

O VEÍCULO ESPECIAL NA SEGUANÇA PRIVADA

Leandro Vieira Osuna



RESUMO

O veículo especial aplicado à segurança privada começou a ser usado no país em 1966. Desde então sua aplicabilidade restringe-se ao serviço de transporte de valores, mas o foco do principal valor a proteger modifica-se. Até 1994, predominava a preocupação com o patrimônio, depois foca-se o vigilante, por causa do aumento do número de mortes devido ao recrudescimento das ações criminosas contra os blindados por causa do crescente emprego de armamento exclusivo das forças armadas. Esta mudança de mentalidade retira ideologicamente o veículo especial do âmbito das instituições financeiras e insere-o definitivamente no setor da segurança privada. Então abre espaço para o veículo especial deixar de ser um mero carro-forte. Torna-se um gênero, que abre espaço para o aparecimento de outras espécies, como a de aplicação à escolta armada. Esta possibilidade começa a tomar corpo no setor da segurança privada principalmente por causa do aumento das ocorrências de morte envolvendo guarnições que escoltam cargas.

PALAVRAS-CHAVES: segurança privada, veículo especial, transporte de valores, legislação sobre segurança privada, escolta armada, vigilante.

A Lei nº 7.102/1983, que dita o regramento básico do setor de segurança privada, delegou ao Poder Executivo a tarefa de definir o que deveria ser veículo especial, pois apenas menciona que numerário superior a 20.000 UFIR (unidade fiscal de referência), que pertençam a estabelecimentos financeiros, só podem ser transportados por este tipo de veículo. Deste modo, a norma mãe não limita, em tese, o veículo especial a uma aplicação específica, no caso de uma interpretação analítica¹, mas apenas condiciona que o transporte de determinado numerário seja realizado em tal veículo.

1 A Lei 7.102/1983 divide-se basicamente em duas partes: os requisitos de segurança aplicados às instituições financeiras (artigos 1º ao 9º) e a regulamentação dos serviços de segurança privada (artigo 10 ao final). O veículo especial encontra-se no artigo 4º. Por todo o processo histórico envolvendo o transporte de valores, a legislação regulamentadora ratificou o que havia no setor à época, trazendo para o seu interior o carro-forte, com apego patrimonialista, tornando o veículo especial sinônimo de carro-forte.



Como a Lei nº 7.102, na redação original, estava voltada aos estabelecimentos financeiros quase que exclusivamente, o Decreto nº 89.056/1983, que a regulamentou, vinculou o veículo especial ao transporte de valores, maiormente os bancários. O Decreto somente reflete o que já acontecia na rotina, o veículo especial como sinônimo de carro-forte (expressão que traz consigo a noção de um cofre-forte bancário ambulante), como era conhecido vulgarmente. Sistematizou também para a legislação o tipo de veículo que já rodava nas ruas e estradas do país desde o meado dos anos 1960. Com este artigo pretendo demonstrar os atravessamentos que contribuíram para a desconstrução e reconstrução das práticas em torno do veículo especial. Ao percebê-lo apenas para o uso no transporte de dinheiro e outros valores no âmbito das instituições financeiras, o carro-forte, até que pudesse ser percebido como um gênero dentro da segurança privada, para que o mercado da segurança privada nos dias atuais enxergasse além da aplicabilidade para o transporte de valores, uma nova espécie para o veículo especial.

Até 1966, no Brasil, as próprias instituições financeiras realizavam exclusivamente o serviço de transporte de valores. Para isso, utilizavam funcionários conhecidos como mensageiros, os quais transportavam os malotes de dinheiro pelas ruas, a pé, ou em veículos de carga comuns, maiormente a Kombi, utilitário da Volkswagen. Caso a quantidade de dinheiro fosse grande e se a distância, pequena, as agências bancárias usavam dois mensageiros e uma prancha para sustentar os malotes (HERBOLD *et al.*, 2006, p. 35). Nesta época, os assaltos a instituições financeiras, seja em seu interior ou durante o transporte de numerário, eram raros e quando praticados prescindiam de planejamento. Logo eram descobertos pela polícia, com a recuperação quase da totalidade do que fora suprimido (AMORIM, 1994). Portanto constituía empreitada arriscada para os assaltantes da época e, por isso, ainda não havia espaço para a criação de uma mentalidade que demandasse a contratação de serviços de segurança privada ou de específico para transporte de valores. Esse cenário social de tranquilidade refletia nos bancos desinteresse por tais serviços.

Inquiridos sobre a possibilidade de contratar serviço especializado em transporte de valores, os diretores de bancos argumentavam que os mensageiros cumpriam bem esta tarefa. O clima de despreocupação era tamanho que, apesar de ter sofrido um assalto a uma agência, em 1965, com o roubo de aproximadamente 1,52 milhão de reais (atualizado aos valores de hoje), o banco Moreira Salles não modificou sua forma de transportar dinheiro; permaneceu com os mensageiros (HERBOLD *et al.*, 2006, p. 35). Após um sinistro dessa magnitude, seria impensável nos dias de hoje uma instituição financeira não rever, pelo menos, seus procedimentos de segurança.

O cenário de calma para os estabelecimentos financeiros definiu-se a partir do final do governo do general Castello Branco. Nesta época, parte dos estudantes toma as ruas em manifestações de desagravo ao regime militar e começa a tomar corpo o movimento conhecido por *luta armada*, composto por grupos isolados de diversas tendências ideológicas de cunho marxista, os quais, de forma fragmentária, desejavam derrubar o regime ditatorial através de ações terroristas².

O golpe militar de 1964 afasta o regime democrático no país, depõe o presidente eleito João Goulart. A motivação ideológica para o golpe baseava-se na doutrina da segurança nacional (DSN), a qual pregava que, em um mundo polarizado pela Guerra Fria, o Brasil, do ponto de vista econômico, permaneceria capitalista e na esfera política combateria os focos comunistas que surgissem no país. Do ponto de vista geopolítico, alinhar-se ao bloco sob a liderança dos EUA e ocupar um local de destaque estratégico na América do Sul. Este lugar de potência regional seria alcançado basicamente com investimentos estrangeiros, pois só assim haveria um desenvolvimento industrial rápido. Para os idealizadores da DSN, incrementar a indústria nacional e focar os investimentos em tecnologia própria não faria com que o país chegasse ao seu objetivo no

2 Gaspari, 2002, sustenta a tese de que como os movimentos da luta armada contrários ao governo militar pós 1964 eram fragmentários, isto é, não havia um comando único e uma mesma ideologia (não havia unidade) e, portanto, não há que se falar em movimento revolucionário propriamente dito, como aconteceu em Cuba, na Nicarágua ou na China. Ações criminosas isoladas de cunho político que visavam sobretudo a abalar os alicerces do Estado perante a população só podem ser classificadas como terroristas.

tempo esperado. No campo político, os militares percebiam que a grande massa da população, como era analfabeta, precisava ser guiada por uma elite (os militares e a classe dominante) com total conhecimento da polarização capitalismo-comunismo e que a democracia criaria obstáculos ao desenvolvimento nacional (FERREIRA DE ASSUNÇÃO, 1999).

A ditadura instala-se permeada por esse contexto ideológico. Os militares concluíram que João Goulart, dentro do planeta dicotomizado, caminhava para o comunismo, pois se dizia partidário de um projeto nacional-desenvolvimentista independente, almejando melhorar o poder de compra dos trabalhadores (distribuir renda), realizar a reforma agrária e flertar economicamente com países do bloco comunista, e não só com os do bloco capitalista. Assim, os militares resolvem tomar o poder para impedir a iniciativa de Goulart e por em prática o projeto de desenvolvimento político e econômico fincados na DSN.

Entretanto os golpistas que, de princípio, visavam a formar um governo de transição com o intuito de preparar o terreno para as elites civis embebidas da DSN, cerceando as liberdades democráticas e governando através de decretos-leis e atos institucionais, resolvem permanecer e a entrega do poder aos civis não acontece. A principal consequência do continuísmo foi o progressivo recrudescimento das medidas antidemocráticas. Este cenário político deu causa a que setores da sociedade civil passassem a combater a ditadura militar, através de protestos pacíficos ou partindo para a via terrorista (GASPARI, 2002).

Por seu turno, os bancos, como símbolo do capitalismo, vão aos poucos aumentando sua preocupação com a segurança do dinheiro a eles confiado, visto que as agências constituem-se os principais alvos dos protestos contrários ao governo militar. Instala-se o medo e mingua a utilização dos mensageiros no transporte dos valores. Uma das primeiras atitudes nesse sentido aconteceu durante uma manifestação estudantil no centro velho da cidade de São Paulo, ainda na década de 1960, o gerente da matriz de um banco acionou a então única empresa de transporte de valores do país para recolher seus malotes em caráter de emergência, temendo invasão

na agência. Outras agências foram informadas da iniciativa e também fizeram o mesmo. Nas palavras de Herbold *et al.*, 2006, este foi mais um fator para a consolidação do serviço de transporte de valores no país.

No lado radical dos protestos, alguns intelectuais e estudantes, influenciados pela revolução cubana e a chinesa e pela doutrina revolucionária de Ernesto Che Guevara, optam pela luta armada para combater a ditadura militar. Assim, escolheram uma vida civil incomum, onde não cabia a possibilidade de um ofício ordinário para a geração de renda, a fim de não despertar a atenção dos órgãos de repressão do Estado. Isto demandava uma estrutura que não se sustentava com pequenas doações. Além disso, à medida que as investigações policiais e do Exército, com a ajuda da população, descobriam os integrantes, as organizações necessitavam de um aporte financeiro maior, para manter os que eram revelados na clandestinidade (GASPARI, 2002). Então os intelectuais da luta armada percebem na ainda tranquila rotina da vida bancária uma boa fonte de renda para sua manutenção financeira e luta ideológica, já que também viam o sistema financeiro como a representação daquilo contra o qual combatiam.

No âmbito da legalidade, o contra-ataque do governo chegou tão tímido quanto os primeiros assaltos. O Decreto-Lei nº 314, de 13 de março de 1967, a primeira redação da Lei de Segurança Nacional (LNS), focava os crimes eminentemente políticos e ideológicos. Até março de 1969, considerava-se o assalto a banco um crime de roubo como outro qualquer, tipificado pelo Código Penal. Este lapso legal contrastava com as crescentes ações dos grupos de esquerda. Segundo Gaspari, 2002, no ano de 1968, a Vanguarda Popular Revolucionária assaltara pelo menos seis agências bancárias.

O ápice das ocorrências de assaltos a instituições financeiras acontece durante o governo do general Emílio Garrastazu Médici (1969-1974). No período de quase um ano e meio, entre 1969 e 1970, foram assaltadas 343 agências bancárias no país (GASPARI, 2002). Evidente que os grupos terroristas não foram os responsáveis pela totalidade desses

atos criminosos. Até julho de 1970, as organizações envolvidas na luta armada assaltaram cerca de trezentos bancos, carros-fortes e empresas; com isso adquiriram uma quantia aproximada de 1,7 milhão de dólares. Como cada assalto rendia em média 6.500 dólares (GASPARI, 2002), depreende-se que até o final do ano de 1970, os sinistros mais rentáveis envolvendo instituições financeiras eram de responsabilidade do movimento da luta armada, o que mostrava sua eficiência.

A capacidade de organização e planejamento operacional desses grupos (com uso de técnicas de guerrilha urbana) refletiu no sucesso de suas investidas. Segundo Amorim, 1994:

As ações armadas da esquerda eram cuidadosamente planejadas. Num assalto a banco, por exemplo, o tempo que um sinal de trânsito levava para abrir e fechar era medido meticulosamente. O grupo ou comando entrava na agência bancária com o sinal aberto na rua e saía com o sinal aberto novamente. (...) E dificilmente uma unidade de operações da guerrilha urbana seria surpreendida dentro de um banco, porque deixava do lado de fora uma "força de choque". O grupo encarregado de conter a repressão na rua usava armamento de impacto, como as metralhadoras calibre 45 e os rifles de cartucho 20 ou 12. Bombas incendiárias, tipo molotov, podiam ser usadas para provocar confusão e eram muito eficientes se explodissem dentro de um carro da polícia. Esses coquetéis-molotov tinham fórmula especial, desenvolvida por estudantes de química. Em vez de ser apenas uma bomba de gasolina com mecha de pano para acender, usavam ácido sulfúrico, óleo queimado e uma mistura de clorato de potássio e açúcar. O óleo servia para manter o fogo por mais tempo, podendo ser substituído por sabão em pó, que tem o mesmo efeito. O ácido provoca uma explosão mais violenta e perigosa. A mistura de clorato e açúcar serve como detonador e dispensa a mecha. Quando ácido e clorato entram em contato, explodem. Outros explosivos também faziam parte do arsenal da guerrilha: bombas de fragmentação com pregos e parafusos acondicionados junto à pólvora e enxofre num tubo de PVC ou numa lata do tamanho de uma cerveja. Ou um tipo de combinado químico chamado "termita", que queima com uma temperatura de 1.600 graus e pode derreter em minutos um bloco de motor. A criatividade se somava à audácia para suprir este arsenal improvisado na luta armada contra o regime militar. Os comandos guerrilheiros usavam um personagem conhecido como "o crítico", um militante que não entrava na ação, mas a tudo assistia. Sua tarefa era apontar os erros na elaboração e execução do plano.

Diante desse grau de organização e de efetividade, a polícia,

acostumada a assaltos sem planejamento, não dava conta de sequer identificar os assaltantes. Então, a fim de forçar o desmantelamento desses grupos, o governo militar abriu duas frentes de combate, uma legal, que culminou em prisões por um tempo mais extenso, e outra de ordem repressiva, resultando em torturas, desaparecimentos e mortes (ARQUIDIOCESE DE SÃO PAULO, 1985). No campo legal, a primeira medida, mas ainda tímida, inseriu a expressão “inclusive contra estabelecimento de crédito ou financiamento” no artigo 25 (para atos de sabotagem e terrorismo) da primeira versão da LNS, através do Decreto-Lei nº 510, de 20 de março de 1969. Tal medida surtiu pouco efeito, haja vista o Código Penal prever pena bem mais dura, de quatro a dez anos e multa, para os crimes de roubo. Se houvesse o emprego de arma de fogo, a pena poderia ser aumentada de um terço até a metade. Logo, até março de 1969 os ditos terroristas recebiam tratamento mais brando que os praticantes de roubo qualificado.

Então, com o intuito de arrochar os insurgentes, em setembro e outubro de 1969, o governo tomou duas medidas de impacto para inibir os assaltos a bancos. Em setembro, publicou a nova redação da LSN, o Decreto-Lei nº 898. O artigo 27 criminalizava especificamente roubos às instituições financeiras, independente da motivação, *profissional* ou política. A pena: reclusão, de 10 a 24 anos. Portanto o assalto a banco sai da alçada dos crimes comuns e passa a ser considerado crime contra o Estado, julgado pela Justiça Militar, com rito processual diferenciado, mitigando direitos. No mês seguinte, outra medida, o Decreto-Lei nº 1.034, que dispunha sobre medidas de segurança para as instituições financeiras. Pela primeira vez no ordenamento jurídico nacional o governo obriga essas instituições a tomarem medidas de segurança, mesmo que seja com o intuito indireto de combater os grupos que lutavam contra a ditadura militar, a fim de evitar sua capitalização.

Dentre as obrigações, os bancos deveriam possuir vigilância ostensiva composta por guardas armados (com prerrogativas de policiais, quando em serviço) e sistema de alarme com comunicação direta com a polícia, com outra

agência bancária ou estabelecimento de crédito mais próximo (CONTI, 1980). A cessão do poder de polícia aos guardas bancários insere-se no contexto da doutrina da segurança nacional, pois era dever de todos zelar pelo *status quo*. Portanto não cabe uma análise desse momento histórico a partir de uma ótica estritamente liberal, como se o Estado houvesse privatizado o poder de polícia. Ao contrário, para os doutrinadores da DSN soava natural que a população ajudasse o Estado a caçar o inimigo interno, os *terroristas-comunistas*, através de delações à polícia política. Logo, conceder aos guardas bancários poder de polícia repressivo, não feria a soberania nacional, mas sim a fortalecia.

No entanto, extrapolando a esfera ideológica de soberania nacional e com o intuito de auxiliar ainda mais os bancos a implementarem as medidas de segurança, o governo edita o Decreto-Lei nº 1.103, de 6 de abril de 1970, que coloca a serviço dos bancos, até a implementação das guardas privadas armadas, os efetivos policiais, mediante convênio com os estados-membros. Neste ato de *desespero* institucional contra a guerrilha urbana e vilipendiando o trato com a coisa pública, típico de estados totalitários, o governo abre a possibilidade oficial de privatizar os serviços da polícia aos bancos e sem ao menos cobrar-lhes uma taxa. De outro lado, como medida efetivamente repressiva, o mesmo Decreto-Lei vincula a emissão de apólice de seguros contra roubo das agências bancárias às medidas exigidas no Decreto-Lei nº 1.034 e também dava poderes ao Banco Central do Brasil de interditar o funcionamento de agências que não implementassem as medidas de segurança obrigatórias até a data de 31 de maio de 1970. Por fim, obrigava o transporte de numerário superior ao valor de 250 salários mínimos a ser efetuado por veículos dotados de requisitos de segurança e policiamento adequados. Cabia, entretanto, à autoridade policial local, em relatório circunstanciado ao Banco Central do Brasil, a indicação da utilização ou não de tal veículo como providência complementar às instituições financeiras de sua circunscrição (CONTI, 1980). Vale ressaltar que o veículo aduzido no Decreto-Lei nº 1.103 não é exatamente o carro-forte que circulava pelas cidades brasileiras desde 1966, pois *requisitos de segurança* (expressão vaga) abrem um leque de possibilidades de se pensar itens de segurança que deveriam estar presentes em um veículo que transporta valores. Mas como eram os *brucutus* (denomi-

nação vulgar dada aos carros-fortes à época) os únicos que apresentavam determinados requisitos de segurança constituíram-se no paradigma.

Outro fator que contribuiu para o enfraquecimento do movimento revolucionário fragmentado foi o acelerado crescimento econômico da era Médici, com os *petrodólares*, as grandes obras do governo e o conseqüente crescimento da renda da população (PRADO JÚNIOR, 1978). A percepção do *milagre econômico* e sob a ideologia da DSN - encorajando as pessoas a delatarem os *subversivos* (ANÔNIMO, 2012) -, minou as frágeis perspectivas da *luta armada* em angariar apoio entre a classe operária e a classe média. Aliado a isso, o endurecimento dos órgãos de repressão no combate aos terroristas resultaram na sua desarticulação. A partir de 1971, o governo Médici já respirava mais aliviado (GASPARI, 2002).

Os Decretos-Leis nºs 1.034 e 1.103, de 1969 e 1970, respectivamente, mesmo com foco predominante na proteção às instituições financeiras, por causa do combate aos movimentos armados, caracterizaram-se como o legado para a futura legislação que regulamentaria a segurança privada no país, a Lei nº 7.102/1983.

Já o legado da aplicação da LSN aos assaltantes de bancos independentemente da motivação, *profissional* ou política, foi o encontro dos presos políticos (organizados, articulados e ideológicos) com os presos comuns (desorganizados e pouco intelectualizados), principalmente no presídio Cândido Mendes, na Ilha Grande, no estado do Rio de Janeiro. Segundo Amorim, 1994, o governo apostava que essa união nas prisões resultaria conflitos insuperáveis, com um enfraquecimento ainda maior dos grupos revolucionários, haja vista que assassinatos em presídios por conflitos internos eram rotina. Entretanto acontece o contrário. Alguns militantes entravam no sistema carcerário eivados de pompa pelos atos praticados, como sequestros, violência armada e assaltos a bancos. A audácia nas ações dos guerrilheiros aproximou-os dos bandidos comuns, apesar de estes não compreenderem a motivação, pois aqueles não visavam ao lucro individualista com as operações, mas desejavam transformar o país com a ajuda do dinheiro arrecadado. Esse encontro patrocinado pelos militares resultou

em ensinamento aos criminosos de como planejar e organizar ações criminosas com inteligência. Ao contrário do que se possa pensar, os presos políticos não improvisaram salas de aulas de criminologia nos presídios, os aprendizados aconteciam na convivência diária, por difusão, seja através de conversas ou do exemplo de disciplina que os grupos guerrilheiros apresentavam. Nas palavras de Amorim, 1994:

Tudo isso foi "ensinado" aos presos comuns dentro das penitenciárias, nas longuíssimas conversas de quem não tem nada a fazer, a não ser matar o tempo. O que os bandidos comuns fazem hoje é uma paródia das técnicas da guerrilha urbana. A experiência da luta armada foi mesmo transferida aos bandidos comuns lentamente, no convívio eventual dentro das cadeias, tanto na Ilha Grande quanto no Complexo Penitenciário da Frei Caneca. Mas foi na Ilha que esta relação se tornou mais produtiva para o criminoso comum. Lá estavam representantes do Movimento Revolucionário 8 de Outubro (MR-8), da Aliança Libertadora Nacional (ALN ou Alina), da Vanguarda Popular Revolucionária (VPR) e da VAR-Palmares.

O final dos anos 1970 trouxe a anistia aos presos políticos e deixou nos presídios o ensinamento e a semente da organização nas quadrilhas criminosas, com a criação do Comando Vermelho, no presídio da Ilha Grande. Ainda segundo Amorim, 1994, dos 28 assaltos a agências bancárias no município do Rio de Janeiro nos três primeiros meses de 1981, 24 são atribuídos ao Comando Vermelho, rendendo a esta organização criminosa o montante aproximado de 510 mil dólares. A coincidência de método dessas ações criminosas até induziu o governo do estado do Rio de Janeiro a imaginar que os grupos terroristas de esquerda haviam se reagrupado. A calma que retornara ao setor financeiro, com o decréscimo dos sinistros de roubo ao longo dos anos 1970, termina no início dos anos 1980. Saem de cena as questões políticas e entram as *profissionais*, mas com métodos semelhantes de ação.

Paralelamente à nova conformação da criminalidade, em agosto de 1980, o deputado federal Ítalo Conti apresentava o Projeto de Lei nº 3.468, que dispunha sobre a constituição e funcionamento das empresas prestadoras do serviço de segurança privada. Mais abrangente que os Decretos-Leis de 1969 e 1970, este projeto, além de incorporar a legislação vigente

no que tangia às instituições financeiras, tentava definir com mais clareza o que seriam os serviços de proteção ao patrimônio, vigilância e transporte de valores, além de reservar uma seção específica para a pessoa do vigilante. Acerca dos carros-fortes (chamados por ele de *viaturas especiais*), o projeto de lei obrigava o seu uso para transporte de montante ou valor superior a 250 vezes o maior salário mínimo vigente no país.

O Projeto de Lei nº 3.468 salientava que as características da viatura especial (ou carro-forte) seriam relegadas aos estados-membros. A ideia do deputado Ítalo Conti era trazer para o corpo técnico do aparelho estatal a responsabilidade de regulamentar as características do carro-forte. Até a promulgação da Lei nº 7.102/1983 e do respectivo decreto regulamentador, as empresas de transporte de valores tinham liberdade para a consecução dos seus veículos de transporte de valores, que poderiam ou não utilizar blindagem. Este critério ficava a cargo da empresa porque a redação do artigo 3º do Decreto-Lei nº 1.103/1970 era vaga. Dizia somente que os carros para o transporte de numerário superior a 250 vezes o maior salário mínimo vigente no país deveriam ser “dotados de requisitos de segurança e policiamento adequados”. *Requisitos adequados* é um termo bem vazio de significado objetivo, portanto dava muita margem para a iniciativa privada agir da forma que quisesse.

O projeto procurava melhorar um pouco a regulamentação então vigente, o Decreto-Lei nº 1.103. Retirava das empresas de transporte de valores a tarefa de determinar as características do veículo, que passariam a ser tratadas como política de estado. Haveria com isso uma melhor padronização, deixando de lado a discricionariedade da noção subjetiva de requisitos de segurança.

Em 1981, um ano depois do projeto de Ítalo Conti, o Executivo apresentou o Projeto de Lei nº 4.939, dispondo sobre a segurança das instituições financeiras, o funcionamento das empresas de segurança privada e a figura do vigilante. É na proposta do governo que a expressão *veículo especial* surge pela primeira vez.

Quase dois anos depois de poucas discussões e poucos substitutivos considerados, a Lei nº 7.102 é publicada em junho de 1983. O Decreto regulamentador nº 89.056 surge no ordenamento jurídico em novembro de 1983 e delega a definição das características dos veículos especiais ao Ministério da Justiça, que em março de 1984 edita a Portaria nº 139, a primeira legislação efetivamente a definir pormenorizadamente a padronização dos veículos especiais aplicados ao transporte de valores. Então 18 anos após o início das operações com veículos blindados, iniciada em 1966, a caracterização deste veículo passa a ser oficialmente uma política de Estado.

No campo do combate à criminalidade, no início dos anos 1980, segundo Amorim (1994), a polícia, já familiarizada de certa forma com a metodologia dos presos políticos aplicada ao planejamento de assaltos, consegue enfraquecer as quadrilhas de assaltantes de bancos e as organizações criminosas a eles vinculadas. Este êxito força o crime organizado a mudar o foco para o tráfico de drogas, pois assaltar instituições financeiras tornava-se uma tarefa perigosa. A consequência da opção pelo tráfico é a chegada do crime organizado à fase globalizada. As negociações de compra de cocaína e de armas de uso militar (provenientes de espólios de países recém saídos de conflitos) travavam-se diretamente com os grandes cartéis internacionais. A cocaína nessa época transformara-se na coqueluche da classe média e alta, o que rendia uma maior lucratividade. Aliado a isso, havia a segurança de comercializar o produto dentro de casa, transformando as favelas em verdadeiros feudos onde, pela peculiaridade da geografia do terreno e disposição das residências, a polícia só entrava perante muita resistência, e quando entrava.

O interesse da criminalidade em assaltar instituições financeiras e carros-fortes ressurgiu no final dos anos 1980 e primeira metade dos anos 1990, quando o Estado resolve combater com efetividade o tráfico de drogas – transformado em *poder paralelo* e tornando o estado do Rio de Janeiro palco de ações criminosas espetaculares –, diminuindo a principal fonte de recursos das organizações criminosas (AMORIM, 1994). No entanto essa segunda onda de interesse da criminalidade pelas

instituições financeiras não visa exclusivamente à agência bancária bem guardada e com alarme, que poderia servir de cenário para embates com a polícia e resultar em perdas de efetivo. Nesse momento, com as investidas nos carros-fortes, a criminalidade percebera que o velho *brucutu*, com sua frágil blindagem balística, eficaz apenas contra armas leves, e empregada nas laterais dos carros – exceto teto e piso – consistia em alvo menos perigoso para abordagem, não fazendo frente às armas de uso militar do tráfico de drogas³. O governo federal, sob pressão principalmente das empresas de transporte de valores, bancos e sindicatos de vigilantes, só toma medidas debelatórias apenas em 1994, quando permite o uso de blindagem restrito às forças policiais e militares nos veículos especiais. Contudo, a obrigatoriedade de que a blindagem seja empregada em todo o veículo, inclusive no teto e piso só acontece em 2002, quase oito anos depois da liberação para as laterais dos veículos, porque a pressão dos grupos interessados continuava. Os assaltantes descobriram a fragilidade, passando a tombar os carros e alvejá-los com tiros e penetrá-los pelo teto⁴. Em suma, é a pressão da sociedade organizada que força o Estado a abrir mão de parte de sua exclusividade em prol da segurança da própria sociedade, haja vista não ter condições operacionais (por força política) de resolver o problema da criminalidade organizada.

Até o uso da blindagem que efetivamente bloqueia projétil de fuzil militar calibre 7.62mm, o veículo especial percorre um extenso caminho intimamente ligado ao serviço de transporte de valores, o que vem a refletir na legislação e na cultura da segurança privada no Brasil.

A implantação do uso de um veículo com características especiais para uso específico no transporte de valores chegou ao país através de em-

3 *O fim da Guerra Fria, com a simbólica queda do muro de Berlim em 1989, e a Guerra do Golfo (1990-1991) proporcionou uma enorme oferta de fuzis militares, calibre 7,62mm, de alto poder de choque, no mercado negro do tráfico internacional de armas. Coincidentemente, logo depois desse período a criminalidade na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro tornou-se mais violenta, por causa do uso massivo deste tipo de armamento.*

4 *A Portaria MJ 1.055, de 20 de novembro de 2001, institui a obrigatoriedade da blindagem para o piso e o teto. Segundo entrevista informal com funcionário que não quis se identificar e trabalha há muitos anos em uma empresa de transporte de valores, após a autorização da blindagem de uso restrito, em 1994, as quadriblas passaram a abordar e tombar os carros-fortes, penetrando o seu interior através do teto ou do piso.*

presas estrangeiras preocupadas em incutir a mentalidade do transporte com segurança nas instituições financeiras. Como visto anteriormente, o setor privado ditou as regras do desenho e das características de segurança dos carros-fortes, desde 1966 até a regulamentação pelo Estado, em 1984.

A primeira legislação que regulamentou as características dos veículos especiais foi a Portaria nº 139, do Ministério da Justiça, de 20 de março de 1984. Segundo Herbold *et al.* (2006), desde o início em 1966 até a publicação da Portaria nº 139, as blindagens dos veículos especiais apresentavam resistência contra revólveres calibre 38 e pistolas 9mm. Quando da edição da Portaria nº 139, os criminosos já possuíam o conhecimento dos guerrilheiros de esquerda, mas ainda não usavam as armas de grosso calibre⁵. Portanto não havia interesse dos empresários e dos contratantes dos serviços em aumentar a capacidade da blindagem dos veículos especiais em circulação. Os idealizadores da primeira redação da Portaria nº 139, ao pensarem no carro-forte basearam-se no que já havia na praça. O croqui impresso na Portaria é bastante semelhante ao desenho estadunidense de 1964, que serviu de base para a construção dos primeiros carros-fortes brasileiros. Basicamente, o veículo era dotado de três compartimentos: a cabina do motorista, o compartimento do cofre e um vão intermediário. No entanto os técnicos do governo, preocupados em proteger a guarnição que se deslocava dentro dos carros complementaram o projeto introduzindo duas novidades de cunho humanista, que não agradaram muito às empresas de transporte de valores e aos tomadores do serviço, pelo considerável aumento nos custos: blindagem que resistisse até o calibre 30⁶ e equipamentos contra gases. Havia também um detalhe muito temido, os proprietários de carros-fortes fortes tinham 180 dias para se adaptarem às novas regras.

5 *Até este momento os assaltantes de bancos e de veículos especiais de transporte de valores não utilizavam armas de maior potência ofensiva. Segundo Amorim, 1994, o meado dos anos 1980 é o período de migração para o tráfico de drogas e internacionalização do crime organizado, quando as armas ditas pesadas passam a virar rotina no país, mas com mais ousadia no município do Rio de Janeiro. Dessa feita, um novo período de calma volta a rondar o setor financeiro.*

6 *O calibre 30 referido na Portaria 139, por não estar pormenorizado, leva a uma dupla interpretação. A primeira, improvável, referindo-se ao calibre 30mm, de canhões militares, uma peça de artilharia que com certeza, à época, passava ao largo até das intenções factíveis do crime organizado. A segunda, bem plausível, alude ao calibre .30-06, um calibre 7,62mm usado em fuzis, o calibre padrão das forças armadas estadunidenses de 1906 até a guerra do Vietnam. De todo modo, inseriram na Portaria uma nomenclatura em desuso no meio militar.*

A resposta política a essa mentalidade humanista dos técnicos do Ministério da Justiça veio tão rápido quanto o desbunde dessas medidas. Em 5 de dezembro de 1984, o próprio Ministério altera a redação da Portaria, retirando o que era a verdadeira contribuição estatal na caracterização do veículo especial. A blindagem permaneceria como estava e o item que versava sobre os equipamentos contra gases é suprimido. Como os assaltos com fuzis só seriam realidade em um futuro não tão distante, venceu a lógica patrimonialista da contensão de custos.

A próxima alteração acontece com a Portaria MJ (Ministério da Justiça) nº 91, de 21 de fevereiro de 1992, e é pouco significativa. Obrigava as empresas de transporte de valores a, durante o serviço, manter uma guarnição mínima de quatro vigilantes no carro-forte, inclusive o motorista. Paralelamente, a sociedade vivia nesse período o recrudescimento dos ataques às instituições financeiras e aos carros-fortes, pois segundo Amorim, 1994, o Estado mostrava-se eficiente no combate ao crime organizado voltado ao tráfico de drogas. No entanto o governo federal só assume oficialmente essa problemática, dois anos depois, devido ao saldo negativo entre 1993 e 1994 de 64 assaltos a carros-fortes somente no eixo Rio - São Paulo. Muitos desses sinistros resultaram em mortes de vigilantes (Ministério da Justiça, Portaria nº 79, de 11 de fevereiro de 1994). Assim, “considerando a necessidade de melhoria das condições de defesa dos vigilantes”, conforme o texto do preâmbulo da Portaria MJ nº 80, publicada também em 11 de fevereiro de 1994, o governo autoriza os vigilantes da guarnição do carro-forte a portarem armas mais potentes. Além disso, determina que a Portaria nº 91, no que tange aos veículos especiais, seja alterada para se adaptar à nova realidade das ações criminosas.

A alteração da Portaria nº 91 acontece em agosto de 1994, com a Portaria MJ nº 543. Este é o marco da autorização de blindagem de uso exclusivo para os veículos especiais de uso na iniciativa privada. A pressão patrimonialista exercida em 1984 é substituída por uma mentalidade mais humanista dez anos depois, essencialmente por causa das vidas ceifadas em serviço, em prol da segurança dos indivíduos empenhados em proteger o patrimônio alheio. Então

neste ponto há uma ruptura definitiva de mentalidade na principal motivação do uso da blindagem. Se antes de 1994 o foco estava na proteção do patrimônio transportado, agora a justificativa para o seu uso desloca-se para o elemento humano que presta o serviço. A blindagem usada no carro-forte, que servia exclusivamente ao patrimônio, transforma-se na blindagem do veículo especial utilizado na segurança privada para evitar danos físicos ao vigilante e, como consequência, poder prestar o serviço de segurança com mais eficiência. Em virtude dessa alteração de paradigma, o termo *carro-forte* (um cofre-forte sobre rodas) perde força como definição para transformar-se em signo de coloquialidade. É esta metamorfose no olhar que permite alterar o objeto percebido e conseqüentemente abre espaço para alterar as práticas a ele circunscritas. Deixa-se de lado o *brucutu* das agências bancárias e entra em cena o veículo especial aplicado à segurança privada. A humanização do veículo especial permite que ele possa se tornar um gênero dentro do setor da segurança privada. O desfoque do transporte de valores permite um novo foco. Este novo olhar desentranha o veículo especial das instituições financeiras permitindo que um dia venha a atuar em outros setores da segurança privada.

Agora, o que caracteriza o veículo especial não é sua aplicabilidade ao transporte de valores, é a blindagem de uso restrito, definido na legislação, para a proteção maiormente dos vigilantes a bordo⁷.

No entanto a legislação da segurança privada ainda não incorporou a mentalidade do veículo especial. Tanto a Lei nº 7.102/1983, o Decreto nº 89.056/1983 e a legislação do Exército Brasileiro sobre blindagem estão influenciados ainda pelo *carro-forte*, o que impede o aparecimento de outra espécie de veículo especial. Contudo, o crescente aumento de roubos de cargas, de 1994 a 2011⁸, inclusive com morte de vigilantes, fez surgir no setor da

7 Tanto a atual legislação que regulamente a segurança privada no âmbito da Polícia Federal, a Portaria 3233/2012 – DG/DPF, quanto a anterior, Portaria 387/2006 – DG/DPF, limitaram o uso obrigatório da blindagem de uso restrito apenas ao habitáculo da cabina do veículo especial. Já a área do cofre, onde transportam-se os valores, o mínimo exigido é uma blindagem de uso permitido, menos resistente.

8 O setor de transporte de cargas brasileiro compõe um universo de 35 mil empresas, 310 mil transportadores autônomos e aproximadamente 3 milhões de pessoas envolvidas na atividade. Em 1994 ocorreram cerca de 3.000 roubos de cargas seguradas, já em 2010 este número elevou-se para 12.850 ocorrências, entre furtos e roubos. Já o prejuízo passou de 100 milhões de reais em 1994 para 880 milhões em 2010. A consequência disso é que as seguradoras evitam fazer o seguro para as cargas (das 130 seguradoras existentes no país em 2000, apenas 6

escolta armada⁹ a demanda por um veículo especial aplicado ao setor¹⁰. Mas enquanto a legislação não sofrer alteração, trazendo para o seu âmbito o veículo especial como gênero não será possível à Polícia Federal autorizar o uso para outros fins. Diante do aumento desta problemática, o Estado não pode se manter míope e aguardar a insustentabilidade da situação para tomar providências tardias, repetindo o que aconteceu em 1994¹¹, mas sim deve estar em compasso com a sociedade e exercer o seu poder de alterar a legislação.

LEANDRO VIEIRA OSUNA

Agente de Polícia Federal desde 2002, trabalha na Delegacia de Controle de Segurança Privada da Superintendência Regional do Rio de Janeiro desde 2006 e com a fiscalização de veículos especiais a partir de 2011.

E-mail: leandro.lvo@dpf.gov.br.

contratavam seguro contra roubo de carga), mas quando fazem, exigem do segurado equipamentos de rastreamento por satélite e escolta armada. Do total dos sinistros, 74% dos assaltos acontecem nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro e 60% dos eventos no estado de São Paulo acontecem na capital. Nos últimos anos as quadrilhas vêm utilizando armamento considerado pesado (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA, 2010; TOPORÓWICZ, 2011; GUIA DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE CARGAS, 2000).

9 No âmbito da legislação da segurança privada - Lei 7.102/1983, Decreto 89.056/1983 e Portaria DG/DPF 3233/2012 -, os serviços especializados são o transporte de valores, a escolta armada, a segurança pessoal e os cursos de formação.

10 Um exemplo de evento trágico de roubo de cargas com escolta armada aconteceu ao apagar das luzes do ano de 2011, quando uma equipe de dois vigilantes da empresa PROSEGUR escoltava um veículo com carga de cigarros, no município do Rio de Janeiro. Ao avistarem dois veículos suspeitos ordenaram a evasão ao motorista do veículo escoltado, com sucesso. No entanto, contrariada, a quadrilha alveja o veículo da escolta com 20 tiros de fuzil, assassinando os dois vigilantes. Certamente este não foi um caso isolado com vítimas fatais envolvendo vigilantes empenhados em escolta armada, mas evidencia as consequências do aumento substancial das ocorrências de roubo de cargas com o uso cada vez maior de armas militares. Este sinistro foi o responsável pela elaboração de um projeto de veículo especial de escolta armada pela empresa de segurança em conjunto com a empresa de cigarros (PROSEGUR, 2012).

11 Segundo a redação da Portaria MJ 78, de 11 de fevereiro de 1994, “e tendo em vista a gravidade do problema gerado pelos sucessivos assaltos a veículos especiais de transporte de valores.” Conforme também a redação da Portaria MJ 79, do mesmo dia, “diante da gravidade do problema gerado pelos sucessivos assaltos a veículos especiais de transporte de valores e considerando o crescente índice de fatos criminosos tipificados, ora como roubo (...) ora como latrocínio, perfazendo no ano de 1993, 52 (cinquenta e dois) casos (...)”.

ABSTRACT

The special vehicle adapted from security service began to be used in 1966. Since then her usability restricted to transportation of cash and securities services, but the focus of value to protect change. Until 1994 the main concern was the patrimony and after that the watchman becomes the main preoccupation due to the increase in the number of death related recrudescence of the criminal actions against the armoured car and due to expanding use of the exclusive weaponry by Armed Forces. The patrimonial mentality yield to the humanist mentality. This change reflect another, retreat the armoured vehicle of the Financial Institutions scope and then insert definitely in security service sector. So the special vehicle is no more a synonym of the armoured vehicle of cash and securities. It becomes a gender, a type in the sector making way for the appearance to the another kinds like that for application to armed escort service, which fleshes out too because of the increase in the number of death involving garrison that escort trades.

KEYWORDS: security service, armoured vehicle, transportation of cash and securities, security service legislation, armed escort service, watchman.

REFERÊNCIAS

- AMORIM, Carlos. *Comando vermelho – a história secreta do crime organizado*. Rio de Janeiro: Record, 1994.
- ANÔNIMO. Decálogo da Segurança. s/d. Disponível em: <<http://www.documentosrevelados.com.br/wp-content/uploads/2012/02/panfleto-da-repressao.jpg>>. Acesso em: 14 maio 2012.
- ARQUIDIOCESE DE SÃO PAULO. *Projeto Brasil nunca mais*. Tomo I: O regime militar. São Paulo: Arquidiocese de São Paulo, 1985.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA. *Estatísticas de roubo de cargas no Brasil*. 2010. Disponível em <<http://www.portalntc.org.br/index>>. Acesso em 09 maio 2012.
- BRASIL. Decreto nº 89.056, de 24 de novembro de 1983. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 25 nov. 1983. Disponível em: <[HTTP://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D89056.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D89056.htm)>. Acesso em: 20 março 2012.
- _____. Decreto-Lei 2.848, de 7 de dezembro de 1940. *Código Penal Brasileiro*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848.htm>. Acesso em: 20 junho 2012.

_____. Decreto-Lei 314, de 13 de março de 1967. Diário Oficial da União – Seção I, Brasília, DF, 13 mar. 1967, pags. 2.993 a 2.995.

_____. Decreto-Lei 898, de 29 de setembro de 1969. Diário Oficial da União – Seção I, Brasília, DF, 29 set. 1969, pags. 8.162 a 8.165.

_____. DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL. DELP/CGCSP. Parecer nº 273/2012, de 01 de fevereiro de 2012. Disponível em <http://intranet.dpf.gov.br/cgscsp/orientacoes/pareceres/ano-2012/Parecer%20273_2012.pdf/view>. Acesso em: 20 março 2012.

_____. DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL. Portaria nº 387/2006 –DG/DPF, de 28 de agosto de 2006. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 01 set. 2006. Disponível em <<http://intranet.dpf.gov.br/cgscsp/legislacao/portarias/Portaria%20387-06-DGDPF%20-%20alterada%20pela%20Portaria%20781-10%20salvo%20em%2004-02-10.pdf/view>>. Acesso em: 01 março 2012.

_____. EXÉRCITO BRASILEIRO. DEPARTAMENTO LOGÍSTICO. Portaria 013 de 19 de agosto de 2002. Disponível em: <<http://www.Mariz.eti.br/Port%202013%20DLog.htm>>. Acesso em: 16 março 2012.

_____. Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 21 jun. 1983. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7102.htm>. Acesso em: 20 março 2012.

_____. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Portaria 139 de 20 de março de 1984. Diário Oficial da União – Seção I, Brasília, DF, 21 mar. 1984, pag. 4.030.

_____. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Portaria 511 de 05 de dezembro de 1984. Diário Oficial da União – Seção I, Brasília, DF, 06 dez. 1984, pag. 18.146.

_____. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Portaria 91 de 21 de fevereiro de 1992. Diário Oficial da União – Seção I, Brasília, DF, 26 fev. 1992, pag. 2.519.

_____. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Portaria 78 de 11 de fevereiro de 1994. Diário Oficial da União – Seção I, Brasília, DF, 16 fev. 1994, pag. 2.192.

_____. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Portaria 79 de 11 de fevereiro de 1994. Diário Oficial da União – Seção I, Brasília, DF, 16 fev. 1994, pag. 2.192.

_____. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Portaria 80 de 11 de fevereiro de 1994. Diário Oficial da União – Seção I, Brasília, DF, 16 fev. 1994, pag. 2.192.

_____. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Portaria 543 de 03 de agosto de 1994. Diário Oficial da União – Seção I, Brasília, DF, 05 ago. 1994, pags. 11.751 a 11.752.

- _____. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Portaria 1.264 de 29 de setembro de 1995.
Disponível em: <http://www.mariz.eti.br/Port_1264.htm>. Acesso em: 04 maio 2012.
- _____. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Portaria 1.055 de 20 de novembro de 2001. Diário Oficial da União – Seção I, Brasília, DF, 21 nov. 2001, pag. 5.
- _____. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Portaria 196 de 13 de fevereiro de 2009. Disponível em: <http://www.mariz.eti.br/Portaria%20_196-MJ_09.htm>. Acesso em: 16 março 2012.
- _____. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – CASA CIVIL. Projeto de lei 4.939, de 1981. Diário do Congresso Nacional – Seção I, Brasília, DF, 07 ago. 1981, pags. 7.280 a 7.283.
- CONTI, Ítalo. Projeto de lei 3.468, de 1980. Diário do Congresso Nacional – Seção I, Brasília, DF, 30 ago. 1980, pags. 9.407 a 9.410.
- FERREIRA DE ASSUNÇÃO, Vânia Noeli. O satânico doutor Go – a ideologia bonapartista de Golbery do Couto e Silva. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica, 1999.
- GASPARI, Helio. A ditadura escancarada. São Paulo: Cia das Letras, 2002.
- GUIA DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE CARGAS. Diagnóstico do roubo de cargas. 2000. Disponível em <<http://www.guiadotrc.com.br/grisco/recargas.asp>>. Acesso em 09 maio 2012.
- HERBOLD, Hilde; MARIOTTI, Humberto e REY, Marcos. Brink´s 40 anos – A evolução da segurança. São Paulo: DBA, 2006.
- PRADO JUNIOR, Caio. História econômica do Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1978.
- PROSEGUR. Ofício 242/2011, de 27 de dezembro de 2011. Apreensão de armas munições e coletes – comunica. Rio de Janeiro, protocolo SIAPRO/SR/DPF/RJ 08455.112968/2011-11.
- _____. Ofício 048/2012, de 14 de março de 2012. Dispõe sobre a utilização de veículo especial em escolta armada. Rio de Janeiro, protocolo SIAPRO/ SR/DPF/RJ 08455.021001/2012-01.
- TOPOROWICZ, Rafael Brusque. Prejuízo causado por roubos de cargas em 2011 já é de R\$ 68 milhões. 2011. Disponível em <<http://blogdocaminhoneiro.com/prejuizo-causado-por-roubos-de-cargas>>. Acesso em 09 maio 2012.