

ROUBO DE CARGA E OS IMPACTOS DIRETOS NA ECONOMIA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

LOAD THEFT AND DIRECT IMPACTS IN THE ECONOMY OF THE STATE OF RIO DE JANEIRO

Alessandra Carvalho Cardoso
cardoso.alessandra0804@gmail.com

Alan Jeferson de Oliveira da Silva
alan.silva@pet.coppe.ufrj.br

Yasmin Laranjeira da Rocha Moura
yasminlaranjeira@gmail.com

Aurélio Lamare Soares Murta
aureliomurta@id.uff.br

Maria da Penha Murta
penha.murta@yahoo.com.br

RESUMO

Este artigo científico tem como objetivo expor um tema que tem impactado de forma direta e negativamente na economia do Estado do Rio de Janeiro: o roubo de carga. Como metodologia, foram utilizadas pesquisas bibliográficas, entrevistas com moradores das regiões onde são predominantes os roubos de carga (Chapadão e Complexo da Pedreira) e observação direta nos pontos estratégicos de venda dos produtos roubados, como as estações de trem de Costa Barros e Belford Roxo. Diante do que foi observado, é possível identificar que há falta de comprometimento e de políticas de segurança pública que surtam efeitos reais ao combate do roubo de carga e principalmente na receptação de produtos oriundos dessa prática criminosa, por parte das autoridades de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: roubo de carga, seguro, gerenciamento de risco, crime organizado.

ABSTRACT

This scientific paper aims to present a theme that has directly and negatively impacted the economy of the State of Rio de Janeiro: Cargo theft. The bibliographical research was used as a methodology as well as interviews with local residents of the regions where cargo theft is predominant (Chapadão and Complexo da Pedreira), and direct observation at the strategic sale outlets for stolen products, such as the Costa Barros and Belford Roxo train stations. In face of what has been observed, it is possible to identify that there is a lack of commitment and of public security policies that generate real effect in the battle against cargo theft and, foremost, in the handling of products resulting from this criminal practice by the Public Security authorities of the State of Rio de Janeiro.

Keywords: cargo theft, safety, risk management, organized crime.

1. INTRODUÇÃO

Para Huq *et al.* (2010), os sistemas de transporte desempenham um papel fundamental de integração na estrutura da cadeia de suprimentos, em função de sua capacidade de controlar os fluxos de recursos, produtos e mercadorias ao longo da cadeia. Esse processo tem sido prejudicado com a crescente prática do roubo de carga, que aumenta a cada ano, tornando o Brasil o oitavo país mais perigoso do mundo para o transporte de carga, estando à frente de países que possuem guerras e conflitos civis como Paquistão, Iraque e Sudão do Sul, conforme dados divulgados em fevereiro de 2017 pelo *site* do Sistema FIRJAN.

Essa estatística vem crescendo e, nos últimos seis anos, o aumento foi de 86%. Em 2011, foram registradas 12.124 ocorrências, e em 2016 saltou para 22.547. Ainda de acordo com o Sistema FIRJAN, a cada grupo de 88 caminhões, 1 foi alvo das quadrilhas de roubo a carga. Com um somatório de 97.786 registros de roubos, o estado do Rio de Janeiro lidera esse *ranking*, com 33,2 mil ocorrências no acumulado entre os anos de 2011 a 2016, ou seja, um roubo a cada 1h35min, o que gerou um aumento de 220,9%. Outros estados da federação também tiveram aumento nesse tipo de crime. No último trimestre de 2017, houve um aumento de 20% do roubo de carga no Paraná, em relação ao mesmo período do ano anterior. Durante este período, os prejuízos gerados por esta prática criminosa foram superiores a 6,1 bilhões de reais, ou seja, 5 vezes mais do que o Governo Federal havia anunciado para a modernização e ampliação do sistema carcerário. (COELHO; LEISMANN, 2017)

Há muitos anos o Brasil apresenta a fragilidade no efetivo da segurança pública, mas, até então, era difícil manter e garantir a segurança dos trabalhadores em todo o perímetro de estradas, sendo quase impossível o monitoramento policial de todos os caminhões em suas rotas, sendo que os módulos policiais estão em distâncias consideráveis de um para o outro (BORDIN, 2006).

A ineficiente política de segurança pública faz com que esses números cresçam e afugentem empresas que não se sentem seguras para instalar suas atividades nas cidades que lideram o

ranking de cargas roubadas, e faz com que as que já possuem atividades procurem outras cidades com menor índice de violência e roubo.

No estudo de Coelho e Leismann (2017), vimos que a ineficiência de Políticas Públicas e Legislação no combate ao crime de roubo de carga sobrecarrega até mesmo a economia, obrigando às organizações de transporte financiar o suprimento da falta de efetividade estatal na oferta de segurança.

Outro ponto que tem chamado a atenção é a sofisticação do crime organizado, que viu no roubo de carga uma segunda fonte de renda para o financiamento da sua principal atividade criminosa que ainda é o tráfico de entorpecentes. Segundo informações do ISP – Instituto de Segurança Pública, as facções criminosas têm se especializado de tal maneira que é possível observar a profissionalização do crime com a criação de departamentos que cuidam especialmente de roubos a cargas, e, para isso, têm aumentando o seu poder de fogo, dando-lhes maior segurança e ousadia para agir nas rodovias.

Observa a obrigação de se averiguar o *modus operandi* do crime de roubo de veículos de carga nas rodovias federais. Observa que há padrões específicos na prática desse crime: desde as possíveis causas que favorecem o delito, até seus principais alvos, tipos de veículos mais atraentes para o infrator, horários nos quais os roubos são registrados com maior frequência nas ocorrências policiais, municípios com maior incidência dessa modalidade de roubo, e as cargas que mais despertam interesse. O estudo contempla ainda o exame sobre quais as medidas preventivas que visam reduzir a criminalidade local. (CAVALCANTE; ALMEIDA; ARAÚJO, 2016)

Este artigo tem como objetivo pesquisar sobre as principais deficiências que o estado do Rio de Janeiro possui e que têm aberto espaço para o crescimento desordenado da violência e do crime, e que, conseqüentemente, tem afetado a sua economia ao longo dos anos. Além disso, verificar como o poder público (Executivo, Legislativo e Judiciário) e empresários têm se comportado diante desta problemática, e quais são as evoluções em termos de leis que possam ajudar no combate ao roubo de carga.

Por tratar-se de um assunto pouco explorado academicamente, há poucas referências bibliográficas, e, diante desta dificuldade, o assunto foi explorado através de matérias de

caráter jornalístico, consultas a artigos de institutos de pesquisas relacionados à área de logística e infraestrutura, entrevistas com moradores das regiões dominadas por essas quadrilhas, como Chapadão, Complexo da Pedreira, e também observação direta nos pontos estratégicos de escoamento de produtos roubados, como as estações de trem de Costa Barros, Belford Roxo e feiras livres da Pavuna e Areia Branca, mais conhecidas como “robauto”.

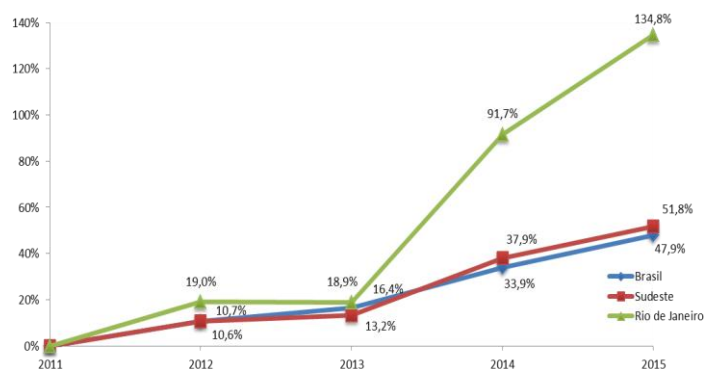
2. O IMPACTO ECONÔMICO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Ainda de acordo com dados do Sistema FIRJAN, o estado do Rio de Janeiro lidera o *ranking* de roubos de cargas em todo o Brasil, e isso tem afetado diretamente sua economia. Com a crescente violência instalada nas principais rodovias do estado, muitas empresas decidiram levar seus negócios para outros estados/cidades, pois se tornou muito caro gerir operações logísticas onde a segurança pública não é tratada como algo primordial.

De acordo com estudos e pesquisas socioeconômicas realizadas pelo Sistema FIRJAN, a região Sudeste registrou, no ano de 2015, um total de 7.225 ocorrências, ou seja, 37,9% do total nacional, com um custo de R\$ 453,5 milhões. Segundo a assessoria de segurança do Sindicato das Empresas Rodoviárias de Carga e Logística do Rio de Janeiro (Sindicarga), o roubo de cargas tem acarretado ao setor prejuízos na ordem de 900 milhões de reais no Brasil. (MOREIRA; CARVALHO, 2011)

No período de 2011 e 2015, somente a cidade do Rio de Janeiro registrou um crescimento de 134,8% no número de assaltos a cargas, com prejuízos acumulados neste período que chegou a R\$ 619 milhões. Esses dados foram fornecidos pelo Instituto de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro (ISP-RJ) e podem ser visualizados no Gráfico 1, a seguir.

Gráfico 1: Crescimento do roubo de cargas em relação a 2011



Nota: Ocorrências em 2011: Brasil – 13.014; Sudeste – 10.876; Rio de Janeiro – 3.073.
Fonte: Elaboração do Sistema FIRJAN, com base em dados da NTC & Logística e ISP-RJ

O crescimento de assalto a carga no estado do Rio de Janeiro, como pode ser visto no gráfico acima, vem se fortalecendo com a sofisticação das quadrilhas, que encontraram nesta prática criminosa uma forma de financiar a compra de armamento e o tráfico de entorpecentes, que continua a ser sua principal atividade. Uma fonte de renda lucrativa e de fácil giro, pois o escoamento dos produtos roubados é realizado dentro das comunidades, através dos pequenos comércios locais e camelôs.

É possível ver a venda desses produtos nas linhas férreas da cidade do Rio de Janeiro, onde a concentração de vendedores ambulantes é grande e a clientela também. Produtos que no mercado formal custam em média R\$ 15,00 (quinze reais), nos vagões dos trens podem ser encontrados a R\$ 5,00 (cinco reais). Entre os produtos mais visados pelas quadrilhas de roubo, estão: alimentos, bebidas, cigarros, cosméticos e eletrônicos. No estado do Paraná, por exemplo, as cargas de eletrônicos, SEDEX e combustíveis são as preferidas pelos criminosos. (COELHO e LEISMANN, 2017)

A população tem ciência da procedência duvidosa, mas não se importa. É importante salientar que recepção de produto roubado é crime e a pena é de um a quatro anos de cadeia. É através desse ciclo de criminalidade que o Estado vem perdendo em arrecadação de impostos,

com o fechamento de empresas que não conseguem arcar com altos custos operacionais, desemprego e aumento da violência.

A Tabela 1, a seguir, mostra o mapeamento dos locais de maiores incidências de roubos de carga e o prejuízo de praticamente R\$ 33 milhões que esta prática criminosa trouxe ao Estado do Rio de Janeiro.

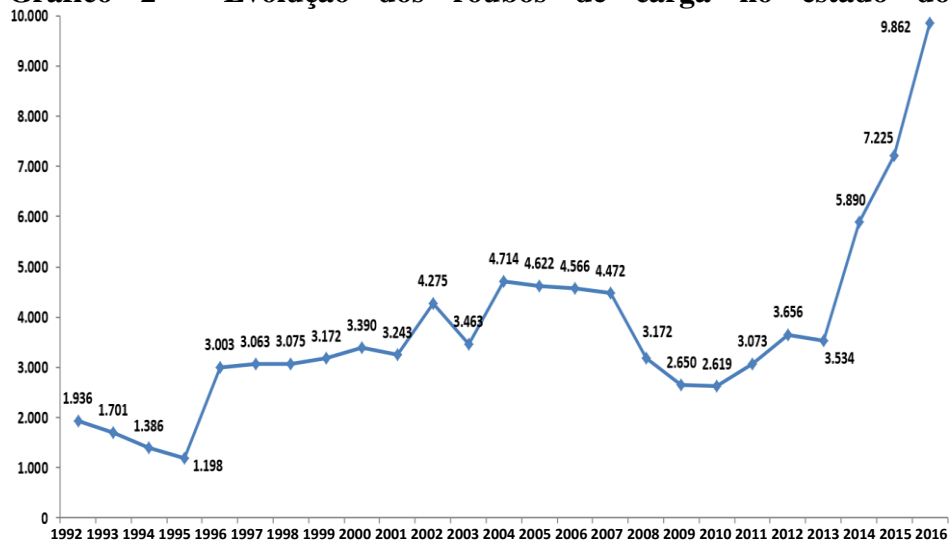
Tabela 1 - Valores medianos e estimados das cargas subtraídas por vias de maior incidência – janeiro a agosto de 2015

Logradouro do Fato	Total de Casos	Casos com Valor da Carga	Valor Mediano da Carga	Estimativa do Valor Total
AVENIDA BRASIL	448	347	R\$ 20.714,36	R\$ 9.280.033,28
RODOVIA BR 116	227	174	R\$ 35.414,54	R\$ 8.039.099,45
RODOVIA BR 040	156	117	R\$ 29.300,00	R\$ 4.570.800,00
AV. P. MARTIN LUTHER KING JR	115	83	R\$ 16.282,98	R\$ 1.872.542,70
ESTRADA DO CAMBOATÁ	73	55	R\$ 7.533,00	R\$ 549.909,00
RODOVIA BR 493 (ARCO)	66	47	R\$ 27.534,32	R\$ 1.817.265,12
RODOVIA BR 101	56	41	R\$ 64.920,23	R\$ 3.635.532,88
ESTRADA ADHEMAR BEBIANO	46	27	R\$ 9.042,36	R\$ 415.948,56
EST. MARECHAL ALENCASTRO	42	34	R\$ 19.247,36	R\$ 808.389,12
ESTRADA DA ÁGUA BRANCA	34	31	R\$ 19.516,52	R\$ 663.561,68
RUA MARCOS DE MACEDO	34	29	R\$ 9.845,16	R\$ 334.735,44
AV. PRESIDENTE KENNEDY	31	25	R\$ 10.000,00	R\$ 310.000,00
			Total	R\$ 32.297.817,23

Fonte: DGTIT / PCERJ. Organizado por: ISP

O Gráfico 2, a seguir, mostra a evolução no número de roubos de carga entre as décadas de 90 e anos 2000. Ao abrir estes números, identificamos que entre os anos de 1992 e 1999 o total de roubos de carga ficou na casa de 18.534 casos, e entre os anos 2000 e 2008 esse número saltou para 35.917 casos, ou seja, nos primeiros oito anos do novo milênio ocorreu um aumento de 52% no roubo de cargas.

Gráfico 2 - Evolução dos roubos de carga no estado do Rio de Janeiro



Fonte: Elaboração do Sistema FIRJAN com base em dados do ISP-RJ

Ano	Qtd. De Roubos de Carga	%	Ano	Qtd. De Roubos de Carga	%
1992	1.936	10%	2000	3.390	9%
1993	1.701	9%	2001	3.243	9%
1994	1.386	7%	2002	4.275	12%
1995	1.198	6%	2003	3.463	10%
1996	3.003	16%	2004	4.714	13%
1997	3.063	17%	2005	4.622	13%
1998	3.075	17%	2006	4.566	13%
1999	3.172	17%	2007	4.472	12%
Total década de 90	18.534	100%	2008	3.172	9%
			TT	35.917	100%
			2009	2.650	7%
			2010	2.619	7%
			2011	3.073	8%
			2012	3.653	9%
			2013	3.534	9%
			2014	5.890	15%
			2015	7.225	19%
			2016	9.862	26%
			Total	38.506	100%
			TT novo milênio	74.423	

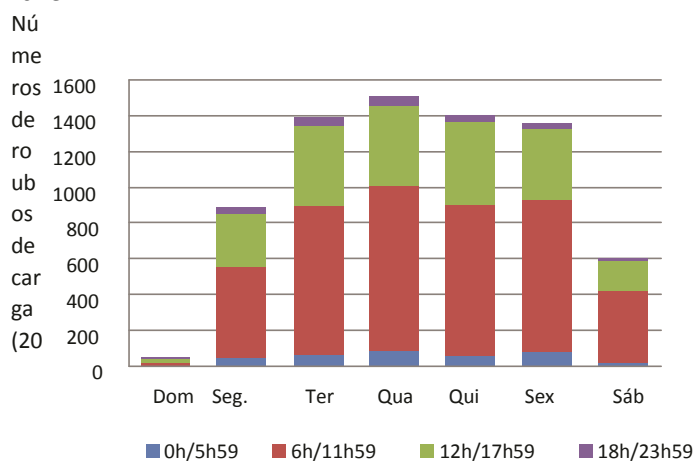
Anos	Qtd. De Roubos de Carga
Total década de 90	18.534
Total anos 2000 até 2008	35.917
% de variação entre décadas	52%

É possível identificar que, a partir do ano de 2008, o número de roubos de carga começou a declinar, e esse fato coincide com a implantação das UPPs (Unidade de Polícia Pacificadora), que trouxe à cidade do Rio de Janeiro uma sensação de alívio com a redução da criminalidade. Mas essa política de segurança pública não se sustentou por muito tempo diante das organizações criminosas que a cada dia aumentavam o seu poder de fogo e de

uma Polícia Militar sucateada. Um projeto que foi tão festejado pela população carioca ruiu. Em 2014, quando as UPPs já eram consideradas um fracasso, a criminalidade voltou a crescer e o roubo de carga foi a maneira mais rentável que as organizações criminosas encontraram para alavancar a compra de armas e o tráfico de drogas.

No Gráfico 3, temos a sinalização dos horários onde há maior incidência de roubo de carga. O primeiro horário, que compreende das 06:00h às 11:59h é justamente o período de saídas para abastecimento do comércio, como supermercados e *shoppings*.

Gráfico 3 - Roubo de carga por dia da semana e horário do fato – Estado do Rio de Janeiro – 2015



Fonte: DGTIT / PCERJ. Organizado por: ISP

3. A ESPECIALIZAÇÃO DO CRIME ORGANIZADO NO ROUBO DE CARGAS

O crime organizado vem se especializando nos assaltos a carga e, hoje, o faturamento com esta prática já supera ao do tráfico de drogas, segundo informações do ISP-RJ (Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro). A organização das quadrilhas chegou ao ponto da necessidade de criar-se um departamento que lida somente com a prática de assaltos a cargas, que quase sempre é gerenciado por homens de confiança do chefe da comunidade. A função do gerente de roubo de carga é formar equipes que farão parte de determinada ação e também com a distribuição do forte armamento utilizado por eles.

Atualmente o Complexo do Chapadão, que compreende as favelas do Chapadão e Pedreira, localizado no bairro de Costa Barros, na zona norte da cidade do Rio de Janeiro, tornou-se o quartel-general das quadrilhas especializadas no roubo de carga. Localizada à beira de uma das principais rodovias do estado, a Avenida Brasil, que dá acesso às rodovias Presidente Dutra e Washington Luiz, locais onde os assaltos também são frequentes, é considerado um dos complexos de favelas mais perigosos da cidade, onde o tráfico é fortemente armado, e conta com a conivência dos moradores, que não ousam ir contra as regras impostas pelos traficantes. Praticamente toda a carga que é roubada na cidade do Rio de Janeiro é levada para o Complexo do Chapadão.

As Tabelas 2 e 3, informadas a seguir, mostram a evolução dos assaltos a carga no Rio de Janeiro, por região e também por cidade.

Tabela 2 - Evolução dos roubos de carga no estado do Rio de Janeiro

Regionais	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011 - 2016	2016 - 2011 (variação %)
Baixada fluminense - Área I	222	292	397	533	732	1.405	3.581	532,9
Município do Rio de Janeiro	1.443	1.843	1.741	3.436	4.195	4.953	17.611	243,2
Baixada fluminense - Área II	678	826	868	1.111	1.513	2.168	7.164	219,8
Noroeste	7	7	10	18	14	17	73	141,3
Centro-Norte	9	8	20	19	16	17	89	88,9
Leste	556	531	378	617	575	1.039	3.696	86,9
Sul	53	74	46	63	71	99	406	86,8
Centro-Sul	12	12	6	14	16	19	79	58,3
Norte	82	54	60	74	80	129	479	57,4
Serrana	11	9	8	5	13	16	62	45,5
Total RJ	3.073	3.656	3.534	5.890	7.225	9.862	33.240	220,9

Fonte: Elaboração do Sistema FIRJAN, com base em dados do ISP-RJ

Tabela 3 - Evolução dos roubos de carga na Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Municípios	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011 - 2016	2016 - 2011 (variação %)
Guapimirim	1	10	6	3	16	27	63	2.600
Japeri	3	11	3	13	24	54	108	1.700
Mesquita	16	20	21	48	67	181	353	1.031
Itaguaí	3	11	8	17	34	33	106	1.000
Paracambi	3	11	14	26	27	31	112	933
Queimados	13	17	27	16	51	124	248	854
Nilópolis	22	30	48	134	149	192	575	773
Nova Iguaçu	137	165	256	244	320	697	1.819	409
Belford Roxo	70	102	198	213	173	343	1.099	390
Seropédica	21	25	20	35	53	91	245	333
São João de Meriti	156	196	203	295	472	645	1.967	314
Rio de Janeiro	1.443	1.843	1.741	3.436	4.195	4.953	17.611	243
São Gonçalo	300	364	233	461	377	786	2.521	162
Duque de Caxias	421	482	431	566	773	1.088	3.761	158
Magé	23	28	26	28	67	57	229	148
Tanguá	3	3	4	3	4	7	24	133
Niterói	46	47	33	61	55	63	305	37
Itaboraí	62	37	15	18	35	62	229	0
Rio Bonito	9	7	9	10	4	9	48	0
Maricá	15	12	8	8	12	13	68	-13
Cachoeiras de Macacu	2	0	3	4	5	1	15	-50
Total RMRJ	2.769	3.421	3.307	5.639	6.913	9.457	31.506	242

Fonte: Elaboração do Sistema FIRJAN, com base em dados do ISP-RJ

3.1 Como Funciona o Esquema de Distribuição nas Comunidades

Os acontecimentos relacionados abaixo foram concluídos através de entrevistas com moradores dessas duas comunidades e observação presencial nas estações de trem do ramal Belford Roxo.

- Assim que a carga chega na comunidade, alguns moradores são recrutados para ajudarem na descarga do produto roubado e, por isso, recebem até R\$ 50,00;
- Em muitos casos os atravessadores mantêm contato direto com os ladrões de carga e fazem suas encomendas diretamente com os criminosos;
- No Chapadão, a distribuição é realizada de maneira mais profissional, pois os receptadores são de médio porte a grande porte e há a utilização de notas fiscais frias;
- Na Pedreira, os produtos roubados são distribuídos para pequenos comerciantes locais e camelôs que geralmente vendem nos vagões dos trens;

- Nos trens, os camelôs aguardam na estação ferroviária de Costa Barros, que fica justamente entre essas duas comunidades, e dali os produtos são vendidos nos vagões livremente e sem a interferência de nenhuma autoridade da Supervia;
- Os produtos mais fáceis de escoamento, como alimentos, bebidas, cigarros e cosméticos, são vendidos até 2 horas depois do roubo nas estações de trem do ramal Belford Roxo, que passa às margens do Complexo do Chapadão;
- Os eletrônicos, como celular, por exemplo, não são vendidos nos vagões dos trens, pois trata-se de uma carga mais valiosa, então é levada diretamente para o alto da comunidade pois já há cliente certo para compra.

Diante de um cenário tão crítico em questões de segurança pública, o Estado do Rio de Janeiro viu-se obrigado a solicitar ajuda às Forças Armadas no combate ao roubo de carga. Em agosto de 2017 tropas da Força Nacional de Segurança, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal, Marinha e Exército, em uma ação conjunta, ocuparam as principais vias do estado inibindo a ação de bandidos e dando à população a segurança que há muito não se via.

Essas ações infelizmente não se mantiveram com a mesma constância que no começo da operação, devido ao seu alto custo e, com isso, o Rio de Janeiro voltou ao seu ritmo “normal” de insegurança. Devido à grave crise financeira que assola o Estado do Rio de Janeiro, os Batalhões da Polícia Militar têm sofrido com as constantes baixas em seu efetivo, além de total falta de condições adequadas de trabalho, que vai desde a falta de equipamentos, viaturas, treinamentos de reciclagem como até mesmo de materiais básico de higiene e de escritório.

E não é só a Polícia Militar que vem sofrendo com a falta de estrutura para operar com o mínimo de eficiência que se espera. A Polícia Rodoviária Federal (PRF) também tem sofrido com a diminuição de 36% do seu quadro efetivo nos últimos cinco anos, justamente no período em que o roubo e furto de carga dispararam. Hoje, há apenas 700 Policiais Rodoviários Federais para dar cobertura ao estado do Rio de Janeiro. Para piorar a situação, o maior posto de fiscalização da PRF, localizado em Penedo (Itatiaia), onde aconteciam as

maiores apreensões de drogas e armas no estado, foi desativado em 2010, e não há sequer uma previsão de reabertura ou criação de um novo posto com condições adequadas para dar continuidade ao trabalho de prevenção ao roubo de carga e apreensão de entorpecentes. Não há o que se cobrar dos policiais que fazem o que podem com o pouco que têm, e, é diante de tanta ineficiência por parte do Estado, que as quadrilhas encontram facilidade para atuar a todo momento. Definitivamente a conta não fecha!

De acordo com informações do SINDICARGA, no mês de setembro deste ano, após a ocupação da Força Nacional de Segurança, houve uma redução de 24% no roubo de carga em relação ao mesmo período do ano passado. Infelizmente, ainda é um número tímido e o trabalho precisa continuar a ser feito e, além disso, é necessário que haja ações preventivas com fiscalizações constantes nas estradas e rodovias, trabalho de inteligência por parte da polícia, policiamento ostensivo e aumento do efetivo da Polícia Rodoviária Federal no combate a esta prática criminosa.

4. QUEM SÃO OS PRINCIPAIS PARTICIPANTES NO ROUBO DE CARGA

4.1 O RECEPTADOR

O roubo de carga não existiria se não houvesse outros personagens envolvidos além dos ladrões de carga. O segundo personagem mais importante dentro desta cadeia criminosa é, sem dúvida, o receptador. Sem ele, certamente não haveria sentido no roubo, e o mais preocupante é que os receptadores, em muito dos casos, são pessoas comuns, cidadãos que muitas vezes se consideram pessoas de bem e sequer têm a dimensão do problema que há por trás de uma “simples” compra de produtos com valores bem inferiores aos encontrados nas lojas.

O receptador é a alavanca que faz a máquina do crime de roubo de carga girar. Com a crise financeira em que o Brasil ainda se encontra, com milhares de desempregados, o roubo de carga encontrou um terreno fértil para sua proliferação e consumidores ávidos para comprar produtos de qualidade a um preço muito inferior ao encontrado nas lojas. Existe uma

mobilização social que propicia isso: o próprio consumidor. A receptação de produtos roubados é crime, e tem como pena de 1 a 4 anos de reclusão além de multa, de acordo com o Art. 180 do Código Penal Brasileiro, mas muitos desconhecem a lei ou simplesmente a ignoram e compram os produtos nas feiras livres, trens e comércio popular.

“Para reduzir os índices de criminalidade, é necessário dar prioridade ao combate à receptação”, enfatiza o coronel Paulo Roberto de Souza, assessor de Segurança do SETCESP (2016).

É de extrema importância que haja uma reformulação das leis penais brasileiras, principalmente em relação ao receptador de carga roubada, e também maior agilidade no julgamento dos criminosos presos em flagrante. Atualmente, no Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, foram implantadas, pelo desembargador Milton Fernandes de Sousa, as Centrais de Audiência de Custódia, que têm como objetivo acelerar a apresentação do preso em flagrante ao juiz, que analisa a prisão sob os aspectos da legalidade, necessidade e adequação de sua permanência ou da possibilidade de uma eventual concessão de liberdade e, ainda, a imposição de outras medidas cautelares.

“Eu não sei se a pessoa que para na esquina, para comprar uma lâmpada quatro ou cinco vezes mais barata, da mesma marca... tem que ter a mais absoluta certeza que a origem daquilo é ilícita. (...) se não houver uma mudança de comportamento da sociedade, você pode triplicar o número de policiais nas ruas, botar os PMs com a melhor preparação do mundo, com a melhor tecnologia do mundo, que (não vai adiantar) isso.”
(Cinelli e Felício, 2011, p. 10)

A timidez com que este assunto tem sido tratado pelas esferas públicas mostra que o problema está longe de ser resolvido. Com penas brandas e que muitas vezes sequer são cumpridas de fato, o roubo de carga cresce em larga escala e os policiais fazem o que podem para coibir as ações criminosas.

“A gente detectou que justamente a cada dez presos, quatro são soltos. Foram soltos num período de quatro meses. A gente está falando de crimes graves. A nossa legislação prevê diversos benefícios. E os advogados trabalham em cima disso e acabou que esses presos foram soltos. São pessoas que foram presas em flagrante, cometendo crimes graves. A gente não está falando de um cara que foi preso com uma pequena quantidade de drogas. São pessoas que roubam cargas, com uso de armas, emprego de violência, flagrados com grande quantidade de drogas. E isso é algo preocupante”. (José Hélio de Macedo, 2017)

Além do comércio informal, há também os receptadores de médio e grande porte, que geralmente são comerciantes que estão localizados próximos às comunidades onde as cargas roubadas são armazenadas e há também empresários que estão longe de qualquer suspeita aos olhos da sociedade. Esses empresários encontraram na compra de carga roubada uma forma de não pagar impostos e assim aumentar seus lucros. Suas encomendas são feitas diretamente com os marginais que dominam comunidades que se especializaram nesse tipo de crime, e o nível de operacionalidade entre esses comerciantes e os marginais é mais sofisticado e a compra é feita com notas fiscais frias.

4.2 O ATRAVESSADOR

O atravessador é o outro personagem que compõem essa rede do crime organizado. Ele é responsável por oferecer os produtos roubados para os comerciantes locais, padarias e restaurantes, que compram mesmo sabendo tratar-se de produtos roubados. Para dar uma falsa aparência de transação comercial legal, notas fiscais falsas são emitidas.

4.3 O INFORMANTE

O último e não menos importante personagem, são os informantes. Estes por muita das vezes são funcionários de empresas que transportam cargas altamente visadas pelos criminosos, como: cigarros, eletrônicos bebidas, alimentos e produtos farmacêuticos. Eles têm a função de informar às quadrilhas quais e quando os caminhões irão sair, qual a rota que irão percorrer e se há escolta armada acompanhando o caminhão ou não. Além de informações às quadrilhas,

há aqueles que estão envolvidos em fraudes às seguradoras, que geralmente são transportadores que não possuem interesse na investigação sobre determinada ocorrência da qual foram vitimadas; geralmente demoram a passar as informações à polícia e desejam apenas o boletim de ocorrência para que possam dar entrada na ação indenizatória. São pessoas que possuem informações de grande importância para os criminosos, que, diante do que for informado, conseguem organizar sua logística de pessoal e armamento para que a ação criminosa seja bem-sucedida.

Com a compra de produtos roubados, o Estado deixa de arrecadar milhões em impostos e consequentemente os investimentos em áreas básicas como infraestrutura, saúde, educação e segurança pública são os mais afetados e a população sofre diretamente com a falta de serviços públicos básicos.

5. MEDIDAS DE PREVENÇÃO CONTRA O ROUBO DE CARGA

Toda empresa que se propõe a fazer o transporte de carga sabe que é necessário adotar medidas de segurança e a mais utilizada é o seguro, mas com o número crescente das ocorrências de assalto a carga no estado do Rio de Janeiro, além do seguro, as empresas de transportes também têm investido em outras medidas de segurança como: rastreamento de carga monitorado por satélite, escolta armada, blindagem de caminhão, mudança de rota e horário de entrega. Tudo isso para dificultar as ações de criminosos que estão cada vez mais audaciosas.

"A decisão de investimento do empresário leva várias coisas em consideração, e uma delas é a segurança. O roubo de carga afeta frontalmente a decisão de investimento e compromete o futuro do nosso país", alertou Sérgio Duarte (2017).

Com todo esse aparato para proteger a carga, o aumento dos seguros tem disparado em média 30%, e dependendo do tipo da carga esse valor pode chegar a 50%. Além do aumento estrondoso no valor das apólices de seguros, as transportadoras também criaram um mecanismo para proteger o seu negócio: uma taxa extra chamada Emex (Emergência

excepcional), que foi criada exclusivamente para a região fluminense onde o índice de assaltos a carga é o mais alto do país. De acordo com informação da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC), essa taxa é cobrada para regiões que estão em estado de guerra. A cobrança prevê R\$ 10,00 por fração de 100 kg de carga, mais um percentual do valor da carga, que pode variar entre 0,3% a 1,0%. Com todo esse custo extra que as transportadoras precisam desembolsar, os produtos chegam ao consumidor final com um acréscimo de até 20%.

Com essa tarifa extra, ainda de acordo com a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC), o custo de cada produto aumenta em média 1,5%, e esse percentual soma-se à Taxa de Gerenciamento de Risco (Gris), que já é embutida em todo o país para cobrir os custos com segurança. Mesmo com todas essas cobranças de taxas extras, ainda há transportadoras que simplesmente recusam-se a realizar o transporte de carga para determinadas regiões do estado do Rio de Janeiro, por já ter como certo de que a carga será roubada. Além dos prejuízos financeiros, há os prejuízos emocionais, onde profissionais desta área, como os caminhoneiros e ajudantes, por exemplo, já estão recusando a fazer entrega para o Rio de Janeiro. Os caminhoneiros são abordados nas principais rodovias do estado e levados para dentro das comunidades onde são ameaçados, algumas vezes sofrem violência física e nos casos mais graves são assassinados.

O caso definitivamente é de segurança pública e isso precisa ser tratado como prioridade, caso contrário o Rio de Janeiro sofre um sério risco de desabastecimento.

6. GERENCIAMENTO DE RISCO NO SETOR DE TRANSPORTE DO RIO DE JANEIRO

O gerenciamento de risco é uma ferramenta de extrema importância para todo e qualquer negócio, mas nos últimos tempos tem sido algo imprescindível para que as empresas consigam manter suas operações sem amargar grandes prejuízos. Segundo Adailton Días, Diretor da área de Transportes da Sompo Seguros (2016):

“O gerenciamento de risco, quando bem realizado, pode ser crucial para que o transporte da carga aconteça de forma segura, eficaz e sem custos excessivos ou não previstos. Isso faz toda a diferença para a eficiência e saúde financeira da operação”

Essa ferramenta, nos últimos 6 anos, quando o aumento do roubo de carga aumentou cerca de 84%, de acordo com dados da FIRJAN, tem sido utilizada para ajudar na diminuição dos roubos e furtos de carga. É importante salientar que uma empresa que não dispõe desta ferramenta e não possui ações preventivas satisfatórias, certamente, terá os piores indicadores logísticos e com isso sofrerá na hora da contratação de um seguro que será mais caro e restrito.

Seguem algumas medidas preventivas que tornam o gerenciamento de risco eficiente para uma operação:

- Evitar viagens noturnas;
- Planejamento de rotas;
- Programar paradas em pontos estratégicos;
- Manter comunicação constante com os motoristas;
- Criar e manter políticas de treinamento e orientação dos motoristas.

Buscar entender quais são os fatores externos que influem diretamente na operação e geram riscos, buscando informações relacionadas à região em que a operação atua, confrontando a mesma com índices de roubos de cargas e com os tipos de cargas que mais são roubados, além de pontos na rota com maior vulnerabilidade (conhecidos como área de risco), procurando fazer um levantamento com sua base de dados e experiência com outros clientes do mesmo segmento ou região de atuação. Considera-se este ponto como um princípio de melhoria contínua, de forma que se aprende com as experiências anteriores, sejam elas positivas ou negativas. (OLIVEIRA *et al.*, 2016, p. 14)

Atualmente, as empresas de transportes têm investido não somente no gerenciamento de risco e seguros para proteger suas cargas, mas também na implementação de *softwares* e sistemas informatizados que ajudam a melhorar a segurança em seus deslocamentos. Esse tipo de

recurso ajuda no rastreamento da frota em tempo real e aumenta consideravelmente a segurança da operação.

“...os bloqueadores são dispositivos de segurança que permitem o bloqueio do veículo à distância, utilizando um pager embarcado no veículo. Trata-se de equipamentos simples, que têm, normalmente, funções antifurto como sensores de abertura de porta e bloqueio automático a partir de um determinado tempo após o desligamento do veículo ou por meio de um botão ativado pelo motorista no veículo.” (MOURA, 2005, p.28)

Além da utilização do sistema de rastreamento de carga via *software*, há também o monitoramento via satélite, que disponibiliza dados importantes sobre o caminhão e também do motorista, e é possível realizar intervenções remotas como o bloqueio da parte elétrica e de combustível, caso mostre que o veículo saiu da rota ou que está parado em um determinado lugar há muito tempo.

A mais nova ferramenta no combate ao roubo e furto de carga tem sido a utilização de etiquetas eletrônicas de cargas que são muito parecidas com as etiquetas de roupas e são chamadas de RFID. Essas etiquetas emitem um sinal que mostra à empresa onde a carga roubada está e assim as chances de recuperação do material roubado são bem maiores. Alexandre Pedreira, gerente de Operações da Plantech (2016), vai mais longe:

“De nada adianta utilizar ferramentas sofisticadas para o monitoramento de frotas se os pontos de embarque estão desorganizados, com várias pessoas nas imediações sabendo que tipo de carga será transportada e se ela é valiosa ou não. Isso facilita o roubo!”

Algumas empresas estão seguindo novos caminhos através da implantação de logística própria, com o intuito de reduzir não somente os custos com entrega, mas também com a diminuição dos roubos de carga. O projeto foi estabelecido com a criação de uma nova estrutura dentro da própria empresa onde todas as compras realizadas *online* são retiradas pelo próprio cliente em qualquer loja física. Esse projeto iniciou-se no Rio de Janeiro, justamente por ser o estado onde há o maior índice de roubo de carga no país, e, como deu certo, foi expandido para São Paulo, segunda cidade com maior índice de roubo de carga. Até o

momento, a empresa contabilizou uma redução de custo de entrega em 20% e uma redução no tempo de entrega de 3 dias para 1, além da diminuição de caminhões roubados.

Sem a tomada de algumas dessas medidas, não há gerenciamento de risco e a empresa que continuar resistindo à implementação dessas ações preventivas tenderá a ter prejuízos maiores e até mesmo risco de paralisar de vez sua operação.

7. AMPLIAÇÃO DE OUTROS MODAIS COMO FORMA DE DIMINUIR ROUBO DE CARGA

O Brasil é um país muito extenso. São 8,5 milhões de km² de extensão territorial, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o IBGE, e ter o seu transporte de mercadoria concentrado praticamente em um único tipo de transporte é algo que precisa ser repensado, pois é evidente que há gargalos nessa distribuição onde as estradas do país não são nem de longe as melhores para se trafegar e, além das péssimas condições de uso, ainda é preciso contabilizar os prejuízos com a violência.

Com o crescente aumento do número de cargas roubadas, é necessário que haja a ampliação de outros modais de transporte, como o ferroviário e o aquaviário, que hoje não estão a pleno vapor por falta de estrutura e interesse por parte do Governo. De acordo com estudos sobre custos logísticos do Instituto de Logística e *Supply Chain* (ILOS), o setor de transportes hoje consome 12,7% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, o equivalente a R\$ 749 bilhões, e isso prejudica o país no quesito competitividade, já que os Estados Unidos consomem apenas 7,8% do seu PIB com custo logístico. O ponto principal desses dados é o alto custo com transporte, que no Brasil ainda é concentrado no modal rodoviário. Este tipo de modal ainda pode ser rentável quando falamos de distribuição em curta e média distância, mas quando falamos de entregas de um extremo ao outro do país, esse tipo de transporte torna-se extremamente caro e ineficiente, pois os riscos de atraso na entrega, roubo da carga, avarias e acidentes são maiores e mais frequentes.

É necessário que haja investimentos robustos na infraestrutura das rodovias brasileiras, principalmente no patrulhamento das vias onde há maiores registros de roubo de carga. A malha ferroviária no Brasil infelizmente ainda não é utilizada com a devida abrangência como a rodoviária, é necessário que obras importantes para ampliação deste modal voltem a ser vistas pelo Governo como prioridade, pois um país como o nosso não pode continuar na dependência de apenas um meio de transporte. É necessária essa ampliação de modais para que possamos ter uma matriz de transporte mais eficiente e competitiva.

Atualmente, apenas 21% de toda riqueza do Brasil é transportada pelo modal ferroviário como minérios, derivados de petróleo, carvão e produtos agrícolas. São itens transportados em grandes quantidades, que possuem baixo valor agregado e baixo índice de roubos e furtos. Para que este modal seja utilizado de forma mais abrangente é necessário que haja uma reestruturação na ampliação da malha ferroviária, um sistema de bitolas que seja consistente, renovação das composições, pois as de hoje estão sucateadas, e criação de entrepostos especializados.

Apesar de alguns pontos negativos, o modal ferroviário também possui os seus benefícios, como a capacidade de transportar quantidades elevadas de produtos, baixo índice de acidentes e de roubos/furtos, além de ser pouco poluente. O Rio de Janeiro ainda não está entre os estados que mais utilizam este tipo de transporte, que nos dias atuais ainda continua concentrado nos estados de São Paulo, Minas Geras e Rio Grande do Sul.

O Brasil ainda possui o paradigma de que o transporte ferroviário só serve para transportar minérios e grãos, e com isso os itens de maior valor agregado ainda são transportados pelas rodovias, onde o custo é muito elevado, o índice de roubo e furtos aumenta a cada dia, possui alto valor de transporte e é o maior poluidor de todos os modais.

Outro modal pouquíssimo utilizado no Brasil é o transporte fluvial. O Brasil possui uma extensão de rios de 8 mil quilômetros de costa e praticamente todos os rios são navegáveis, mas não são utilizados para transportar as riquezas do país, como é feito nos rios dos Estados Unidos e Europa. Não temos o mapeamento ou dados estatísticos de utilização das hidrovias e

rios que outrora eram utilizados como sistema de transportes e que hoje já não são mais utilizados, como o rio São Francisco, devido ao estágio avançado de degradação.

De acordo com estudos do especialista no assunto, José Mário da Silva, associado de Silveira, Athias, Soriano de Mello, Guimarães, Pinheiro & Scaff – Advogados, seria possível criar uma hidrovia ligando a Bacia Amazônica ao Rio da Prata, criando um corredor entre rios de Belém a Buenos Aires. Segundo Silva, as poucas iniciativas do setor estão abandonadas:

“O governo gastou quase R\$ 1 bilhão para construir eclusas em Tucuruí, no Rio Tocantins, mas elas só podem ser usadas durante menos de seis meses por ano, pois falta o derrocamento (espécie de dragagem) de um trecho do rio. A hidrovia está incompleta — disse ele, lembrando que o governo insiste em construir novas hidrelétricas sem eclusas, comprovando que o setor não é prioritário.” (José Mario da Silva, 2014)

É necessário que haja o mapeamento da malha hidroviária com a construção de terminais de transbordos e polos logísticos para que as empresas de transportes enxerguem neste modal uma solução para não continuarem reféns do transporte rodoviário.

8. CONCLUSÃO

Concluiu-se, diante de toda a problemática levantada neste artigo, que a causa raiz do aumento da violência e criminalidade no estado do Rio de Janeiro, que culminou no crescimento dos roubos de carga, deu-se ao fato da inexistência de uma política de segurança pública eficaz e de leis que não penalizam com o devido rigor.

Para ajudar a minimizar o problema de roubos de carga, é necessário o real interesse por parte do poder público em criar políticas de segurança pública eficazes, mudança urgente das leis penais e intensificação de ações conjuntas entre as polícias – Federal, Rodoviária Federal, Civil e Militar –, nos pontos estratégicos onde o crime organizado atua.

Além das ações citadas no parágrafo anterior, também foram identificadas outras que podem contribuir para a redução do roubo de carga como:

- O reaparelhamento da Polícia Militar e a convocação de novos concursados para suprir a falta de contingente;
- Aumentar o número de incursões policiais nas áreas onde há frequência de roubo/furto de cargas;
- O aumento do efetivo de Policiais Rodoviários Federais;
- Criação de novos postos de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal, principalmente entre as fronteiras estaduais;
- Alteração do código penal para o crime de receptação de produtos roubados;
- Penalidade mais severa para receptação, armazenamento e venda dos produtos roubados, com a cassação da inscrição do CNPJ e no cadastro de contribuintes do ICMS;
- Fiscalização ostensiva nas feiras livres, onde muitos dos produtos roubados/furtados são comercializados;
- Atuação direta da Polícia Federal no combate às quadrilhas de roubo de carga;
- Aumentar a segurança das regiões de fronteiras nas rodovias e águas territoriais como maneira de coibir a entrada de armas e drogas, que são financiadas pelo roubo de carga;

É necessário penalizar outros agentes que compactuam com o roubo de carga além do crime organizado, como no caso de alguns transportadores que não mostram interesse em ajudar a polícia a esclarecer o crime da qual foram vítimas, pois querem apenas o boletim de ocorrência para que possam dar entrada na ação indenizatória, e isso dificulta o trabalho da polícia. Sem uma investigação minuciosa e ação por parte do setor de inteligência da polícia, é mais difícil atacar na raiz do problema e desarticular as quadrilhas que tanto têm dado prejuízo ao Estado do Rio de Janeiro.

Vale ressaltar a importância de investimentos na ampliação maciça nos demais modais, como aquaviário e ferroviário, para que o estado deixe de ser refém do transporte rodoviário e possa voltar a transportar com segurança, agilidade e eficiência e, conseqüentemente, tornar-se competitivo.

“Se você conhece o inimigo e conhece a si mesmo, não precisa temer o resultado de cem batalhas. Se você se conhece, mas não conhece o inimigo, para cada vitória ganha sofrerá também uma derrota. Se você não conhece nem o inimigo e nem a si mesmo, perderá todas as batalhas...”

Sun Tzu (500 a.C., *A arte da guerra*)

BIBLIOGRAFIA

BARROS, Mônica. Instituto de Logística - ILOS - **O roubo de carga e o impacto no custo de transporte**. 2017. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/roubo-de-carga-e-o-impacto-no-custo-de-transporte/>>. Acesso em: março de 2017.

BORDIN, E. *Análise das Empresas Transportadoras de Carga com Ênfase na Tecnologia de Rastreamento*. Dissertação (Mestrado em Transportes). COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

CAVALCANTE, Lucidéa Santos; ALMEIDA, Sílvia dos Santos de; ARAÚJO, Adrilayne dos Reis. O modus operandi do crime de roubo a transeuntes em belém. **Revista Planejamento e Políticas Públicas**, [S.l.], n. 47, pp. 167-186, dez. 2016.

CINELLI, Juliane S. M e FELÍCIO, José Luis C. Investigando o roubo de carga nas rodovias brasileiras a partir da percepção dos atores envolvidos com o problema. **Gestão & Regionalidade**, [S.l.], v. 27, n. 79, pp. 32-45, jan./abr. 2011. Disponível em: <http://seer.uscs.edu.br/index.php/revista_gestao/article/viewFile/937/923>. Acesso em: março de 2017.

COELHO, Jorge Lúcio Santos; LEISMANN, Edison Luiz. Efetividade das Políticas Públicas na Mitigação dos Riscos de Roubo de Carga no Oeste do Paraná. **Revista de Direitos Sociais e Políticas Públicas (UNIFAFIBE)**, [S.l.], v. 5, n. 2, pp. 725-744, out. 2017.

Confederação Nacional de Transportes - CNT - Assembleia da CIT aprova moção de repúdio contra insegurança no setor de transporte do Rio. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/imprensa/noticia/assembleia-cit-aprova-mocao-repudio-inseguranca-setor-transporte-rio>>. Acesso em: maio de 2017

FERREIRA, Élder N. Avaliação das práticas adotadas na preservação de cargas ante a ameaça de roubo no modal rodoviário: o caso Martins. Uberlândia, pp. 34-40, abr. 2008.

GAMEIRO, Augusto Hauber. *A Demanda por Seguro e o Roubo de Cargas no Transporte Rodoviário Brasileiro*. 1998. 163 p. Dissertação (Pós-graduação em economia aplicada). UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO ESCOLA SUPERIOR DE AGRICULTURA “LUIZ DE QUEIROZ”, São Paulo, 1999. Disponível em: <<http://esalqlog.esalq.usp.br/upload/kceditor/files/2015/09/A-DEMANDA-POR-SEGURO-E-O-ROUBO-DE-CARGAS.pdf>>. Acesso em: março de 2017.

GAMEIRO, Augusto Hauber; CAIXETA FILHO, José Vicente. GESTÃO DE OPERAÇÕES E LOGÍSTICA: Administração de Seguros no Transporte de Cargas. **RAE-eletrônica**, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 1-12, jan.-jun. 2002. Disponível em: <<http://www.rae.com.br/electronica/index.cfm?FuseAction=Artigo&ID=399&Secao=OPERA/LOGI&Volume=1&Numero=1 &Ano=2002>>. Acesso em: maio de 2017.

GAMEIRO, Augusto Hauber; CAIXETA FILHO, José Vicente. PANORAMA PROFISSIONAL: O Desaparecimento de Cargas e o Seguro no Transporte Rodoviário Brasileiro. **Transportes**, [S.l.], v. 10, n. 2, p. 87-106, nov. 2002. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/156/138>>. Acesso em: maio de 2017.

GOMES, Henrique B. Instituto de Logística - ILOS - Abandonada, navegação fluvial empaca. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/abandonada-navegacao-fluvial-empaca-no-pais/>>. Acesso em: setembro de 2014.

HUQ, Faizul; STAFFORD, Thomas F.; BHUTTA, M. Khurram S. & KANUNGO, Saurajit. An examination of the differential effects of transportation in supply chain optimization modeling. **Journal of Manufacturing Technology Management**, v. 21, n. 2, pp. 269-286, February, 2010.

Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro - ISP – Relatório roubo de carga. 2016. Disponível em: http://arquivos.proderj.rj.gov.br/isp_imagens/uploads/RelRouboCarga2016.pdf

Jornal Extra - Facções já têm gerentes de roubo de cargas e faturamento superior ao do tráfico de drogas. Disponível em: <<https://extra.globo.com/casos-de-policia/faccoes-ja-tem-gerentes-de-roubo-de-cargas-faturamento-superior-ao-do-trafico-de-drogas-21285944.html>>. Acesso em: maio de 2017.

MAGALHÃES, A. G. Estudo dos Modus Operandi no Crime de Roubo de Veículos de Carga nas Rodovias Federais em Mato Grosso. **RHM**. v. 1, n. 8, jul./dez. 2012.

MOURA, Luís C. B. Avaliação do Impacto dos Sistemas de Rastreamento de Veículos na Logística. Dissertação de Mestrado em Engenharia Industrial. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2005.

OLIVEIRA, Igor Henrique Inácio *et al.* O Gerenciamento de Riscos no Transporte Rodoviário de Cargas: Um Estudo do Caso Paulínia e o Transporte de Combustíveis. **Revista Espacios**, [S.l.], v. 37, n. 3, pp. 1-14, jan. 2016.

QUEIROZ, Marcelo Pereira; SILVA, Francisco Gildemir Ferreira; ARAÚJO, Carlos Eduardo Freire. Análise Espacial Exploratória de Roubos de Cargas em Rodovias Federais no Estado de Minas Gerais. **Revista Brasileira de Risco e Seguro**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 129-144, out. 2008/mar. 2009. Disponível em: <<http://www.rbrs.com.br/arquivos/RBRS8-6%20Marcelo%20Pereira.pdf>>. Acesso em: maio de 2017.

REGIS, Jéferson; HERMOSILLA, Lígia. Segurança no Transporte Rodoviário de Cargas. **Revista Científica Eletrônica de Psicologia**, São Paulo, n. 6, fev. 2007. Disponível em:

<http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/LCqhS7VjYZEZIpG_2013-5-27-17-31-20.pdf>. Acesso em: maio de 2017.

RODRIGUES, Enio Fernandes et al. Utilização de Indicadores da Qualidade para Análise de Eficiência dos Processos em Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas. **INGEPRO – Inovação, Gestão e Produção**, [S.l.], v. 3, n. 9, p. 1-13, set. 2011. Disponível em: <http://www.ingepro.com.br/Publ_2011/Set/409%20pg%2001%20-%2013.pdf>. Acesso em: março de 2017.

Sistema FIRJAN - O impacto econômico do roubo de carga no estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.FIRJAN.com.br/publicacoes/publicacoes-de-economia/o-impacto-economico-do-roubo-de-cargas-no-estado-do-rio-de-janeiro.htm#pubAlign>>. Acesso em: fevereiro de 2017.

Site G1 de Notícias - Levantamento da PRF revela que 40% dos presos em flagrante nas estradas do RJ já estão soltos. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/levantamento-da-prf-revela-que-40-dos-presos-em-flagrante-nas-estradas-do-rj-ja-estao-soltos.ghtml>>. Acesso em: dezembro de 2017.

Tzu, Sun, Pin Sun. A Arte da Guerra. Wmf Martins Fontes, 3ª. Edição – 2014

Valor Global Consultoria e Corretagem de Seguros - Aumento do roubo de cargas leva transportadoras a cobrarem taxa de emergência no Rio. Disponível em: <<http://valorglobalseguros.com.br/2017/06/07/aumento-de-roubo-de-cargas-leva-transportadoras-cobram-taxa-de-emergencia-no-rio/>>. Acesso em: junho de 2017.