

O que acontece depois que um carro é roubado em SP?

Veículos podem ser trocados na fronteira por maconha e cocaína, desmontados em desmanches para comercialização de peças ou parar em leilões antes de retornar ao mercado

Luana Motta, Janaína Maldonado, Isabela Vianna e Gregório Zambon

4 de novembro de 2020

DAVI RIBEIRO/FOLHAPRESS

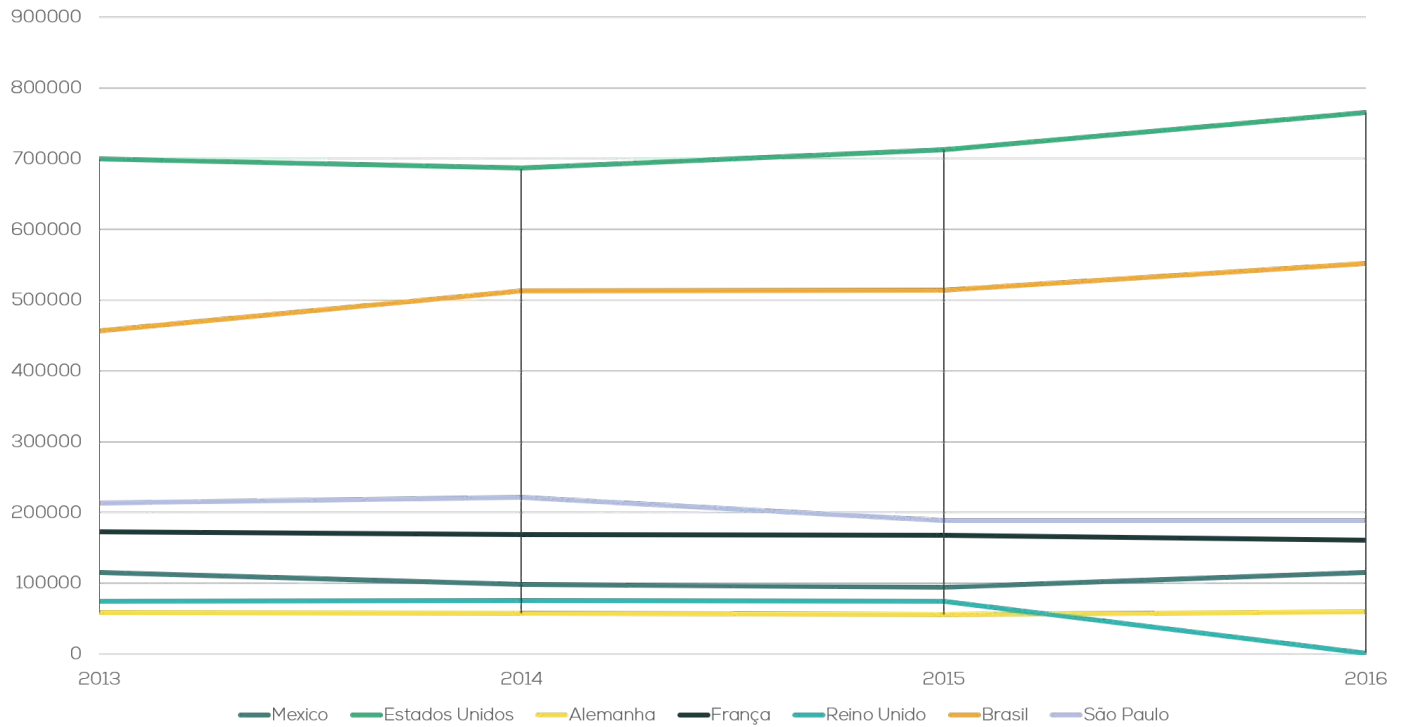


Desmanche de carros de luxo encontrado pela polícia em São Paulo

Outubro de 2018, 10 horas da manhã, Zona Oeste da região metropolitana de São Paulo. João, casado, 35 anos, funcionário de uma multinacional no ramo do agronegócio, estaciona seu HB20 em uma avenida próxima a uma estação de trem entre Osasco e São Paulo. Grandão, também com 35 anos, sabe que, depois de João tomar o transporte coletivo, haverá tempo suficiente para furtar seu HB20. Após algumas voltas pela avenida, Grandão aproxima-se, abre a porta do carro com uma chave micha, desliga o alarme, troca o módulo de injeção e sai dirigindo aquele que era o carro de João. Toda operação não dura mais de dois minutos. Ao sair da estação de trem às 15 horas, João não encontra seu carro. Após alguns segundos assimilando o ocorrido, liga para o seguro e é prontamente atendido. A seguradora o orienta a realizar um boletim de ocorrência *online*, oferecendo o serviço de táxi para levá-lo para sua casa e um carro reserva por 4 dias.

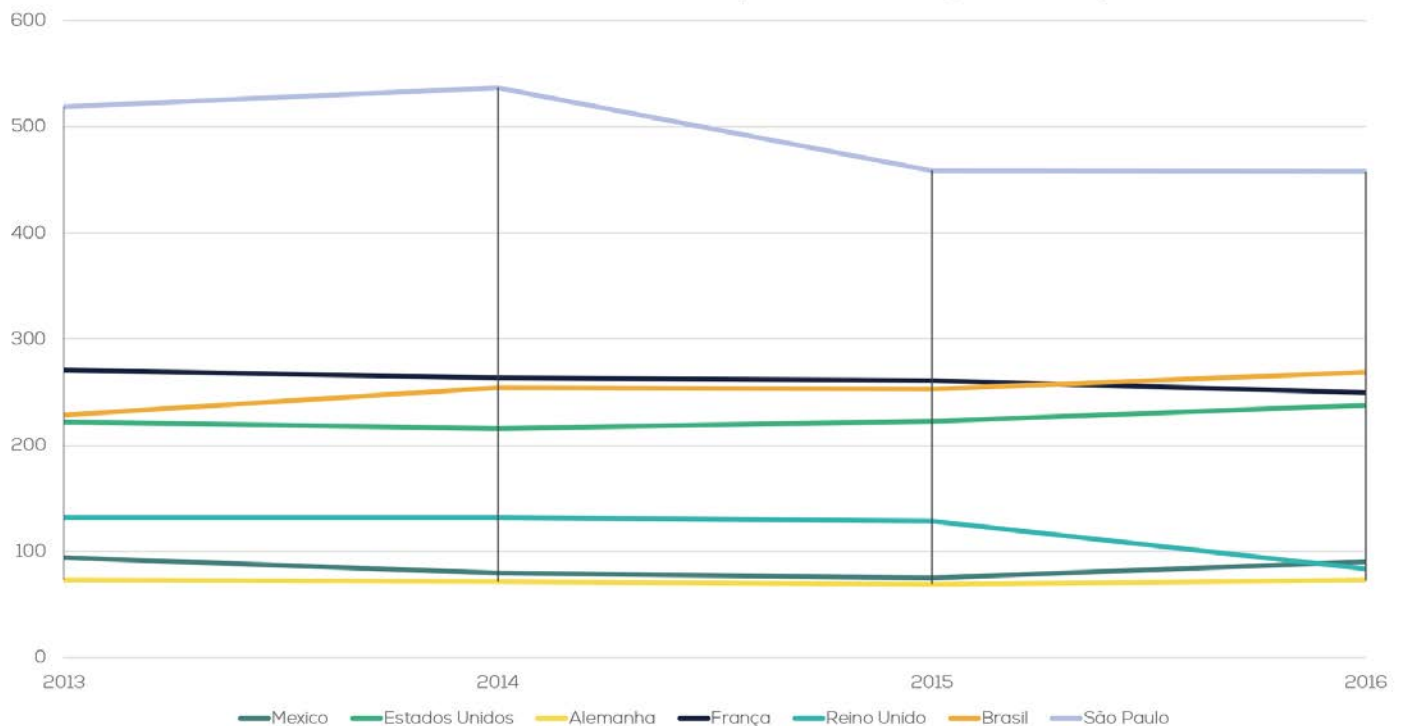
Situações como essa são cotidianas em São Paulo. Dados de 2016 nos mostram que a cada hora, cerca de 23 carros são roubados ou furtados na cidade, aproximadamente 548 veículos por dia (Gráfico 1). O estado de São Paulo tem uma das taxas de roubo e furto por 100 mil habitantes mais elevadas do mundo, quando comparada a países em que este crime também é frequente (Gráfico 2).

Furtos e Roubos de Veículos. Números Totais (2013-2016)



Fonte: Data Unodc, InegiMX e Fórum Brasileiro de Segurança Pública

Furtos e Roubos de Veículos. Taxa por cem mil hab (2013-2016)



Fonte: Data Unodc, InegiMX e Fórum Brasileiro de Segurança Pública

Especialmente a partir de 2003, a questão do roubo e furto de veículos em São Paulo se tornou um problema público, fortemente associado à “violência urbana” (Machado da Silva, 2010). Intensificaram-se os debates sobre a necessidade de regular este mercado. Companhias seguradoras, leilões, agentes de segurança pública, proprietários de desmanches, deputados, senadores, técnicos do executivo, Ministério Público e DETRANs discutiram uma lei que pudesse reduzir esse crime. Mas questões de segurança pública, centrais no debate público brasileiro, são objeto de disputas políticas e econômicas, não simplesmente de decisões técnicas. Em 2010, o acúmulo destas disputas indicava a polarização entre duas propostas: i) a prensagem e venda como sucata de todos os veículos sinistrados (batidos ou recuperados de roubo/furto por seguradoras); ii) a regulação do mercado de autopeças usadas e controle dos desmanches, através a rastreabilidade das peças a serem vendidas.

O modo como se regula este mercado incide diretamente nas possibilidades de lucro e nos riscos para cada um dos atores nele envolvidos. A proposta de rastrear as peças, evidentemente, mantinha os veículos sinistrados no mercado, fazia dinheiro girar a partir deles. Foi a vencedora. Em 2014, a Lei do Desmanche foi aprovada no Estado de São Paulo (Lei nº 15.276). A lógica era

simples: inibindo a recepção e circulação de peças roubadas nos estabelecimentos de desmontagem e lojas de autopeças, o roubo e o furto deixariam de ser rentáveis; por consequência, os crimes violentos ligados a esse circuito diminuiriam. A Lei teve como efeito a reorganização e estratificação deste mercado, mas taxas de roubo e furto de veículos em São Paulo seguem elevadas.

Em nossa pesquisa[1], vimos que os destinos de um carro roubado ou furtado, como o de João, podem ser diversos. Caso seja levado às fronteiras do Brasil, pode ser trocado por cocaína, maconha ou cigarros, produtos que depois serão vendidos no varejo de cidades globais como São Paulo ou Berlim. Mais comum, no entanto, é que seu destino seja um desmanche, legalizado ou não, para que suas peças sejam vendidas a preços menores que os das concessionárias. Carros roubados também são usados para cometer outros furtos/roubos ou dar um *rolê* pela cidade. Vimos que mais da metade da letalidade policial de São Paulo acontece em cenas envolvendo carros roubados, na última década. No caso de João, o carro seguiu um outro caminho, também frequente: depois de encontrado por “pronta-respostas” da seguradora, foi enviado para um leilão, onde foi comprado pelo dono de uma revenda de veículos salvados na Zona Leste.

Mas em todas essas jornadas dos carros roubados há muita desigualdade. Riscos, violência, lucros e prestígio social são desigualmente distribuídos entre os atores deste mercado transnacional. Grandão, que roubou o HB20 de João pensando em ganhar 0,5% do seu valor de mercado para entrega-lo a um desmanche, acabou sem remuneração. Metade dos carros furtados e roubados em São Paulo são recuperados pelas seguradoras. O leiloeiro do HB20 ganhou 5% do valor do carro, em 30 segundos, dez vezes mais do que Grandão. Mas ele vendeu 100 carros naquele mesmo dia. A seguradora vende aproximadamente 100 seguros para cada carro roubado, e seus executivos têm salários próximos a 200% do valor mensal do HB20. A remuneração de Grandão, a menor da cadeia, seria no entanto alta se comparada ao que outros garotos pobres ganham no mercado formal, descarregando caminhões ou entregando panfletos no sol, como ele fazia quando mais jovem. Grandão é um criminoso, furta, e sabe que está menos exposto à repressão policial letal do que os meninos mais jovens da sua quebrada, que não têm sua experiência e cometem roubos violentos. Os ladrões de carro também ocupam posições estratificadas em relação às técnicas que utilizam e as redes em que estão inseridos. Os proprietários de desmanches que vendem peças ilegais estão menos expostos e ganham mais que Grandão com cada carro; além disso, fazem “acertos” com policiais para manter seu negócio funcionando. Leilões e seguradoras, com mais acesso ao universo dos governos e legisladores, não precisam fazer nada de ilegal para extrair valor de veículos roubados, como vimos. Reprodução de desigualdades e violência ocorrem, então, por mecanismos relacionados entre si.

[1] A pesquisa coletiva que empreendemos entre 2015-2020, com perspectiva multimétodos mas centrada na etnografia de trajetórias de veículos furtados e roubados, foi intitulada *A regulação dos mercados (i)legais: mecanismos de reprodução de desigualdades e violência*, e foi coordenada por Gabriel Feltran (UFSCar) até 2019 nos marcos do processo FAPESP 2013/07616-7 (Centro de Estudos da Metrópole).

Luana Motta

Professora do Departamento de Sociologia da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) e coordenadora do NaMargem - Núcleo de Pesquisas Urbanas/UFSCar

Janaína Maldonado

Mestre em Sociologia pela UFSCar e pesquisadora do NaMargem

Isabela Vianna

Doutoranda pelo Programa de Pós-graduação em Sociologia da UFSCar e pesquisadora do NaMargem

Gregório Zambon

Mestre em Sociologia pela UFSCar, doutorando em Ciências Sociais pela UNICAMP e pesquisador do NaMargem

<https://www.fontesegura.org.br/economia-e-seguranca/j2j6scyusr>

