

34º Encontro Anual da ANPOCS
SR37 Violência, Criminalidade e Justiça Criminal

**A Organização Social do Roubo com Confinamento Forçado: O Caso dos Ônibus
Interurbanos Executivos em Rodovias**

Silvia Viodres Inoue¹
Eduardo Paes-Machado²

¹ Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia.

² Professor Associado II do Departamento de Sociologia/Instituto de Saúde Coletiva da Universidade Federal da Bahia, pesquisador do CNPq.

Apoio: CNPq.

Resumo: Este trabalho em andamento analisa a organização social dos roubos de ônibus interurbanos executivos em rodovias do estado da Bahia, com base no ponto de vista dos rodoviários e dos passageiros. Aponta que este delito envolve tanto o roubo como o confinamento forçado das vítimas. Mostra que a progressão deste roubo apresenta uma maior gradação, desdobramento e imbricação de fases do que a dos roubos comuns. Relaciona esta dinâmica com a participação de duas categorias diferenciadas de vítimas: os rodoviários como vítimas instrumentais e os passageiros como vítimas principais. Afirma que embora ambas as categorias partilhem a mesma definição de situação social de roubo com confinamento forçado, as fases de estabelecimento da co-presença, enquadramento e participação na transferência de bens envolvem expectativas, pressões e tarefas distintas para cada uma delas durante o evento. Conclui que a organização social dos roubos de ônibus executivos se aproxima mais de uma tríade do que uma díade como nos roubos comuns.

Introdução

Na vasta literatura especializada sobre o crime de roubo, os estudos interacionistas tem focado, mais do que outros, as características da interação forçada estabelecida entre os assaltantes e suas vítimas. Ao olhar para dentro deste tipo de interação social, os autores construíram um modelo que, sem perder de vista o emprego da violência, toma o roubo como um conjunto de contribuições feitas pelas partes envolvidas. Nessa linha, o mesmo autor analisa o roubo como uma organização social que se manifesta em uma sequência de quatro estágios: o estabelecimento de co-presença

com a vítima; o desenvolvimento de uma co-orientação fundada em um enquadramento (*frame*) comum de roubo; a transferência de bens e a fuga do assaltante (LUCKENBILL,1981).

No presente trabalho, nos inspiramos neste modelo para indagar sobre o caráter das interações sociais nos roubos de ônibus interurbanos executivos em rodovias. Como se organizam e desenvolvem estas interações? Argumentamos que por ser um roubo coletivo, prolongado e mediante confinamento forçado das vítimas, o roubo de ônibus executivos apresenta uma maior gradação, desdobramento e imbricação de fases do que os roubos comuns, individuais e rápidos, que são mais examinados pela literatura.

Tal dinâmica diferenciada está relacionada com o caráter triádico da organização social deste tipo de roubo. Além dos infratores, ela envolve duas categorias diferenciadas de vítimas: os rodoviários como vítimas instrumentais, que devem parar e franquear o acesso dos infratores ao veículo, e os passageiros como as vítimas principais ou mais visadas por aqueles. Ou seja, embora ambas as categorias partilhem a mesma definição de situação social de roubo com confinamento forçado, as fases de estabelecimento da co-presença, enquadramento e participação na transferência de bens implicam expectativas, pressões e tarefas distintas para cada delas durante o evento.

Nessa linha de raciocínio, o estabelecimento, por parte dos assaltantes, da co-presença com os rodoviários antecipa um enquadramento na definição de situação de roubo que será confirmado posteriormente. Segundo, os passageiros, como vítimas principais, também precisam ser enquadrados nesta definição. Terceiro, no confinamento forçado, dentro e fora do veículo, do motorista e dos passageiros, os assaltantes renovam as ameaças, alternando posturas coercitivas e não coercitivas, para manter o enquadramento e realizar a transferência dos bens.

Metodologia

Os roubos de ônibus interurbanos, como veremos com mais detalhe, incluem duas grandes modalidades: por um lado, os roubos de ônibus comerciais e de executivos em perímetros urbanos que são praticados por dois ou mais assaltantes embarcados como passageiros. Por outro, os roubos de ônibus executivos, e mais raramente comerciais, em rodovias por grupos de assaltantes que bloqueiam, interceptam e desviam os veículos dos seus trajetos e confinam as vítimas para o roubo. Dada a grande semelhança da primeira

modalidade com os roubos de ônibus urbanos (PAES-MACHADO, LEVENSTEIN, 2002), enfocamos aqui o roubo de veículos executivos com confinamento forçado do motorista e dos passageiros.

Para este estudo foram realizadas 61 entrevistas semi-estruturadas com: 33 rodoviários (25 motoristas, 3 cobradores e 5 despachantes), 12 com passageiros, 6 com empresários que respondem por oito das 24 das empresas de transportes coletivos, 2 com representantes de agências reguladoras de transporte terrestre estadual e nacional e 1 com o vice diretor da ABEMTRO (Associação das Empresas de Transporte Coletivo Rodoviário do Estado da Bahia), 2 com profissionais de saúde e 5 com policiais rodoviários federais. Também foram aplicados 41 questionários a policiais rodoviários federais e estaduais da capital e do interior da Bahia. Além disso, foi realizada observação direta na estação rodoviária e de ônibus em trânsito, a análise documental de bancos de matérias de dois jornais impressos, um do Jornal A Tarde, de 2003 a 2010, e outro de A Folha de São Paulo, de 1971 a 2009, totalizando 136 artigos.

As entrevistas e observações foram feitas no Terminal Rodoviário de Salvador e Candeias (BA), nos veículos durante viagens para cidades próximas à capital e no consultório médico de uma grande empresa de transporte. A duração das entrevistas variou entre cinco minutos e uma hora aproximadamente, sendo que as mais longas foram realizadas na sede da mesma empresa. As incursões à Estação Rodoviária de Salvador, Feira de Santana, Camaçari e Candeias ocorreram no período de janeiro de 2008 a julho de 2010, em horários e dias diversos (dias da semana e fins de semana, antes e depois de feriados), períodos de baixo e de alto movimento de passageiros (como férias e datas festivas). As entrevistas com os rodoviários foram realizadas tanto durante o curso da atividade de trabalho quanto nas pausas. Utilizaram-se mais anotações em diário de campo, devido a pouca disponibilidade de tempo e desconfiança dos rodoviários e ao barulho típico de uma estação de ônibus, do que gravações das entrevistas.

O trabalho do rodoviário interurbano na Bahia

Existem cerca de 18 mil rodoviários, urbanos, intermunicipais e interestaduais, atuando em empresas de pequeno e grande porte do Estado da Bahia. Somente em 2007 foram transportados 1.454.003 passageiros em 57.202 viagens de ônibus intermunicipais e interestaduais na Bahia. Mensalmente, cerca de 21.600 passageiros transitam em

viagem pela estação rodoviária de Salvador; ao dia são 540 partidas com diferentes destinos distribuídas entre as 53 concessionárias e permissionárias e suas 1.357 linhas e serviços do transporte intermunicipal. Em períodos festivos de fim e meados do ano, este fluxo triplica. Apenas nos meses de novembro e dezembro de 2007, foram criados respectivamente 534 e 1.534 horários extras de partidas diárias (AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DA BAHIA – AGERBA, 2009).

A distinção entre rodoviários intermunicipais e interestaduais não se dá somente pelas linhas e itinerários percorridos por cada um deles, as condições de trabalho encontradas em cada categoria são significativamente diferentes. Conquistar uma vaga como motorista interestadual, uma espécie de elite da categoria, é garantir melhores condições de trabalho: maiores salários, prêmios financeiros por conduta exemplar – economia de combustível e conservação do veículo, acesso à medicina do trabalho e programas assistenciais que incluem seus familiares, garbosos uniformes, alimentação saudável em pontos de apoio, dentre outros cobiçados benefícios. Tempo de experiência, idade acima dos 30 anos, bom histórico profissional dentro da organização, recomendação por colegas, aprovação em teste de habilidades e disponibilidade para dormir até mais que cinco dias na semana fora de casa, são aspectos fundamentais para conquistar o posto de rodoviário interestadual.

No outro extremo estão os rodoviários intermunicipais de cidades da Região Metropolitana Soteropolitana, onde os jovens e os trabalhadores com mais de 40 anos conseguem se empregar. “Início e fim de carreira” - assim são conhecidas as pequenas empresas do segmento, cujas condições e processo de trabalho são mais penosos. Quanto menor o raio de deslocamento do rodoviário ou a extensão da linha, maiores são as semelhanças de suas condições de trabalho com o transporte urbano. Veículos em precário estado de conservação e ergonomia imprópria são mais comumente encontrados nestas linhas, nas quais também o frenesi diário de passageiros é intenso. Esses mesmos rodoviários, costumam acumular a função de cobrador e se desdobram para administrar embarque/desembarque de passageiros e controle de bagagens. Dobras de turno, principalmente nos dias de grande fluxo de passageiros, e convocações imediatas para substituir outros trabalhadores ou cobrir horários extras são comuns; as pausas entre as viagens para refeições e uso de sanitários não têm horário fixo, são limitadas pelos atrasos nos percursos e falta de locais apropriados. Tanto os rodoviários intermunicipais

quanto os interestaduais estão sujeitos a estresse decorrente das condições de tráfego, cumprimento da planilha de horários, pressões de fiscais e controladores de tráfego.

Atualmente grande parte das empresas exige o ensino médio completo aos candidatos a uma vaga como rodoviário (intermunicipal e interestadual). O pré-requisito é abandonado no caso dos rodoviários mais antigos, uma vez que a maioria possui apenas o ensino fundamental; quanto mais velho o rodoviário, maiores as chances de que seja menos escolarizado. Por outro lado, entre os mais jovens não é raro identificar homens com cursos profissionalizantes e ensino médio completos. Os universitários foram encontrados apenas entre os rodoviários metropolitanos, ou seja, aqueles que se deslocam entre cidades próximas à capital e que atribuem à atividade o caráter de sustento provisório.

Rodoviários jovens ou maduros, intermunicipais ou interestaduais diariamente estão expostos a riscos de vitimização por acidentes e crimes predatórios. As rodovias nacionais são precárias, mal conservadas e estruturalmente inadequadas: 73,9% das vias pavimentadas apresentam algum tipo de deficiência e mais da metade (54,4%) estão em estado ruim ou péssimo. Já na malha estadual os rodoviários trafegam em estradas de qualidade inferior à média nacional (89,7% são ruins ou péssimas) (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES - CNT, 2007), desgastadas, com trincas, ondulações, buracos e com sinalização deficiente. Grande parte das rodovias estaduais e federais que atravessam o estado é formada por vias simples, carentes de recursos socorristas (como postos de polícia e pontos de apoio), de geometria deficitária e precariamente policiada; os acostamentos, quando existem, são irregulares, acidentados ou encobertos pela vegetação. À medida que se penetra o interior do estado a presença de animais nas vias e a ausência de cobertura asfáltica nas estradas estaduais tornam-se mais corriqueiras, agravando os problemas já encontrados.

A atividade profissional altamente marcada pelo controle é caracterizada também pela exposição e imprevisibilidade. Enquanto outras categorias profissionais desempenham suas atividades laborais em espaços fechados e protegidos por edificações e vigilantes, os rodoviários estão expostos aos riscos derivados do contato direto com um público volátil, com acesso indistinto ao interior do veículo, e do transporte e manuseio de valores (PAES-MACHADO, LEVENSTEIN, 2002).

O contato com o público é ao mesmo tempo um atrativo e fonte constante de conflitos e estresse (MENDES, 1997; PAES-MACHADO, LEVENSTEIN, 2002; COSTA, KOYAMA, MINUCI, FISCHER, 2003) atribuídos a atrasos nas viagens, veículos superlotados e más condições dos veículos, mais comuns ao serviço comercial/convencional. Já nos serviços executivos (intermunicipais ou interestaduais), oferecidos pelas grandes empresas, a conduta é padronizada e portas separam motoristas e passageiros limitando interações. Ao lado do tratamento rude dispensado pelos passageiros desse serviço, as queixas sobre a condução imprudente dos motoristas de carros menores e o risco de assaltos são as principais causas de descontentamento profissional.

Evitar locais com altos índices de criminalidade não é uma escolha pessoal dentro de uma atividade caracterizada pela padronização e rotina. A previsibilidade de horários e trajetos do rodoviário contribui para que eles se tornem alvos de incivildades e crimes, que se agravam com o isolamento, disseminação do crime e dificuldade de policiamento da malha rodoviária.

Tendências dos roubos de ônibus interurbanos

Na sua história de quase quarenta anos (FOLHA DE SÃO PAULO, 04.02.1971), os roubos de ônibus, um crime predatório inventivo, cruel e, de um ponto de vista internacional, singular, se disseminaram, ainda que de modo desigual, em quase todo país.

Todas as evidências disponíveis indicam que este crime começou a ser praticado, como muitos outros, no Sudeste do Brasil, a região mais desenvolvida em termos econômicos e de capacidade de inovação criminosa. O fato dos roubos noticiados se concentrarem, até o início da década de 80, em ligações e áreas urbanas do Rio de Janeiro/Petrópolis/São Paulo e São Paulo/cidades da Região Metropolitana, sendo deflagrados por assaltantes solitários, em duplas ou trios, durante a partida ou chegada dos veículos, sugere que eles começaram, primeiramente, no transporte urbano e daí se estenderam ao transporte interurbano. Na malha rodoviária da grande São Paulo, por exemplo, estes roubos eram praticados por assaltantes já embarcados ou que se aproveitavam das paradas seja para embarque, seja para desembarque depois que os consumavam

Os ataques aconteciam com tamanha frequência, nos anos 80, nas linhas que passavam pela rodovia Presidente Dutra, a principal ligação Rio de Janeiro/São Paulo, e na linha Rio de Janeiro/Petrópolis, que estas chegaram a ser denominadas de “roleta russa” (TAVES, 18.06.1989).

No Rio de Janeiro, diferentemente das ações observadas em São Paulo, os agressores tendiam a agir em maior número e raramente desviavam os veículos do seu itinerário para consumir assaltos que, muitas vezes, acabavam em tiroteios e mortes¹. Comparado ao Rio, em São Paulo parecia haver uma maior variação nos *scripts*, com a coexistência de roubos perpetrados por pessoas externas ao veículo durante as paradas, com roubos praticados por embarcados no trajeto original da linha ou com desvio do ônibus do seu itinerário.

Ainda com relação a esse período, os assaltos cometidos por supostos passageiros coexistiam com os iniciados por homens posicionados junto à via, sendo os primeiros os mais praticados em rodovias de regiões metropolitanas e os últimos em estradas/rodovias isoladas, onde era freqüente a obstrução da via. Por sua vez, no Rio de Janeiro foi noticiada pela primeira vez um caso de confinamento forçado e uso de carros de apoio para carregar os bens roubados dos passageiros (NARDI, 18.05.1982). Na mesma ação, a qualificação das vítimas foi observada na advertência feita pela quadrilha de que “se ali houvesse policial ele não escaparia” (FOLHA DE SÃO PAULO, 18.05.1982).

A situação não mudou no Rio de Janeiro e São Paulo, na década seguinte. Se no Rio de Janeiro, os ônibus para a Baixada Fluminense continuaram quentes, o mesmo se pode dizer dos veículos que partiam do Terminal Rodoviário do Tietê, o maior da América Latina, e passavam pelas rodovias Anhanguera, Dutra e Fernão Dias (FOLHA DE SÃO PAULO, 27.05.1984).

Gradualmente os roubos de ônibus interurbanos se multiplicaram e diversificaram, envolvendo também quadrilhas criminosas formadas com este fim, a partir da maior ou menor oferta de oportunidades ilícitas (CLOWARD, OHLIN, 1960) e das características dos itinerários de ônibus, nas diferentes regiões do país. Este foi o caso das linhas de ônibus com destino para Foz de Iguaçu, a partir da primeira metade dos anos 80, que levavam comerciantes, inicialmente do Sudeste e depois de outras

¹ Em 1984, em menos de seis meses, 20 pessoas foram feridas ou mortas em 50 assaltos (FOLHA DE SÃO PAULO, 27.05.1984).

regiões brasileiras, para compras no centro comercial paraguaio de Ciudad del Este. Estes ônibus se tornaram alvos de assaltantes que, embarcados como passageiros, forçavam os motoristas a desviarem os veículos até locais onde seus comparsas aguardavam, com um carro de apoio, para carregamento do roubo e fuga (FOLHA DE SÃO PAULO, 13.02.1984).

Desde então, os ônibus com destinos de cidades comerciais (Foz de Iguaçu, bairro do Brás em São Paulo e a feira de Tobias Barreto, em Sergipe), que transportam passageiros capitalizados, a exemplo de garimpeiros na região Norte (FOLHA DE SÃO PAULO, 11.08.1983) – e turistas no Nordeste (FOLHA DE SÃO PAULO, 07.02.2001) constituem alvos preferenciais das quadrilhas de assaltantes de estradas, como eles foram designados pelos meios de comunicação da época (FOLHA DE SÃO PAULO, 09.06.2005).

A partir da segunda metade da década de 80 e, em especial, nas duas décadas seguintes, o noticiário chamou atenção para o emprego da violência e finais desastrosos para os agressores, policiais e vítimas. Em meados dos anos 80, quando se utilizou pela primeira vez, em Minas Gerais, o termo “seqüestro” para nomear a tomada e desvio do veículo, a violência expressiva (ou gratuita) foi empregada em um assalto onde além do estupro de uma jovem, os passageiros foram espancados e pisoteados pelos infratores (FOLHA DE SÃO PAULO, 29.07.1985). Anos mais tarde, no Rio Grande do Sul, assaltantes de dentro de um carro dispararam tiros de escopeta contra um ônibus para obrigá-lo a parar (FOLHA DE SÃO PAULO, 07.01.1987). Em 2003, um motorista que tentou furar um bloqueio, feito com duas carretas, no sudoeste do Paraná, chegou a ser baleado por assaltantes (FRANCISCO, 20.03.2003). Cinco anos depois, no estado de São Paulo, as vítimas de dois ônibus interestaduais com sacoleiros foram obrigadas a se despir (FOLHA DE SÃO PAULO, 11.11.2008).

Desde os primeiros relatos, constata-se uma evolução das táticas dos assaltantes de estradas. Com respeito ao aproveitamento das vantagens ecológicas (ST.JEAN, 2007), representadas por estradas vicinais e canaviais, para desvio dos veículos, este começou a ser praticado no Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo. O surgimento da abordagem direta, por sua vez, foi acompanhado pelo emprego de armamento de maior calibre para efetuar disparos e reduzir o risco de resistência dos motoristas, indicando as novas condutas dos assaltantes das estradas (MISSE, 2008). Nota-se um incremento tático que inclui

armamento, tomada de alvos múltiplos (mais de um ônibus) e encadeamento de crimes apontando para a plasticidade das interações² e a acumulação social da violência (MISSE, 2008).

Tal acumulação não é alheia às pressões dos meios de comunicação sobre as empresas de transporte e às ações de policiamento contra os roubos (FOLHA DE SÃO PAULO, 23.11.2002). Em meados de 80 constatou-se que medidas de segurança, como a formação de comboios e uso de detectores de metais no Terminal do Tietê, não lograram impedir os assaltos nem os constrangimentos pessoais e prejuízos causados por estes (FOLHA DE SÃO PAULO, 27.05.1984). Pouco mais de um ano depois do saque de um comboio na Bahia, as empresas de transporte generalizaram o emprego do comboio nas partidas noturnas. Nas cidades do sudoeste e do extremo sul baiano, onde os índices de assaltos eram maiores, os comboios viajavam com escolta armada (FOLHA DE SÃO PAULO, 20.05.2004).

Em síntese, em grande parte do país continua havendo uma sobreposição de roubos de ônibus urbanos e interurbanos, por infratores embarcados como passageiros, com roubos de veículos interurbanos por quadrilhas de assaltantes de estradas. Apesar dos limites das informações, estes roubos devem ser considerados como empreendimentos que se reinventam e se atualizam em função da oferta de oportunidades ilícitas (CLOWARD, OHLIN, 1960) e das características dos fluxos de pessoas e bens, nas diferentes regiões brasileiras.

Estatísticas de Roubos a ônibus em Rodovias na Bahia

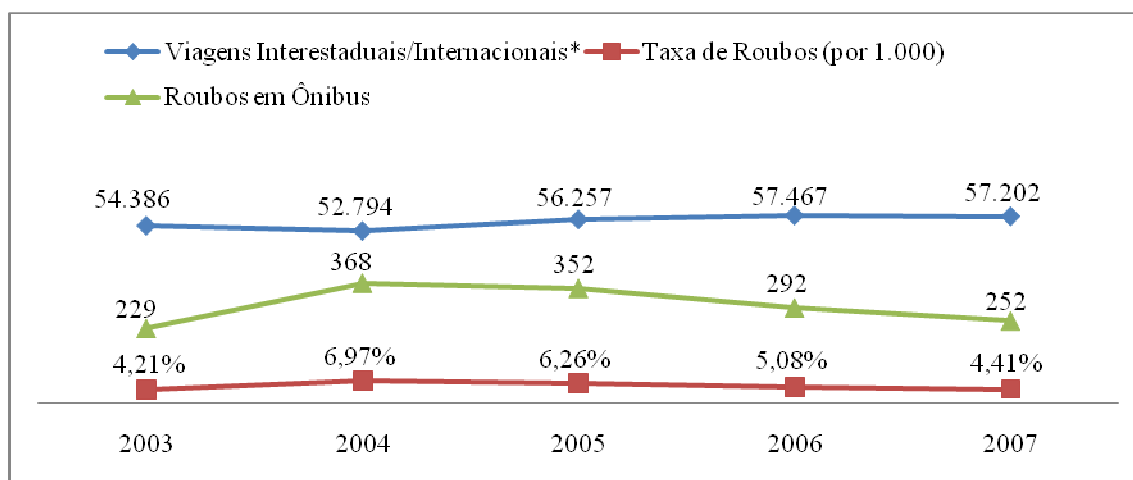
Entre os anos de 2003 e 2007, registrou-se ao menos um roubo a cada dois dias nas rodovias da Bahia (Gráfico 1)³. Nota-se que entre 2004 e 2005, duas décadas mais tarde do que ocorreu no Rio de Janeiro, a Bahia teve a primeira grande onda de roubos a ônibus em estradas; apenas nos cinco primeiros meses de 2004 foram registrados 99 roubos⁴ na malha rodoviária baiana (FOLHA DE SÃO PAULO, 20.05.2004).

² No Maranhão, índios Guajajara armados com revólveres e escopetas assaltaram no trecho da BR-226, que atravessa a terra indígena, ao menos 15 ônibus em três dias, verificando-se que “após o saque “correm para dentro da área da reserva, onde apenas a PF pode atuar”. Apesar dos números e das armas, a Polícia Civil de Grajaú afirmou que não houve participação de não-índios nos crimes (Folha de São Paulo, 28.05.2005).

³ Os roubos em rodovias são registrados nas delegacias mais próximas ao local da abordagem delituosa.

⁴ Não se tem informações sobre as características das viagens (executiva ou comercial) ou do modo de ação dos agressores.

Figura 1: Roubos a ônibus nas estradas, Bahia, data 2003-2007



Fonte: Secretaria de Segurança Pública da Bahia (2007) e Agência Nacional de Transportes Terrestres (2007).

*Viagens realizadas no transporte coletivo interestadual e internacional, as viagens intermunicipais não são computadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Em 2005, quando a Polícia Rodoviária Federal registrou 562 roubos nas estradas do país (JORNAL HOJE, 07.11.2006), na Bahia, a Secretária de Segurança Pública do estado registrou 352 roubos; se os registros pudessem ser comparados⁵, poderia se afirmar que a Bahia respondeu por mais de 60% do total de roubos do país. No ano seguinte, quando os roubos na Bahia caíram de 352 para 292 - respondendo a uma ação integrada de polícias e associação das empresas de transporte coletivo estadual - a segunda maior malha rodoviária do país, depois de Minas Gerais, também teve o segundo maior número de roubos a ônibus interurbanos, depois daquele estado, com uma taxa de 5,08% por mil partidas de ônibus (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT, 2007). As taxas de roubos nas viagens interurbanas na Bahia, têm se mantido após um pico em 2004 e 2005 estado, estáveis, o que talvez aponte para o caráter crônico deste tipo de risco.

⁵ Não se tem informações se as estatísticas da Polícia Rodoviária Federal contabilizam as ocorrências registradas pela Secretaria de Segurança Pública da Bahia.

Uma aproximação dos assaltantes de estradas

Apesar das diferenças em relação aos jovens que roubam ônibus nas cidades grandes (PAES-MACHADO, LEVENSTEIN, 2002) e médias do país, os assaltantes de estrada também parecem ser de origem modesta e pouco escolarizados a levar em conta as suas falas nos eventos (conforme trecho de entrevista mostrado adiante). Entretanto, em contraste com os jovens citadinos que roubam ônibus como quem tira dinheiro no caixa rápido, muitas falas dos assaltantes de rodovia revelam sotaques do interior do estado.

Igualmente em contraste com os jovens citadinos, há uma estratificação social dos assaltantes de estrada que se manifesta entre aqueles que têm e não têm carro (e por isso usam cavalos) e, nessa mesma linha, entre os que portam escopetas e metralhadoras e aqueles que possuem apenas velhas espingardas de caça, como as que continuam sendo vistas nas áreas rurais.

As poucas evidências disponíveis autorizam apenas a formulação da hipótese que estes assaltantes de estradas pertencem a diferentes redes criminosas existentes em cidades médias e pequenas. Na falta de outras oportunidades ilícitas (CLOWARD, OHLIN, 1960) nas suas áreas de moradia, os roubos de rodovia seriam a melhor opção para eles. Além do menor comprometimento moral e da dificuldade de serem identificados pelos estranhos que viajam nos ônibus, os assaltantes contariam ainda com a facilidade de repasse dos bens no mercado ilegal de receptação representado pelas “feiras do rolo” e revendas de mercadorias semi-novas (ZALUAR, 1994).

Com respeito à efetivação, os roubos de ônibus executivos⁶ exigem uma preparação prévia elaborada, uma vez que os assaltantes precisam agir no lugar e no momento certos para abordar alvos em movimento (GILL, 2001). Ao lado disto, o fato das vítimas serem numerosas e precisarem ser confinadas para a consumação do delito exige a cooperação de vários indivíduos. Daí que a prática do delito se assemelhe a uma

⁶ As características particulares de cada tipo de serviço oferecidos pelas empresas de transporte proporcionam distintas oportunidades de roubo para diferentes infratores. No caso dos ônibus executivos, estes oferecem mais conforto e horários noturnos de viagens, em especial os de longa distância, e raramente param para embarque/desembarque fora de rodoviárias e pontos de apoio. Nas viagens de ônibus executivos, os passageiros costumam carregar pertences atraentes, como telefones celulares, câmeras digitais, laptop, *iphod*, *notebooks*, jóias, perfumes, relógios e roupas importadas, cartões de crédito e valores em espécie. Outro grupo atraído por esse tipo de serviço é composto por comerciantes que partem ou retornam de centros urbanos comerciais com dinheiro em espécie ou mercadorias.

ação altamente orquestrada entre os que estabelecem a co-presença, os que enquadram o motorista e os passageiros e se deslocam dentro do veículo até o desvio e o local final de confinamento e os que fazem a segurança da quadrilha. Em alguns eventos, por exemplo, ouve-se apenas a voz do assaltante que se destaca como o líder da ação. Tiros ao alto, sinais de lanternas e diferentes tipos de assovio também são utilizados na comunicação intra-grupo. A preocupação com o sigilo faz com que vistam camisas de mangas longas para cobrir os braços e cubram os rostos com camisas ou máscaras conhecidas como brucutu.

As Fases da Interação

Fase 1. O estabelecimento da co-presença

Como nas viagens executivas os ônibus não param durante o trajeto, exceto nas rodoviárias ou pontos de apoio da própria empresa, torna-se necessária uma abordagem específica para bloquear o seu deslocamento. Na operacionalização dessa tarefa foram encontrados três diferentes modos de ação, todos empregados em horários noturnos: o bloqueio da pista, a abordagem direta e a captura do alvo em movimento com a ajuda de veículos. A escolha do trecho para o bloqueio, por sua vez, é parte de um plano complexo colocado em prática mais de uma vez.

A co-presença estabelecida pela obstrução da pista ocorre tanto em trechos em que a cobertura da rodovia é satisfatória quanto em trechos esburacados e vias sem pavimentação⁷. Pedras, troncos de árvores e animais de grande porte, soltos ou atados, são as barreiras mais comuns, mas há situações em que os assaltantes empregam carros/caminhonetes roubadas no bloqueio. Por conta da necessidade de deslocar o veículo para os desvios que levam aos locais de confinamento, raramente são utilizados instrumentos perfuro-cortantes (miguelitos) para furar os pneus. Próximo ao obstáculo, um ou mais assaltantes se posicionam com armas de fogo.

Na fase de estabelecimento da co-presença mais de um ônibus pode ser parado. Isto é o que sucede nos roubos “casados” ou em cadeia em que, segundo relatos dos entrevistados e notícias da mídia, os ônibus já tomados para saque ou mesmo carretas roubadas, são usadas, como barreira para bloquear outros ônibus. Enquanto os

⁷ Apenas as vias pavimentadas são denominadas de rodovias enquanto as vias não pavimentadas são nomeadas de estrada.

passageiros dos veículos permanecem confinados nos desvios das rodovias outros ônibus são parados pelo mesmo grupo de assaltantes para serem saqueados (Diário de Campo, 25.03.2009; FRANCISCO, 20.03.2003).

Nem sempre as vítimas são complacentes, havendo relatos de rodoviários que, ao se depararem com bloqueio de pedras, troncos e pessoas, desafiaram a co-presença proposta, atravessando a barreira e assumindo o risco de acidentes. Um rodoviário narrou que, após atravessar uma dessas barricadas, o ônibus tombou e ele e mais um colega motorista abandonaram os passageiros a sua própria sorte, correndo em direção ao mato e, mais adiante, se jogando na frente de um ônibus que passava na estrada para pedir ajuda (Diário de campo, 27.01.2010).

Outro rodoviário declarou que, em uma viagem para Aracajú, em fevereiro de 2009, ele arriscou a própria vida e a dos passageiros ao desafiar uma abordagem direta através de disparos de tiros contra o ônibus:

L., 37 anos, saiu de Salvador às 23 horas rumo à Aracaju. Por volta de 1:30 da manhã, próximo ao trevo de Tobias Barreto, um homem com máscara e armado entrou na frente do veículo. L. relata que pensou se deveria parar ou seguir e frente: tomou a decisão de seguir e se preciso passar por cima do assaltante; abaixou a cabeça e pediu que o motorista que o acompanhava na cabine fizesse o mesmo e seguiu em frente. O assaltante saiu da pista, mas desferiu três tiros que não atingiram o veículo. Ao ouvir os disparos alguns passageiros seguiram para a cabine. O rodoviário explicou que houve uma tentativa de assalto e pediu que todos afivelassem os cintos porque seria preciso seguir a viagem com maior velocidade. O colega de L. ligou para a PRF que os encontrou mais adiante e os escoltou. Depois disto, L. diz ter pegado a carteira de trabalho e pedido para a empresa mudá-lo de horário ou demiti-lo, sua solicitação foi atendida, foi deslocado de linha. Ele relatou ter medo de que o assaltante possa identificá-lo ligando na empresa e conseguindo seu nome e endereço, pensa em retaliação cotidianamente. Relata que há um ano um colega foi assassinado, o motorista foi baleado na cabeça durante um assalto. L. teme que algo lhe ocorra, tem 3 filhos para criar. (Diário de campo, 01.10.2008).

Efetivamente, a co-presença pode ser estabelecida mediante uma abordagem direta ou sem colocação de barreiras. Isto acontece tanto nos trechos de baixa aceleração, causada pela presença de buracos ou falta de pavimentação da via, como nos de boa cobertura asfáltica. Na abordagem direta os assaltantes se posicionam em meio ou à margem da pista, empregando lanternas, arremessando pedras, disparando tiros ou até mesmo simulando ações policiais para obrigarem os motoristas a parar. Em uma suposta

tentativa frustrada de assalto, uma passageira narrou uma abordagem direta mediante o arremesso de uma pedra no ônibus executivo em que viajava, em meados de 2008, em um trecho com boas condições de trafego.

Até Feira de Santana a gente [colegas professores e funcionários que viajavam com ela para Bom Jesus da Lapa] nunca sofreu nenhum perigo evidente, mas há um trecho em Pojuca que é famoso por assalto, entre Itaberaba e Seabra, e o pior é que a pista é tapete. (...) Já vivi duas situações, sempre naquele trecho perigoso, uma de assalto e uma tentativa de assalto próximo a esse lugar, em que os marginais jogaram uma pedra. O motorista do leito viu e acelerou, (a pedra) pegou a um palmo da minha janela, no vidro do banheiro, quebrou o vidro do banheiro. Na primeira vez, foi uma tentativa, jogaram uma pedra na janela, entre 22 e 23 horas, sempre na segunda-feira. O motorista parou muito, muito à frente, tinha dois policiais federais dentro do ônibus, na hora que teve esse impacto os policiais armados foram pra frente do ônibus. Na minha visão quando eu acordei, pra mim foi um tiro no pneu e ele (motorista) estava tentando equilibrar o ônibus, mas foi uma pedrada. Quando eu acordei já vi que tinha quebrado a janela do banheiro, os policiais que estavam atrás de mim já passaram pra frente com a arma, foram até o motorista e quando voltaram já disseram que só foi uma tentativa e que não foi nada. O ônibus parou assim num lugar bem mais, bem mais distante num posto da polícia rodoviária, acho que na verdade pra o motorista verificar a condição do ônibus (R., passageira, professora universitária).

Mais comum em estados como o Rio de Janeiro, o arremesso de pedras nos veículos⁸ (POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL, 2010), evidencia as habilidades e as limitações dos infratores (GILL, 2001) para concretizarem seus planos. Assim, se as condições da via são boas e não favorecem as ações criminosas, eles se valem de todos os meios para reduzir as suas desvantagens.

Ainda que seja menos freqüente, a abordagem direta mediante falsas abordagens ou blitz policiais, que também são empregadas para a consumação de roubos de motoristas de carros de passeio, é muito eficiente. A credibilidade dos elementos da encenação - homens fardados e suposta viatura policial- garante que o estabelecimento da co-presença não seja desafiada pelas vítimas. Falsas blitz policiais ocorreram na Bahia na primeira onda de crimes oficialmente registrada (FOLHA DE SÃO PAULO, 20.05.2004). No Paraná, por sua vez, em 2003, seis homens vestidos de policiais

⁸ De Salvador a Bom Jesus da Lapa são despendidas 12 horas de viagem, R. e alguns colegas professores viajam todas as segundas-feiras as 18 horas de Salvador para o interior e retornam as quartas feiras as 19 horas.

militares e com um veículo caracterizado como viatura da polícia militar conseguiram roubar R\$ 30 mil de um grupo de sacoleiros que viajava na linha Mogi das Cruzes (SP)-Foz do Iguaçu (PR) (FOLHA DE SÃO PAULO, 21.10.2003).

Outro modo de bloquear o alvo em movimento envolve o emprego de veículos. Um carro de passeio ou utilitário segue sem ultrapassar, mesmo que o condutor do ônibus sinalize para que o faça, o ônibus por longa distância. No trecho próximo à área escolhida para o desvio, geralmente estradas de terra cercadas por vegetação, os assaltantes emparelham seu veículo com o ônibus e o carona anuncia, apontando uma arma de fogo, o roubo ao motorista do ônibus. As armas mais comuns utilizadas nessa abordagem são armas de grosso calibre como escopetas e metralhadoras. Mais recentemente, os assaltantes baianos passaram a disparar, do mesmo modo que vem fazendo assaltantes do Sudeste do país há mais de duas décadas, tiros na carroceria e no pára-brisa dos veículos para bloqueá-los (Diário de Campo, 07.01.2010). Mais do que qualquer outra modalidade de estabelecimento de co-presença, este tipo de aproximação se confunde com o enquadramento na definição de situação de roubo.

Enfim, a maior parte destes modos de aproximação do rodoviário representa uma antecipação do enquadramento do rodoviário na definição de situação de roubo.

Fase 2. O assaltante e a vítima instrumental partilham uma definição de situação de roubo

Nos roubos de ônibus interurbanos em rodovias, diferentemente dos roubos de rua e de estabelecimentos comerciais, os alvos principais ou mais visados não são confrontados inicialmente. Para o rodoviário, uma definição de situação de roubo é constituída quando se depara com alterações que rompem com a rotina das rodovias ou sinalizam para situações identificadas como de roubos (GAMBETTA, HAMMIL, 2005). A continuação do enquadramento do rodoviário na definição de situação proposta ocorre quando ele pára o veículo e é abordado pelos assaltantes que, anunciando o roubo, o obrigam a abrir a porta do ônibus e, empunhando a arma de fogo mais potente do grupo, dão as primeiras ordens àquele.

Em outros termos, uma abordagem é bem sucedida quando o agressor logra que o rodoviário desenvolva uma co-orientação em direção ao enquadramento de roubo - o ônibus foi parado – e se disponha a cooperar com a ação. Em outras palavras, é neste

momento que o rodoviário abandona a posição de comando na condução do veículo para se colocar na posição de comandado (PAES-MACHADO, LEVENSTEIN, 2002).

Na interação social que se desenvolve entre os infratores e o rodoviário, duas variações de atitudes foram encontradas: uma diplomática e outra agressiva. Na primeira, um assaltante “camarada” tenta conquistar a simpatia e reduzir a tensão do rodoviário, prometendo a este que o grupo deseja apenas os pertences das vítimas e não pretende agredi-las fisicamente. Declarações como “fica tranquilo motorista, a gente só quer os pertences”, “se o senhor colaborar não vai ter problema pra ninguém” e “a gente só quer fazer nosso trabalho” ou “ninguém mexe no motorista” são comuns. A tática camarada rende possivelmente alguma empatia a exemplo da atitude de um rodoviário que, ao ser indagado sobre as suas reações a um roubo, respondeu “eu fico quieto na minha, eu to fazendo o meu trabalho, deixo eles fazerem o deles lá” (Diário de campo, 12.12.2009). Assaltantes que adotam essa abordagem são mais propensos a poupar o motorista de saques e algumas vezes de ofensas e ameaças diretas. No outro extremo, há agressores “cruéis” e irritadiços que agredem o rodoviário verbalmente ou com coronhadas antes que este esboce qualquer oposição; o rodoviário também pode ter uma arma apontada para a sua cabeça ou colocada dentro de seu ouvido.

Fase 3. Enquadramento das vítimas principais na definição de roubo

Enquanto a co-presença é estabelecida com o condutor do veículo, a maior parte dos passageiros não é capaz de visualizar o agressor devido à porta divisória que os separa da cabine do motorista, desconhecimento da ação em curso ou simplesmente ao fato de estarem dormindo nas suas poltronas. Embora alguns possam compreender que algo de errado esteja ocorrendo, muitos ignoram a ação em curso e, portanto, não partilham ainda do enquadramento de roubo comum. Ao menos na Bahia (Diário de Campo, 08.10.2008), São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná (FOLHA DE SÃO PAULO, 14.12.1988; FOLHA DE SÃO PAULO, 24.05.1985) há relatos de que, no momento da invasão do veículo, a maior parte dos passageiros estava dormindo. Não raro, passageiros acordam assustados e esboçam comportamentos interpretados como resistência que desencadeiam desfechos desastrosos (FOLHA DE SÃO PAULO, 01.01.1987).

Após o estabelecimento da co-orientação de roubo entre agressor e a vítima instrumental, os passageiros também são convocados a partilhar coletivamente o mesmo

enquadramento, se inserindo na interação e assumindo o seu verdadeiro papel de vítimas principais. Para que os passageiros passem a ocupar esse lugar e haja a definição de uma situação de roubo partilhada, parte do grupo de agressores entra⁹ no ônibus e anuncia o assalto a todos. A voz de assalto é acompanhada de ofensas, ameaças, golpes e colocação do cano de armas na cabeça do motorista ou de um passageiro. As ameaças cumprem a tarefa de garantir a complacência dos passageiros que, pela aceitação da responsabilidade pela vida/morte dos outros passageiros, do rodoviário e de si próprios, atuam de modo a evitar desfechos fatais. Ou seja, as vítimas aceitam a ameaça como um contrato de contribuições: se não houver oposição às ordens dos assaltantes, todos sobreviverão, se houver reações, elas serão mortas. Porém, como as ameaças aumentam a tensão entre todos, dificultando o gerenciamento das vítimas e podendo provocar, no limite, conseqüências indesejadas para os perpetradores, elas precisam ser dosadas e alternadas com posturas mais flexíveis e amistosas (Diário de campo, 01.10.2008).

Com parte do grupo embarcada, o ônibus é desviado para um recuo ou via alternativa para não despertar a desconfiança de observadores. O acesso ao recuo é próximo ao local de abordagem, o deslocamento segue até o encontro do local escolhido. A escolha do trecho para obstrução é parte, como já foi observado, de um plano complexo colocado em prática mais de uma vez em espaços com os quais os agressores possuem intimidade. Enquanto os passageiros são rendidos, um agressor orienta o motorista sobre o caminho a seguir, outro(s) faz(em) a segurança do local devendo acionar os comparsas frente a qualquer ameaça. Olheiros próximos da rodovia usam tiros, assovios, sinais de lanternas e fogos de artifício para avisar os membros do grupo sobre a aproximação de terceiros. O cuidado dos agressores não é excesso de zelo, algumas empresas contratam escoltas despadronizadas (camufladas de carro de passeio) e o deslocamento do ônibus de seu trajeto original pode ter sido observado pela escolta.

Enquanto o ônibus é desviado, os agressores qualificam as vítimas indagando sobre a presença de policiais no veículo, sendo que alguns passageiros do sexo masculino são individualmente interrogados e ameaçados de morte caso sejam policiais. Em desvantagem numérica e bélica, os poucos policiais que viajam em ônibus executivos se

⁹ Para os rodoviários os passageiros e assaltantes entram no veículo apenas quando ultrapassam a barreira a cabine do motorista e o espaço destinado aos passageiros, sendo que um assaltante que comete o roubo ainda nas escadas do veículo roubou sem “entrar no ônibus”.

rendem na maior parte das vezes. No local destinado ao saque, os assaltantes ordenam que as vítimas desçam do veículo; mulheres e homens são separados, em alguns casos as vítimas são obrigadas se despir e ficar apenas com roupas íntimas, uma prática que já havia sido observada em 2008, em São Paulo (FOLHA DE SÃO PAULO, 11.11.2008).

P. 52 anos, rodoviário há 35 anos, disse que entre Novembro a Dezembro teve um assalto na empresa que trabalha, ‘os assaltantes estão *atirando primeiro*, nesse assalto o colega saiu sangrando, tá com a marca na testa’, os passageiros ficaram de *calcinha e cueca*. (...) Os estilhaços do vidro feriram levemente o motorista, isso ocorreu em (Povoado) Tanquinho. (...) Disse que já viu carro pequeno capotar na barreira que (assaltantes) montaram. Exibe ‘a carteira do ladrão e o celular do ladrão’, objetos que mantém para enganar os assaltantes mantendo a salvo os mesmos bens mas de maior valor. (...) Foi assaltado 4 vezes, a ultima foi em 2009, pararam com arma, em Tanquinho, fica confuso, não sabe mais o lugar exato da abordagem (Diário de campo, 27.01.2010).

Na contenção das vítimas homens e mulheres podem ser separados, mantidos deitados com o abdômen em solo e com as mãos na cabeça ou de pé com as mãos na cabeça e os olhos fechados. Os rodoviários podem ser colocados junto a outros homens ou mantidos à parte como uma ferramenta à mão. Os trechos que se seguem recuperam o desenvolvimento do roubo até a fase em que todas as vítimas são imobilizadas. Trata-se do roubo mencionado pela professora universitária R. e de outros dois roubos vivenciados por M., motorista interestadual:

“O carro freou de repente, na sexta marcha, ele(motorista) não reduziu, e deve ter freado mesmo porque quando a minha colega me acordou falando “é assalto”, meu corpo tava descido no banco, e diz que um cara deu um tiro de (espingarda calibre) 12 (1). O cara chegou falando que é assalto, aí ele mandou ficar com a mão na cabeça e os olhos fechados (2). Uma moça nervosa, ela ficava tremendo o olho sem conseguir fechar, acho que ela não conseguia fechar o olho, e ele [o assaltante falando] “você tá me olhando?” E ela sem conseguir fechar, aí ela pegou e botou a mão no olho pra não... Eles tiraram o carro, entraram por uma estrada de pedra, acho que era uma vicinal, ficamos de 40 minutos a uma hora rodando, tanto que o motorista demorou mais ou menos isso pra achar a rodovia; ao longe a gente ouvia barulho de carro, mas você não sabia de onde vinha (3). (...) Devia ser de umas 2:30, 3:00, visíveis tinha 5 homens. (...) Falavam pouco, estavam todos mascarados, não dava nem pra ver a cor da pele deles, eles estavam de casaco, uns de camisa amarrada (no rosto), outros de brucutu, pareciam pessoas da roça, falavam ‘as muié’, bem de interior. (...) Eu fiquei muito nervosa que eu cheguei a perder os sentidos, eu caí literalmente, meu corpo formigava, eu tremia e ficava rezando ‘ai meu deus me ajuda a ficar em pé porque se eu cair ele pode achar que é reação e querer me matar’. Ele (o agressor que vigiava as vítimas e dava as

ordens) tava com uma arma grande, segundo dois advogados que estavam no carro era uma 12. E ele era cruel. Ele ficava no lugar que tinha pedra, ele ficava pisando, ele pisava e aquele barulho da pedra com o olho fechado ficava numa dimensão, dava um sentido de pavor. E tinha um barulho que eu não sabia o que era, e os advogados que eles liberaram, quer dizer, deixaram ficar de olho aberto o tempo todo, disseram que ele ficava engatilhando e desengatilhando (a arma) . (...) Quando desmaiei ouviu dizer: ajuda aí a mulher que caiu. Aí duas colegas vieram ajudar e ele disse: as mulheres podem sentar e os homens permanecem em pé (4). Depois mandou levantar e revistou a gente. Um fez meio que uma revisão de rotina (5) e o outro a gente considera que fez um abuso sexual porque ele apalpou as partes íntimas da gente de forma contundente, acho que no sentido de humilhar a vítima, e ele era mais cruel. Uma colega minha tava tremendo e ele perguntou: ‘o que é que você tem, tá doente é?’ E ela: ‘não, estou nervosa’. E ele: ‘nervosa porquê? Quando chega na delegacia fica procurando presepada, a gente não fez nada e você tá nervosa, você não é assim’. Então a gente não sabe se ele conhece, a gente tem muitos alunos em vários lugares. (...) Levaram roupas, moedas, tudo, deixaram só documentos. Diziam pra ficarmos calmos que não iam agredir ninguém, se comunicavam por assovios diferenciando as ações entre eles. Eles estavam muito bem preparados , acho que iam pegar o leito e o comercial, que era época de romaria (09/08/2009), então, você sabe que ambulante não guarda dinheiro em banco, pode ser que queria pegar o comercial (4), tanto que eles fizeram coisas que era pra humilhar, pra machucar a gente. De uma amiga minha tiveram a capacidade de levar tudo e só deixar uma calcinha e um sutiã assim no banco. (...) O comercial não estava na nossa frente por causa de um problema, tinha muita bagagem. Depois teve choro e euforia como se as pessoas tivessem sido premiadas. (R., passageira, professora universitária)

A. tem 44 anos, motorista interestadual, faz alinha Salvador - Goiânia, é motorista há 16 anos. Sofreu dois assaltos, o primeiro há 7 anos atrás, na Br-242 próximo a Ibotirama um trio colocou pedras na pista e logo que o ônibus parou, atirou no pára-brisas, não para acertar o motorista (segundo ele) (1). Conduziram o ônibus para um matagal e durante duas horas saquearam e ofenderam os passageiros. Pensou em deixar a profissão, mas não o fez por necessidade. Na segunda vez, cerca de um ano depois, as 00:30, entre Irecê e Euclides da Cunha/Humildes, no quebra-molas 6 pessoas fortemente armadas (pistola calibre 12) interceptaram o ônibus e o conduziram para o matagal (1). O motorista ficou no seu assento, os passageiros foram revistados, o motorista foi poupado. Usavam mascaras, comentaram que em seguida viria um ônibus da mesma empresa que também seria saqueado. Parte do bando ficou e o restante foi abordar o outro veículo (3). Durante a espera todos os passageiros e motorista foram obrigados a aguardar dentro do ônibus, de tempos e tempos viam luzes de lanterna nas janelas inspecionando (5) a movimentação interna. Os assaltantes que saíram trouxeram o outro ônibus e repetiram o procedimento. O seqüestro só foi encerrado as cinco da manhã (Diário de campo, 02.03.2009).

Resumidamente, o enquadramento na definição social de roubo que começou no estabelecimento da co-presença com os rodoviários, mediante o bloqueio da rodovia, se consolida com a parada do ônibus e se estende aos passageiros quando os assaltantes entram nos veículos, dão voz de assalto e ordenam que os ônibus sejam desviados para finalidade de saque dos pertences que estão em mãos daqueles ou nos bagageiros.

Fase 4. A transferência de bens

A transferência dos bens das vítimas para os assaltantes começa na sequência da invasão do veículo, prossegue no percurso e culmina no local de confinamento. De modo geral, os infratores buscam maximizar seus ganhos mediante a revista minuciosa dos corpos, roupas e malas de mão, não deixando escapar nem as moedas dos passageiros. Ainda nesta revista, vítimas mulheres se queixaram de infratores que, conforme trecho já reproduzido de entrevista, se aproveitaram da situação para apalpar as suas partes íntimas e humilhá-las. O componente de humilhação é maior ainda em roubos de ônibus onde as vítimas também são forçadas a tirar suas roupas (FOLHA DE SÃO PAULO, 18.08.2006; FOLHA DE SÃO PAULO, 11.11.2008).

Por mais que todos partilhem a mesma definição de situação de roubo com confinamento forçado, as ameaças de punição são renovadas para, segundo alguns indícios, apressar o cumprimento de determinadas tarefas propostas às vítimas, como em uma ameaça de morte contra um rodoviário para ele tirar o equipamento de DVD instalado no veículo (Diário de Campo, 03.08.2009).

As vítimas principais participam da transferência tanto dentro do veículo quanto depois que descem no local de confinamento, realizando algumas tarefas como: colocar os pertences sobre as poltronas dos ônibus ou, quando já saíram do ônibus, jogar outros pertences, a exemplo de celulares e carteiras, no chão. Por sua vez, ao rodoviário cabe entregar seus pertences pessoais, retirar equipamentos instalados no veículo e, principalmente, abrir os compartimentos de bagagens para os infratores¹⁰.

¹⁰ Também nesta fase, a cobiça dos bens dos passageiros pode gerar disputas entre os assaltantes pela posse dos mesmos, que precisam ser controladas por seus parceiros para não complicarem a ação. Em 2007, apesar de dois assaltantes estarem envolvido em uma ação de grande porte – a rendição de três ônibus que viajavam em comboio –, eles travaram uma discussão sobre a posse de um par de tênis e de calças de um passageiro, que cessou somente após a intervenção de um terceiro agressor (Diário de Campo, 03.08.2009).

Fase 5 - Os assaltantes deixam o local do roubo

Após os assaltantes colocarem os bens roubados em carros de passeio e utilitários, no caso dos mais capitalizados, ou em cavalos, no caso dos mais modestos, eles se preparam para a fuga. Em contraste com outros tipos de roubos, onde os assaltantes simplesmente abandonam as vítimas (LUCKENBILL, 1982), no roubo de ônibus executivos eles tomam medidas para se protegerem que prolongam a experiência daquelas. Além de ordens para que estas permaneçam no local do roubo, os infratores podem jogar fora as chaves do veículo, arrebentar os freios do ônibus para este não seguir viagem (FOLHA DE SÃO PAULO, 07.01.1987), amarrar (FOLHA DE SÃO PAULO, 13.02.1984), amordaçar (FOLHA DE SÃO PAULO, 23.03.1984) ou mesmo prender as vítimas nos bagageiros (FOLHA DE SÃO PAULO, 18.08.2006). Pode-se supor que o fato de estarem carregando bens roubados identificáveis (OLIVEIRA, 2007), que precisam ser transportados ou transferidos para terceiros, faz com que eles busquem ganhar tempo até chegarem aos seus locais de destino.

Considerações Finais

As características do roubo de ônibus executivos em rodovias, um roubo coletivo, prolongado e mediante o confinamento das vítimas, torna a sua organização social mais complexa dos que a dos roubos individuais, pontuais e rápidos analisados pela literatura especializada.

Com respeito às características do alvo, enquanto o modelo interacionista da organização social do roubo (LUCKENBILL, 1981) é adequado para alvos individuais (ou grupos pequenos de pessoas), com diferentes graus de mobilidade, a nossa análise enfocou um alvo coletivo e dotado de automobilidade. Ao tempo que esta automobilidade facilita a escolha do melhor local para atacar e desviar os ônibus, ela demanda ações específicas de bloqueio e interceptação do veículo (GILL, 2001). Tais ações, que rompem com a rotina ou sinalizam situações de roubos, constituem uma antecipação do enquadramento do rodoviário na definição de situação proposta pelos assaltantes.

Em contraste com o caráter mais simples do enquadramento apontado por LUCKENBILL (1981), o enquadramento na definição de situação de roubo de ônibus executivos com confinamento forçado se desdobra em dois momentos. No que diz

respeito ao rodoviário ou vítima instrumental, a continuação (e confirmação) do enquadramento ocorre após ele parar e receber a ordem de abrir a porta do veículo. Com relação aos passageiros ou vítimas principais, o enquadramento delas é feito quando os assaltantes ingressam no interior do veículo e comunicam suas intenções.

O fato dos passageiros serem numerosos e precisarem ser confinados durante um certo lapso de tempo – primeiro no interior e depois fora do veículo -, torna o seu enquadramento, assim como a renovação das ameaças para mantê-lo, particularmente importantes para o sucesso da ação. Como parte integrante deste enquadramento, os assaltantes fazem a qualificação dos passageiros para identificar policiais e vigilantes armados em viagem ou a serviço das empresas de transporte, que podem precipitar desfechos desastrosos (PAES-MACHADO, LEVENSTEIN, 2002), assim como separam, com base no risco de resistência, os homens das mulheres.

A transferência dos bens para os perpetradores igualmente assume características diferenciadas, uma vez que apenas uma parte dos bens visados se encontra, tal como no modelo interacionista de roubo, junto aos corpos das vítimas, enquanto a outra parte está no bagageiro do veículo. Isto faz com que a transferência dos bens comece no interior do ônibus, mas seja consumada em locais afastados das rodovias, onde estes bens podem ser, livres da atenção de vigilantes capazes, efetivos ou potenciais (FELSON, 1986), facilmente transferidos para os perpetradores com a colaboração das vítimas principais, bem como das vítimas instrumentais, os rodoviários que dispõem de acesso aos bagageiros.

Também em contraste com outros tipos de roubos, onde os agressores abandonam as vítimas a sua própria sorte, nos roubos de ônibus em rodovias eles tomam várias medidas para não arriscar serem denunciados ou detidos pelas forças policiais (LUCKENBILL, 1982). Além de darem ordens para que as vítimas permaneçam no local do roubo, os assaltantes jogam fora as chaves do veículo, amarram ou prendem os rodoviários e os passageiros nos bagageiros dos veículos. Pode-se supor que o fato dos assaltantes estarem carregando um significativo volume de bens roubados identificáveis (OLIVEIRA, 2007), que precisam ser transportados ou transferidos rapidamente para terceiros, faz com que eles busquem ganhar tempo até chegarem aos seus locais de destino.

Referências bibliográficas

- AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE - ANTT. *Relatório anual 2007*. Disponível em www.antt.gov.br. Acesso em Dez. 2009.
- APURADO roubo contra turistas, *Folha de São Paulo*, 23.03.1984.
- ASSALTANTE mata passageiro que dormia no ônibus, *Folha de São Paulo*, 14.12.1988.
- ASSALTANTE mata passageiro que dormia no ônibus, *Folha de São Paulo*, 01.01.1987.
- BANDIDOS em Manhuaçu seqüestram ônibus e saqueiam passageiros, *Folha de São Paulo*, 29.07.1985.
- CLOWARD, R.A.; OHLIN, L.E. *Delinquency and opportunity*. New York: Free Press. 1960.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES-CNT. *Pesquisa Rodoviária CNT*. Edição 2007.
- COSTA, L. B.; KOYAMA, M. A. H.; MINUCI, E. G. M.; FISCHER, F. M. Morbidade declarada e condições de trabalho o caso dos motoristas de São Paulo e Belo Horizonte. *São Paulo em Perspectiva*, v.17, n.2, p. 54-67, 2003.
- DESVIO de rota, assalto e muito medo no ônibus, *Folha de São Paulo*, 09.06.2005.
- FALSOS PMs assaltam ônibus de sacoleiros, *Folha de São Paulo*, 21.10.2003.
- FELSON, M. *Crime and the everydaylife*. Thousand: Pine Forge Press. 1986.
- FRANCISCO, L. Quadrilha fecha rodovia e assalta quatro ônibus, *Folha de São Paulo*, 20.03.2003.
- GAMBETTA, D., HAMMIL, H. *Streetwise: how the taxi drivers establish their customers' trustworthiness*. New York: Russel Sage Fondation. 2005.
- GILL, M. The Craft of Robbers of Cash-in-transit Vans: Crime Facilitators and the Entrepreneurial Approach, *International Journal of the Sociology of Law*, 2001, 29 (3), p. 277-291.
- GOMES, L. F. O ônibus pegou um atalho de terra. Era um assalto, *Jornal Folha de São Paulo*, 18.05.1982.
- LADRÕES deixam sacoleiros nus após roubo, *Folha de São Paulo*, 11.11.2008.
- LADRÕES trocam tiros em ônibus na Dutra e um morre, *Folha de São Paulo*, 24.05.1985.

LUCKENBILL, D. F. Gennerating compliance. The case of robbery. *Journal of contemporary ethnography*, 1981, p. 10-25.

MISSE, M. Sobre a acumulação social da violência no Rio de Janeiro. *Civitas*, Porto Alegre, v. 8, n. 3, p. 371-385, set.-dez. 2008

NARDI, C. M. Gangue ataca ônibus intermunicipal em SP, *Folha de São Paulo* 17.08.1998.

NÚMERO de assaltos em estradas quase dobra em um ano. Empresas de ônibus estão contratando escolta para proteger motoristas e passageiros, *Jornal Hoje*, 07.11.2006. Acessado em 15 ago. 2008: <http://www.via6.com/topico.php?tid=30868>.

OLIVEIRA, I. M. S. *Do Vapor ao Sapatinho: Organização das Quadrilhas e Gerenciamento de Vítimas de Roubos a banco*. Dissertação de Mestrado, Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia, 2007.

OITO bandidos saqueiam ônibus em Duque de Caxias, *Folha de São Paulo*, 18.05.1982.

ÔNIBUS assaltado, *Folha de São Paulo*, 04.02.1971.

ÔNIBUS assaltado na Transamazônica, *Folha de São Paulo*, 11.08.1983

ÔNIBUS com 57 turistas estrangeiros é assaltado por quadrilha na Bahia, *Folha de São Paulo*, 07.02.2001.

ÔNIBUS continuam alvos fáceis de ladrões na estrada, *Folha de São Paulo*, 27.05.1984.

ÔNIBUS tomba após cerco e é assaltado, *Folha de São Paulo*, 02.08.2001.

O SAQUE ao ônibus de turismo, *Folha de São Paulo* 13.02.1984.

PAES-MACHADO, E.; LEVENSTEIN, C. A fêria ou a vida: violência ocupacional, tensões raciais e insegurança no transporte coletivo de Salvador, Brasil. In: Roberto Briceño- León. (Org.). *Violencia, sociedad y justicia en América Latina*. Buenos Aires: Clacso, 2002, p. 151-178.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL, BR-116: Assaltos migram para trecho sem luz. Disponível em: <http://sinprfrj.org.br/pt-br/content/br-116-assaltos-migram-para-trecho-sem-luz>. Acesso em: 18 set. 2010.

QUATRO assaltantes são mortos a tiros, *Folha de São Paulo*, 23.11.2002.

SACOLEIROS ficam presos no bagageiro, *Folha de São Paulo*, 18.08.2006.

TAVES, R. F. Rio – Petrópolis: roleta russa nos ônibus, *Folha de São Paulo*, 18.06.1989.

TURISTAS argentinos assaltados no Rio Grande do Sul, *Folha de São Paulo*, 07.01.1987.

VIOLÊNCIA faz ônibus sair em comboio na BA Medida foi tomada após 99 assaltos registrados em 2004; no sudoeste e no centro-sul, veículos terão escolta, *Folha de São Paulo* 20.05.2004.

VIOLÊNCIA faz ônibus sair em comboio na BA, *Folha de São Paulo*, 20.05.2004.

ST.JEAN, P.K.B. *Pockets of crime: broken windows, collective efficacy and the criminal point of view*. Chicago/London: University of Chicago Press. 2007.

ZALUAR, A. “A moeda e a lei”, in _____, *Condomínio do diabo*, Rio de Janeiro: Revan/Editora da UFRJ, pp. 219-223. 1994.