando os fatores motivadores para o cometimento do crime e os fatores que impossibilitam a prática do mesmo. O mercado de crimes significaria um mercado de trabalho similar a qualquer outro, apenas ilegal, onde o criminoso atuaria de forma racional, replicando os subsídios. Assim antes de atuar, o criminoso analisa os ganhos e os custos abrangidos em seu ato.

Diante dessa teoria proposta por Becker, cabe lembrar que ela se baseia na hipótese de que criminosos se sentem motivados para realização de atividades ilícitas por obterem um fluxo de benefícios líquidos maiores do que conseguiriam com o trabalho formal, o que se comprovou mediante as respostas dos detentos, que afirmaram ter, com essa atividade, um retorno financeiro fácil e rápido, tendo garantia de ganho maior do que no tráfico e sendo um roubo de fácil execução com retorno garantido, tendo em visto que sempre tem encomenda.

Ainda de acordo com a teoria de Becker, a relação do comportamento racional e a decisão de participar de uma associação criminosa faz com que indivíduos racionais se tornem criminosos, quando percebem que podem ter um retorno

monetário com o crime maior do que os ganhos financeiros que receberiam em atividades legais. Diante disso, assumem os riscos inerentes de punição, detenção e condenação à atividade desenvolvida. Esse fato se confirmou com a resposta do comerciante receptor de bebidas roubadas, ao explicar que sua motivação era pelo lucro que podia obter, já que com a mercadoria roubada ele evita os impostos incidentes nas bebidas, que são muito altos e atrapalham a margem de lucro.

Em relação aos outras duas teorias, cabe destacar que o crime de roubo de cargas também encontra respaldo em ambas. Por um lado, a Teoria Neomarxista, que justifica os crimes contra o patrimônio com base nas desigualdades sociais geradas pelo capitalismo, explica que a falta de justiça social e a necessidade leva os mais necessitados ao mundo do crime, o que se constatou nas entrevistas com os detentos, tendo em vista que eram de origem pobre e não tiveram oportunidades de vida mais lucrativas que as que o roubo de cargas oferecia. Por outro lado, a Teoria da Oportunidade, que defende que os crimes são cometidos diante da oportunidade e da facilidade que apresentam, justificados pelo lucro que será obtido, explica principalmente o envolvimento dos comerciantes receptores, tendo em vista que estes não são pobres, mas se aproveitam de uma oportunidade que surge e os possibilita ganhos maiores, ainda que ilícitos.

Por fim, cabe informar que o formulário só não pode ser mais abrangente devido a aspectos físicos e problemas quanto ao tempo da realização dos questionários, com as informações obtidas através das respostas de cinco detentos a um formulário abrangendo o tipo de crime cometido e o ambiente em qual estavam inseridos quando cometeram os delitos, até questões comportamentais.

Os resultados empíricos encontrados evidenciam que as pessoas que foram condenadas, pelo menos na amostra em análise, não se encaixam no perfil do “empresário” extremamente racional e maximizador de lucros – elemento chave da Teoria Econômica do Crime.

CONCLUSÃO

O crime de roubo de cargas teve um crescimento rápido no Brasil, devido a crises políticas, éticas e econômicas. O transporte de mercadorias no país é majoritariamente feito por estradas e isso favorece o roubo das cargas, assustando empresários, transportadores, motoristas de caminhões e a própria sociedade.

O modal rodoviário é o mais importante para conduzir os bens devido a sua grande participação para movimentação de cargas, capacidade de controlar os fluxos dos recursos, produtos e mercadorias ao longo da cadeia de suprimentos, mesmo apresentando a necessidade da infraestrutura mais adequada que permita o melhor desenvolvimento do país.

Sua importância fez com que houvesse uma evolução dos meios de transportes rodoviários utilizados para conduzir bens e insumos, o que contribuiu para o avanço dos sistemas de segurança, pois existe a necessidade de proteger a mercadoria e o motorista, devido ao crescente aumento dos casos de roubo de cargas.

Esse aumento tem feito com que transportadoras explorem meios eficazes que venham garantir o transporte seguro das remessas das mercadorias, pois a abordagem dos assaltantes é uma das grandes preocupações, visto que as quadrilhas estão cada vez mais especializadas, já que os criminosos se valem de um arsenal bélico bastante moderno e desenvolvido para acometer o delito.

Através de análises estatísticas sobre roubo de carga de bebidas, especificamente cervejas e refrigerantes, constata-se que é um negócio alternativo lucrativo, na maioria das vezes com a conveniência de autoridades, mas que causa prejuízo para economia nacional de proporções alarmantes.

Diante disso, verifica-se que o roubo de carga tornou-se um modelo de negócio para as organizações criminosas, em virtude da vulnerabilidade das estradas, falhas de segurança pública das cidades, alto valor das mercadorias e a facilidade de inserir o produto no mercado.

Sendo assim, nesse cenário de transporte de mercadorias no modal rodoviário, as empresas estão sendo obrigadas a contratar transportadoras onde o tomador do serviço é também obrigado a contratar outras instituições, com o objetivo de auxiliar no transporte seguro de suas remessas através do gerenciamento de risco, escolta e seguradora.

Atualmente é necessária a efetuação de mecanismos de cooperação entre a União e os Estados, permitindo a criação de medidas de respostas integradas para os delitos realizados pelas organizações criminosas, ou seja, existe a necessidade da criação de Banco de Dados Cadastrais e a criação de Delegacias Especializadas no delito para investigação e ao combate dos receptores que são as figuras principais para acometer o crime, visto que a penalização para os mesmos é branda na legislação nacional.

Com relação ao ordenamento jurídico pátrio, existe a necessidade de uma atualização com urgência, pois o Código Penal vigente dispensa o tratamento ao receptor, visto que não caracteriza dolo na atividade de receptação, onde se constata que dificilmente encontrará alguém cumprindo pena por esse crime e facilmente se obterá a revogação da eventual prisão, mediante pagamento de fiança. Sendo assim, a punição atingirá no máximo o autor do roubo que será facilmente substituído para garantia da continuidade da ação criminosa.

Existe a necessidade de combater o roubo de cargas no Brasil, contudo alguns fatores dificultam esta operação. Nesse cenário, a criação de Políticas Públicas com abordagem em ações específicas poderia amenizar o problema. Tais políticas poderiam atuar diretamente em fatores que minimizariam tal problema, entre elas destacam-se:

- a) Maior efetivo policial nas estradas e treinamento específico no tocante à prevenção, fiscalização e à repressão dos crimes de roubos e furtos de veículos e cargas;
- b) Ações públicas mais rigorosas voltadas a punir, em conjunto, todos os elos da cadeia criminosa;
- c) Formar uma estrutura das forças de segurança diretamente relacionadas ao combate ao roubo de cargas;
- d) Aumento da repressão ao receptor e a conscientização do comerciante/consumidor quanto a origem do produto adquirido (receptação);
- e) Diminuir a quantidade de impostos sobre as mercadorias para inibir o crime e fazer com que os comerciantes não comprem mercadoria furtada;
- f) Desenvolver campanhas de esclarecimento e de orientação aos transportadores e proprietários de veículos transportadores de carga;

- g) Policiais poderiam fazer entrevistas com presos por este crime, para descobrir a motivação e os fatores que levam ao delito e, com isso, se precaverem com ações para a redução do mesmo.

A importância da realização de entrevista dos detentos pelos policiais, e a elaboração de um relatório detalhado das informações obtidas dos casos e vulnerabilidades, faria com que as empresas tivessem condições de implementar medidas preventivas, corretivas e repressivas muito mais eficazes, reduzindo a sinistralidade e os consequentes prejuízos.

Tais medidas inicialmente podem parecer apenas um aumento de despesas e trabalho, no entanto, a contratação de uma consultoria especializada pode mudar o enfoque dessas medidas, que deixam de ser simplesmente um aumento de despesa para se tornarem um investimento em prevenção e tecnologia, podendo reduzir os eventuais sinistros, os valores dos fretes e o valor da apólice de seguro das cargas.

Um trabalho preventivo bem feito pode vir a gerar rotinas e procedimentos mais claros e eficientes, informações mais específicas e detalhadas sobre os eventuais sinistros, suas causas, consequências e principais fatores que podem ajudar a evitá-los, reduzi-los ou eventualmente até ajudar as autoridades policiais a solucioná-los.

A criação destas políticas públicas envolveria quatro ministérios (justiça, fazenda, transportes e das cidades), além das secretarias de segurança pública, DNIT, departamento da política federal e ANTT e teria um sistema integrado de dados para facilitar informações sobre a atuação de quadrilhas em todas as unidades da federação.

Além da prevenção, com a comunicação integrada sobre o roubo, os distribuidores e comerciantes locais ficariam mais atentos e/ou intimidados em adquirir a eventual mercadoria roubada e, também, isso evitaria futuras reclamações/acusações quanto à utilização indevida das notas fiscais.

Fato é que enquanto as autoridades públicas não efetuarem medidas práticas necessárias para controlar a escalada desse tipo de crime, cabe às empresas, principais prejudicadas, realizarem as medidas possíveis para se prevenirem dos roubos e consequentes prejuízos, bem como agir no sentido de colaborar com as autoridades com todas as informações possíveis sobre os eventuais sinistros

sofridos ou que vierem a ser vítimas. Após a implementação de tais políticas, ocorreria uma melhoria no transporte das cargas em todo o país.

A pesquisa do presente trabalho demonstra que o esquema do roubo de carga é especializado não apenas no furto, mas também receptação da mercadoria, pois o mesmo providencia o armazenamento da mercadoria em imóveis alugados para esconder o produto e realiza a entrega do mesmo no destino final, sempre tomando o cuidado de receber o pagamento do delito realizado em espécie.

Através do estudo observou-se os fundamentos das 3 teorias aqui apresentadas, que são a teoria econômica do crime, da oportunidade e a neomarxista, conseguem explicar o porquê de as pessoas seguirem o caminho da ilegalidade.

Se constata a ligação com a teoria econômica do crime, que consegue explicar o comportamento social e destrincha as variáveis utilizadas nos estudos criminológicos, econômicos, sociodemográficos e de detenção, sendo os dois últimos incidentes sobre as taxas de criminalidade.

A Teoria Neomarxista enfatiza que são as desigualdades sociais que levam os mais necessitados ao crime, pois por não possuírem boas oportunidades legais de obter retorno financeiro, buscam na criminalidade seu sustento. Portanto, para estes, o que os motiva primeiramente ao crime é a necessidade, só depois a oportunidade.

Já com a Teoria da Oportunidade se encontra a principal justificativa para a motivação dos receptadores, que cometem o crime diante da oportunidade vantajosa de maximizar seus lucros e se tornarem mais competitivos no mercado.

De acordo com as respostas dos detentos nesse estudo, as facilidades relacionadas a esse tipo de roubo se relacionam com as penas serem menores do que as de outros crimes, o risco de ser preso ser menor e o retorno econômico ser alto, rápido e garantido. Ao comparar essas respostas com o modelo de Becker, se constata que se aumentasse a Probabilidade de Detenção e a Severidade da Punição, o número de crimes seria reduzido.

Evidencia-se, nesse cenário, que a teoria econômica do crime desempenha um papel cada vez mais importante, uma vez que trata de uma característica social que é o centro de discussões e intervenções globais. O autor Gary Becker, foi capaz de estruturar e solucionar padrões de comportamento social que antes eram tratados apenas por um viés psicofilosófico de análise. Um dos principais seminários de Becker foi a totalidade intencional da utilização de ferramentas de análise econômica em temas, considerados à época, pouco tradicionais. Esse fator resultou em um

instrumento de análise que possui destaque até os dias atuais. O "estado-das-artes" dessa área de pesquisa gira em torno (predominantemente) das vantagens nos instrumentos de análise, mas as pressuposições e os alicerces usados por Gary Becker se mantêm praticamente inalterados até nos estudos mais recentes.

O conhecimento da teoria econômica do crime é direcionado aos problemas e limitações empíricas para a realização dos estudos. Alguns desses fatores limitantes dizem respeito às bases de dados, já que em muitas localidades a principal fonte de dados advém do próprio registro das vítimas ou do próprio executor do crime. As principais variáveis utilizadas nos estudos criminológicos são agrupadas em três grandes grupos: variáveis econômicas, variáveis sociodemográficas e variáveis de detenção. Ao passo que existe um consenso literário sobre qual o impacto que os dois últimos grupos de variáveis desempenham sobre as taxas de criminalidade, o mesmo não pode ser afirmado para as variáveis econômicas.

A divergência de conclusões a respeito dos efeitos das variáveis econômicas nas ocorrências criminais é atribuída, principalmente, às limitações empíricas - que diferem entre as regiões de estudo - e às características precípua das regiões em que os estudos são realizados. Nesse sentido, boa parte dos estudos atuais em Economia do Crime direciona esforços de pesquisa para apurar os impactos das variáveis econômicas.

REFERÊNCIAS

ABTC. Associação Brasileira de Transporte de Cargas. **Roubo de carga**. Disponível em: <http://www.abtc.org.br/roubo_cargas.php?tipo=introducao>. Acesso em: 12 maio 2010.

AGÊNCIA BRASIL. Roubo de cargas aumenta 10% no Brasil, diz pesquisa. **Jusbrasil**, 2016. Disponível em: <<https://agencia-brasil.jusbrasil.com.br/noticias/374829393/roubo-de-cargas-aumenta-10-no-brasil-diz-pesquisa?ref=serp>>. Acesso em: 27 jan. 2020.

AMORIM, C.; CAMARA, S.; CARLINI JÚNIOR, R. A utilização do sistema de rastreamento de veículos no transporte de cargas: um estudo junto à Segsat. In: **Anais do XIII Simpósio de Engenharia de Produção**, Bauru, 2006.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Relatório anual ANTT 2008**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/relatorio2008.pdf>>. Acesso em: 27 jan. 2020.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Relatório anual 2009**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/relatorio_anual_2009.pdf>. Acesso em: 27 jan. 2020.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Estatísticas e Estudos Rodoviários - Dados Operacionais**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/passageiros/Dados_Operacionais>. Acesso em: 27 jan. 2020.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres. Mercado de Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. **Revista ANTT**, v.3, n.2, 2011. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/revistaantt/ed5/_asp/ArtigosCientificos-MercadoDeTransporte.asp>. Acesso em: 27 jan. 2020.

ARAÚJO, D. R.; FIGUEIREDO, L. A.; MANDATO, F. Mensuração das perdas geradas no processo de envio de bobinas da CST pelo modal rodoviário. **Anais do X Simpósio de Administração de Produção, Logística e Operações Internacionais**, São Paulo, 2007.

ARAÚJO, C.; QUEIROZ, M.; SILVA, F. Análise espacial exploratória de roubo de cargas em rodovias federais no estado de Minas Gerais. **Risco & Seguros**, v. 4, n. 8, 2009.

BALBINOTTO NETO, G. **A teoria econômica do crime**. Revista Leader. n. 35, 2003.

BASTOS, E. T. A. Roubos de cargas – legislação, prejuízos e prevenção. **Migalhas**, 4 dez. 2017. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI270246,81042-Roubos+de+cargas+legislacao+prejuizos+e+prevencao>>. Acesso em: 27 jan. 2020.

BAUER, M. Análise de conteúdo clássica: uma revisão. In: BAUER, M.; GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**. Petrópolis: Vozes, 2002.

BECKER, G. S. Crime and punishment: An economic approach 1976. **The Journal of Political Economy**, n.2, mar/abr, 1968.

_____. **The economic approach to human behavior**. The University of Chicago Press, 1976.

BEZERRA, M. **Uma contribuição à análise de elementos básicos do gerenciamento do risco de ocorrência do roubo de carga no transporte rodoviário**. Dissertação (Mestrado em Transportes). COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

BORDIN, E. Q. **Análise das empresas transportadoras de carga com ênfase na tecnologia de rastreamento**. 2008. Dissertação (Mestrado em Transportes). COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J. **Logística Empresarial: O processo de integração da cadeia de suprimento**. São Paulo: Atlas, 2001.

BRASILIANO, A. C. R. **Gerenciamento de riscos no transporte rodoviário de cargas**. B&A – Brasiliano e Associados, edição 53, mar. 2010. disponível em: <<http://www.brasiliano.com.br/blog/?p=194>>. Acesso em: 24 out. 2019.

CAIXETA-FILHO, J. V.; GAMEIRO, A. Administração de seguros no transporte de cargas. **RAE Eletrônica**, v.1, n.1, jan.-jun. 2002.

CARDOSO, F. **Roubo de Cargas: Quem está preparado para enfrentá-lo?** Tecnológica, v.64, mar. 2001.

CARDOSO, A. C.; SILVA, A. J. O.; MOURA, Y. L. R.; MURTA, A. L. S.; MURTA, M. P. Roubo de carga e os impactos diretos na economia do estado do Rio de Janeiro. **Sustainable Business International Journal**, n.79, 2018.

CARVALHO, J. L. F; MOREIRA, J.C.S. **Investigando o roubo de carga nas rodovias brasileiras a partir da percepção dos atores envolvidos com o problema**. Revista Gestão & Regionalidade, v. 27, n. 79, art. 28, 2011.

CERQUEIRA, D.; LOBÃO, W. Determinantes da criminalidade: arcabouços teóricos e resultados empíricos. Dados. Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, v. 47, n.2, 2004.

CHRISTINO, M. S. **Por dentro do crime: corrupção, tráfico, PCC**. São Paulo: Escrituras Editoras, 2006.

CNT - Confederação Nacional do Transporte. **Relatório gerencial: pesquisa CNT de rodovias**. São Paulo, 2015.

COHEN, L. E.; FELSON, M. On estimating the social costs of national economic policy: A critical examination of the Brenner study. **Social Indicators Research**, v.6, n.2, p.251-259, 1979.

COSTA, A. **Técnicas de coleta de dados e instrumentos de pesquisa**. Instituto Federal do Rio Grande do Norte (IFRN), 2013.

COSTA, T. **Roubo de cargas no Brasil: Qual papel da logística operacional e seus desafios**. Publicado em: 27 nov. 2018. Disponível em: <<https://www.seallacres.com.br/post/roubo-de-cargas-no-brasil>>. Acesso em: 27 jan. 2020.

EDITORA NA BOLÉIA. **Revista Impressa: Nova lei penaliza motoristas que praticarem a receptação de cargas roubadas**. Publicado em: 18 mar. 2019. Disponível em: <<http://naboleia.com.br/revista-nova-lei-penaliza-motoristas-que-praticarem-a-receptacao-de-cargas-roubadas/>>. Acesso em: 27 jan. 2020.

ENGEL, L. E. F. **A economia do crime no Paraná: um estudo de caso na penitenciária industrial de Cascavel**. Toledo, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Estadual do Oeste do Paraná, campus de Toledo, 2003.

FARIAS JÚNIOR, J. **Manual de criminologia**. 3.ed. Curitiba: Juruá, 2001.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Agência IBGE notícias**. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa>>. Acesso em: 27 jan. 2020.

JACOB, B.; LEFGREN, L.; MORETTI, E. The dynamics of criminal behavior: evidence from weather shocks. **Journal of Human Resources**, University of Wisconsin Press, v.42, n.3, 2007.

JOHN, G.; REVE, T. The reliability and validity of key informant data from dyadic relationships in marketing channels. **Journal of Marketing Research**, v.19, n.4, p. 517-524, 1982.

JONES, R. **A oferta nas economias de mercado**. Rio de Janeiro: ZAHAR, 1977.

KERLINGER, F. N.; LEE, H. **Foundations of behaviour research**. 4.ed. Orlando: Harcourt College Publishers, 2000.

KUGUIMIYA, L. L.; ALMEIDA, L. L.; GONÇALEZ, A. G.; BONAGURA, A. P.; GARCIA, B. A.; LOPES, P. M. A. Crime organizado. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 9, n. 392, 3 ago. 2004. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/5529>>. Acesso em: 27 jan. 2020.

LIMA, R. F. C. **Práticas da gestão do transporte rodoviário de cargas nas empresas**. Ilos, 10 out. 2007. Disponível em: <<https://www.ilos.com.br/web/praticas-da-gestao-do-transporte-rodoviario-de-cargas-nas-empresas-parte-1/>>. Acesso em: 27 jan. 2020.

LIMA, I. M.; MORITA, P. A.; FIGUEIREDO, J. C.; GOLD, P. **Fatores condicionantes da gravidade dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras**. Texto para Discussão nº 1344. Brasília: IPEA, jul. 2008.

MAGALHÃES, L. C. **A Inteligência policial como ferramenta de análise do fenômeno – roubo de cargas no Brasil**. Brasília: Núcleo de Estudos sobre Segurança Pública e Defesa Social (NUSP), 2006.

MARTINS, P. G.; CAMPOS ALT, P. R. C. **Administração de materiais e recursos patrimoniais**. São Paulo: Saraiva, 2006.

MERCURO, N.; MEDEMA, S. G. **Economics and the law: from posner to postmodernism and beyond**. Princeton University Press. New Jersey, EUA, 1997.

MEIXELL, M. J.; NORBIS, M. A review of the transportation mode choice and carrier selection literature. **The International Journal of Logistics Management**, v.19, n.2, 2008.

MICHELON, C. E. **Aspectos e custos a serem considerados na formação do preço do frete: estudo de caso em uma empresa de transporte rodoviário de carga de São Marcos-RS**. Monografia (Bacharel em Ciências Contábeis). Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, 2013.

MINAYO, M. C. de S. **Pesquisa social. Teoria, método e criatividade**. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

MOREIRA, J. C. S.; CARVALHO, J. L. F. O roubo de carga nas rodovias brasileiras sob a percepção dos actantes organizacionais envolvidos com o problema. **Anais do VII SEGeT – Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia**, 2010.

OLIVEIRA, P. C. de. **Crime organizado no Brasil**. Dissertação (Bacharel em Direito). Faculdade de Educação e Ciências Humanas de Anicuns – FECHA. Anicus: Goiás, 2005.

PNLT - Plano Nacional de Logística e Transportes. **Projeto de Reavaliação de Estimativas e Metas do PNL**T. Brasília: Ministério dos Transportes, 2012. Disponível em: <<http://infraestrutura.gov.br/images/2014/11/PNLT/2011.pdf>>. Acesso em: 27 jan. 2020.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

SAMPIERI, R. H.; COLLADO, C. F.; LUCIO, P. B. **Metodologia de pesquisa**. 3.ed. São Paulo: McGraw-Hill, 2006.

SANTOS, C. A. P.; CASAGRANDE, D. L.; HOECKEL, P. H. O. “Teoria econômica do crime”: dos pressupostos acadêmicos à empiria do dia a dia na vida de ex presidiários de Santa Maria RS. **Economia e Desenvolvimento**, Santa Maria, v.27, n.2, p.308-325, 2015.

SETCEPAR - Sindicato das Empresas de Transporte do Paraná. **Institucional**. Disponível em: <<http://www.setcepar.com.br/institucional>>. Acesso em: 27 jan. 2020.

SETCEPAR - Sindicato das Empresas de Transporte do Paraná. **Retrospectiva 2017**. Boletim Setcepar, ano 11, n.111, 2017. Disponível em: <<http://www.setcepar.com.br/admin/files/boletins/3f2b51f3c98d33b6ecf79a24c0e9a322.pdf>>. Acesso em: 27 jan. 2020.

SILVEIRA, M.R.; SOUZA, V.H.P. de. **O transporte rodoviário e sua influência nos paradigmas de desenvolvimento territorial: uma análise a respeito do município de Ourinhos/SP**. UNESP, 2008.

SOARES, G. C.; BARBOSA, G. G. M.; NASCIMENTO, M. V. Roubo de carga rodoviária: estudo estatístico no período de 2015 a 2017 no estado de São Paulo. **Anais do V Congress of Industrial Management and Aeronautical Technology**, São José dos Campos, 16 a 18 out. 2018.

SELLTIZ, C.; WRIGHTSMAN, L. S.; COOK, S. W. **Métodos de pesquisa das relações sociais**. São Paulo: Herder, 1965.

SILVA, C. G. A criminalidade enquanto expressão da questão social: a realidade socioeconômica das apenadas do complexo penal Dr. João Chaves. In: JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 3., 2007, São Luís – MA. **Anais [...]**. São Luiz: UFMA, 2007.

SVENSSON, G. Multiple informants and asymmetric interactions of mutual trust in dyadic business relationships. **European Business Review**, v.18, n.2, p.132-152, 2006.

TOURINHO, J. L. B. **Crime de quadrilha ou bando e associação criminosa?** Curitiba: Juruá, 2008.

VALIM, H. **Contribuição ao estudo da determinação do caminho de impedância mínima no transporte rodoviário de carga, considerando a influência da variável aleatória representativa do risco de ocorrência de roubo**. Dissertação (Mestrado em Transportes). COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 2009.

YIN, R. **Estudo de caso: procedimentos e métodos**. 2.ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

APÊNDICE

QUESTIONÁRIOS DIRECIONADOS AOS DETENTOS

QUESTIONÁRIO 1

- 1) Se alguém encomenda uma carga de bebidas (cerveja e refrigerante), como é o procedimento para conseguir a mesma?
- 2) Por que acontece isso?
- 3) E se um dia a casa cair e no meio do caminho algum policial honesto descobrir?

QUESTIONÁRIO 2

- 1) Qual a motivação de executar um roubo de cargas?
- 2) Sobre o risco do acometimento do crime: Vale a pena? Tem retorno financeiro e moral assegurado?

QUESTIONÁRIO DIRECIONADO AO GERENTE DO MERCADO QUE ENCOMENDA O ROUBO DA CARGA DE BEBIDAS

- 1) Qual a motivação do estabelecimento em fazer uma encomenda de uma carga roubada?
- 2) E como funciona a fiscalização para vender estes produtos roubados dentro do mercado?