



ATLAS DE COMBATE AO CRIME

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL | DIRETORIA DE OPERAÇÕES
COORDENAÇÃO-GERAL DE COMBATE AO CRIME
BRASÍLIA DEZEMBRO 2022

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA



PRF

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA

MINISTRO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA

Anderson Gustavo Torres

DIRETOR-GERAL

Silvinei Vasques

DIRETOR DE OPERAÇÕES

Djairlon Henrique Moura

COORDENADOR-GERAL DE COMBATE AO CRIME

Antônio Schlichting

COORDENADOR-GERAL DE GESTÃO OPERACIONAL

Anderson Frazão Gomes Brandão

COORDENADOR-GERAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

Marcio Geraldo Lara Camargos

CHEFE DE GABINETE DIOP

Andrea Piacenzo de Freitas Felipe

ORGANIZAÇÃO E REDAÇÃO:

Andrei Cirilo Gomes

Giovanni Bosco Farias Di Mambro

Jetson Jose da Silva

Stenio Pires Benevides

Polícia Rodoviária Federal - Todos os Direitos Reservados – Copyright © É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte e que não seja para venda ou qualquer fim comercial. A responsabilidade pelos direitos autorais dos textos e imagens desta obra é dos autores.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

SPO S/N° – Lote 5 – Setor Policial Sul –
Complexo Sede da PRF CEP 70610-909 - Brasília – DF

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO:

Guza Rezê

PRF



PALAVRA DO DIRETOR DE OPERAÇÕES

O Brasil localizado na América do Sul, faz fronteira com 10(dez) países, com dimensões continentais e um grande mercado consumidor, se destaca não só na América do Sul, mas também se projeta para mercados em outros continentes, como o Norte-Americano, Asiático, Africano e Europeu. Nesse aspecto, o transporte de cargas pelo território nacional é intenso, tanto saindo, em virtude da capacidade da produção de commodities (alimentos, minério de ferro, etc), como chegando devido ao mercado consumidor. Nesse cenário, as rodovias se apresentam como um modal estratégico, não só para o Brasil, como no continente, servindo como as principais conexões entre as regiões internas e países vizinhos.

A intensificação do transporte de cargas é um processo que sempre ocorreu, mas a globalização está contribuindo para a redução ou mesmo eliminação de obstáculos que dificultam ou impedem a circulação de pessoas e cargas entre países e até mesmo entre continentes.

Segundo Prado (2005), a globalização é como um processo de integração dos mercados internos, envolvido em um processo de formação de um mercado mundial integrado.

De acordo com Willians e Shelley (1995), quanto maior a movimentação de cargas transportadas, maior a possibilidade de infiltração de drogas, armas e demais mercadorias ilícitas, que se misturam com cargas lícitas, tornando-se mais difícil identificar a movimentação por portos, aeroportos e rodovias.

O transporte de cargas no Brasil ocorre por diversos modais, o ferroviário, hidroviário, dutoviário, cabotagem, aviário e rodoviário com cerca de 1,7 milhões de rodovias, dos quais 75.000 (setenta e cinco mil) de rodovias federais.

Para enfrentar o transporte de cargas ilícitas nas rodovias federais, o Brasil dispõe da Polícia Rodoviária Federal (PRF), que atua precipuamente no modal rodoviário, e quando provocada, em apoio a outras instituições, também desenvolve suas atividades em áreas de interesse da união.

Ao longo da sua existência a PRF vem passando por transformações, acompanhando as necessidades da sociedade, com aperfeiçoamento contínuo na sua forma e estrutura, seja na segurança viária com o objetivo de reduzir as mortes em acidentes de trânsito, como no enfrentamento a criminalidade.

A série Atlas desenvolvida entre os anos de 2021 e 2022, tem como finalidade registrar os esforços institucionais desde sua criação até os dias atuais, nas áreas de Segurança Viária, Infraestrutura Viária e Combate ao Crime. No caso específico do Atlas de Combate ao Crime, o resgate histórico passa pelos avanços legislativos, de estrutura organizacional, modelos de policiamento (por evidências, voltado para o problema e orientado por inteligência).

Para conhecer um pouco mais dessa instituição que se tornou referência no enfrentamento ao crime nas rodovias federais, não só no Brasil, mas em todo o mundo, convido a essa agradável leitura que se aprofunda na história da instituição, dos mecanismos criados para estruturar a área de enfrentamento a criminalidade, e por fim, apresenta os dados estatísticos das duas últimas décadas.

Aproveito para agradecer aos policiais rodoviários federais Giovanni Bosco Farias Di Mambro e Jetson José da Silva, que participaram nos últimos 20(vinte) anos da construção dessa história, que com apoio de Andrei Cirilo Gomes e Stenio Pires Benevides, desenvolveram esse trabalho que passa a ser referência para a PRF nos estudos sobre a evolução institucional no enfrentamento a criminalidade.

Não poderia deixar de mencionar as últimas entregas nessa temática de enfrentamento a criminalidade, desenvolvidas na gestão do atual Diretor-Geral, PRF Silvinei Vasques, entre as quais: a instalação de 5(cinco) Comandos Regionais de Operações Especiais, dos quais três na região de fronteira; criação da unidade de blindados, oportunizando mais segurança aos operadores da PRF durante ações com maior nível de sensibilidade; inauguração do Centro Nacional de Cães; Descentralização da atividade aérea, com abertura prevista de 13(treze) novas bases; e, Ampliação da atividade aérea com emprego de asa fixa, a partir da aquisição de dois novos aviões.

Djairlon Henrique Moura

Diretor de Operações

PRF



SUMÁRIO

08

CAPÍTULO 1

SURGIMENTO DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

1.1 A Polícia Rodoviária Federal e a Constituição Cidadã

20

CAPÍTULO 2

A POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL E O ENFRENTAMENTO À CRIMINALIDADE

30

CAPÍTULO 3

RESULTADOS OPERACIONAIS NA PRF NO COMBATE AO CRIME (2001 A 2021)

- 31 3.1 DROGAS
 - 31 Maconha
 - 35 Cocaína
 - 38 Anfetaminas e barbitúricos
- 41 3.1 RECUPERAÇÃO DE VEÍCULOS
- 43 3.3 CONTRABANDO E DESCAMINHOMaconha
 - 43 Cigarro
 - 45 Agrotóxicos
 - 47 Eletrônicos
 - 49 Itens de informática
- 51 3.4 MEIO AMBIENTE
 - 51 Animais silvestres
 - 53 Madeira
- 56 3.5 DIREITOS HUMANOS
 - 56 Trabalhador libertado
- 59 3.6 ARMAS DE FOGO
- 62 3.7 PESSOAS DETIDAS
- 66 3.8 RESULTADOS COMPILADOS

67

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 69 ÍNDICE DE MAPAS, TABELAS, FIGURAS E GRÁFICOS

PRF



APRESENTAÇÃO

Mostrar o caminho percorrido pela instituição no enfrentamento à criminalidade, da sua criação à atualidade, passando por desafios normativos, estruturantes, gerenciais e exógenos, é o que pretende a Polícia Rodoviária Federal (PRF) com o desenvolvimento deste Atlas.

O esforço histórico de gerações de Policiais Rodoviários Federal será demonstrado em narrativas e números, com o intuito de oferecer ao leitor uma breve noção das dificuldades e os esforços institucionais para aprimorar o enfrentamento às modalidades criminosas que usam das rodovias federais como meio de consecução.

Além das ações pontuais e incipientes nos primeiros passos organizacionais, o trabalho contempla também o empenho estratégico em implantar, qualificar, equipar, padronizar e normatizar ferramentas de garantia da paz social, culminando com o investimento significativo em especialização, tecnologia e inteligência policial.

O presente diploma pretende oferecer ao público interno e externo aspectos relacionados ao amadurecimento do órgão no enfrentamento ao crime, apresentando como principais as seguintes justificativas:

- a) aprofundar a gênese normativa da PRF através de investigação normativa e documental;
- b) apresentar aos policiais rodoviários federais, usuários e demais interessados, os aspectos relacionados à evolução histórica do enfrentamento à criminalidade nas rodovias federais;
- c) promover conhecimento para subsidiar pesquisas científicas e trabalhos acadêmicos;
- d) estimular o aperfeiçoamento do combate ao crime ao público interno;
- e) aprimorar o planejamento de novos esforços institucionais; e
- f) Subsidiar a tomada de decisão e implantação de políticas públicas no setor.

OBJETIVOS

O objetivo primário deste Atlas é apresentar a evolução do órgão no enfrentamento à criminalidade ao longo dos anos, os desafios em diversos momentos e a preparação de áreas e estruturas para prover a necessária e condizente prestação de serviço. Como objetivo secundário apresenta os dados históricos de diversos indicadores relacionados à atuação no combate ao crime, com estatísticas próprias extraídas dos sistemas institucionais.

METODOLOGIA

Muito embora não tenha a pretensão de ser uma produção tipicamente acadêmica, todas as informações nesse trabalho foram baseadas em fontes históricas e uma base de dados, exaustivamente apuradas e checadas. Dentre outros documentos avulsos consultados, o trabalho empregou três grupos de fontes principais.

Debruçou-se criteriosamente sobre legislações, regulamentações, resoluções e normatizações concernentes à organização da PRF, incluindo a documentação produzida pelo órgão durante esses anos. Respondendo à necessidade de preenchimento de espaços vazios deixados por esse material, especialmente para recuperar experiências pessoais ou impressões particulares, lançou-se mão de entrevistas com o zelo científico da história oral. Os dados extraídos sobre o enfrentamento à criminalidade em rodovias federais foram do Sistema de Informações Gerenciais (SIGER), com recorte no período de 2001 a 2021.

ORGANIZAÇÃO

O presente trabalho está organizado em três capítulos. O primeiro buscou aprofundar o conhecimento do nascedouro da instituição. Uma longa jornada permeada por muitos obstáculos e incalculáveis desafios para ser reconhecida como instituição de segurança pública permanente. No segundo momento, o escantilhão está direcionado ao desenvolvimento do órgão no combate à criminalidade. O debate se encerra com a apresentação dos resultados operacionais ao longo dos anos, na perspectiva de fornecer dados, análises e reflexões para subsidiar, em uma perspectiva mais ampla, políticas públicas.

01

SURGIMENTO DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL



Concordando com a pesquisadora Costa e Silva (2005), é inegável que a ruptura com o modal ferroviário e a adoção em larga escala do automóvel deixou marcas profundas e alterou as estruturas da sociedade brasileira. Em um espaço de tempo relativamente curto, a chegada dos veículos automotores no país fez com que os espaços urbanos fossem alterados e reorganizados. Com a possibilidade de se percorrer longas distâncias, os horizontes foram ampliados e as possibilidades se multiplicaram.

Coroando uma trajetória política baseada no “rodoviarismo”, a pavimentação de estradas passou de plano à diretriz de política pública em nível federal no governo Washington Luis. (COSTA, 2005) Com o conhecido lema “governar é abrir estradas”¹, a construção de rodovias passou a ser central na agenda política nacional e foram dados os primeiros passos para construção de um sistema rodoviário capaz de cortar o país de ponta a ponta. Nos municípios, o aumento exponencial dos carros também demandava uma atuação das autoridades locais e estaduais no sentido melhorarem as condições das ruas e avenidas. Pouco a pouco, as várias estradas de ferro, símbolos da Revolução Industrial do século XIX, foram sendo substituídas por ligações de rodagem.

Foi nesse entusiasmo pelo transporte rodoviário que o presidente Washington Luiz assinou o Decreto nº 18.323, em 24 de julho de 1928. Além de regulamentar as normas básicas circulação de automóveis no território brasileiro, regras de segurança e sinalização, o decreto definiu também as esferas de competência da fiscalização das estradas, como mostra o seu artigo:

Art. 25. A fiscalização das estradas de rodagem, para execução das medidas de segurança, comodidade, e facilidade de trânsito, será feita pelas autoridades, estaduais ou municípios, conforme a estrada esteja sob domínio da União, dos Estados ou dos municípios.²

¹ Muito bem lembrado em sua tese de doutorado em História do Urbanismo, *Entre avenida e rodovia: a história da Avenida Brasil (1906-1954)*, Renato Gama-Rosa Costa explica que a frase que se tornou célebre “governar é abrir estradas” foi passada à história em uma versão mais resumida. Na verdade, a versão original é “Governar é povoar; mas não se povoa sem abrir estradas, e de todas as espécies. Governar é, pois, fazer estradas. É esta campanha que ora se começa.” (COSTA, 2006, p. 57)

² BRASIL. Decreto nº. 18.323, de 24 de julho de 1928. *Aprova o regulamento para a circulação internacional de automóveis, no território brasileiro e para a sinalização, segurança do trânsito e polícia das estradas de rodagem.*

Não apenas importante para a história da legislação de trânsito no Brasil, esse diploma jurídico é um marco na trajetória do policiamento rodoviário, pois no capítulo relativo à “polícia das estradas”, definiu-se pela primeira vez um esboço dessas atribuições, ainda que de maneira tímida. Segundo esse normativo, norteador pela “comodidade e segurança do trânsito nas estradas públicas”, todos os condutores de veículos automotores deveriam seguir rigorosamente as regras da polícia, estando sujeitos à multa em caso de descumprimento. E, para um policiamento eficiente das estradas, deveriam ainda ser “[...] destacados guardas uniformizados [...]” que deveriam “[...] ser mantidos de dia e de noite”. (BRASIL, 1928)

Somente oito anos mais tarde, por meio da iniciativa da Comissão de Estradas de Rodagem Federais, ancestral mais antigo do atual Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT, foi organizado um serviço de vigilância para as rodovias Rio-Petrópolis, Rio-São Paulo e União Indústria (ligação entre Petrópolis e Juiz de Fora). Em 1936, eram apenas treze agentes para fiscalizar as estradas, ainda precárias e com poucas condições de uso. Entre a antiga capital federal e a cidade São Paulo, somente 123 quilômetros eram pavimentados.³

No apagar das luzes da Era Vargas, já com uma nova denominação (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER), o órgão rodoviário federal passou a ser uma autarquia, com personalidade jurídica própria, recebendo autonomia administrativa e financeira.⁴ Ainda que fosse um órgão de supervisão para a construção e a preservação de rodovias, o decreto-lei que reorganizou o DNER foi mais um importante passo, pois foi atribuído-lhe o direito de exercer o poder de polícia nas rodovias federais. Em 1946, o DNER criou em seu quadro funcional os “Inspetores de Tráfego” e polícia das estradas passou ser conhecida como “Polícia de Tráfego”.⁵

Cabe notar que no período conhecido como Esta-

³ Breve notícia sobre as estradas de rodagem Rio-Petrópolis e Rio São Paulo. *Jornal do Brasil*. 25 de julho de 1937, p.05.

⁴ BRASIL. Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de Dezembro de 1945. *Reorganiza o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cria o Fundo Rodoviário Nacional e dá outras providências.*

⁵ Parecer do DNER, 18 de junho de 1959, p. 102. BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei nº 3832-A/58. Extingue a Polícia Rodoviária Federal e dá outras providências.*

do Novo, o rodoviário não somente teve continuidade, como também foi incrementado. Inclusive, não custa recordar que Getúlio Vargas havia sido ministro durante o governo de Washington Luis. A opção pelo modal rodoviário, assim como as suas demais implicações e correlações, deve ser entendida dentro de uma análise mais ampla e abrangente. Pode-se dizer que nesse momento começava a se firmar um projeto norteador de transformação econômica, política e social do país que se estendeu, pelo menos, nas cinco décadas seguintes.

Até o final de 1957, subordinados ao Ministério da Viação e Obra, os escassos inspetores de tráfego eram lotados na Seção de Tráfego da Divisão de Construção e Conservação do DNER. Com a assinatura do Decreto nº 42.799/57, essa seção foi extinta e, em seu lugar, criado a Divisão do Trânsito, diretamente subordinada ao Diretor-Geral do órgão. Essa reestruturação interna assinada pelo presidente Juscelino Kubitschek, promovendo uma mudança do status da hierarquia organizacional do policiamento rodoviário, é um claro indicativo de aumento do grau de importância da atividade. Em 1959, o número de inspetores de tráfego já havia saltado para 897.⁶

Enão só isso, em uma perspectiva mais abrangente, vale notar que o Brasil também mudara bastante. Nunca é demais lembrar que o governo JK foi responsável pela consolidação das ações rodoviaristas e a montagem do parque automobilístico brasileiro. Na visão de Roehle (2011), essa moderna indústria, um dos orgulhos do presidente Kubitschek, estabeleceu-se no país ao longo da década de 1950 e experimentava, nesse momento histórico, uma grande prosperidade. Apenas para se ter uma ideia, no final dessa década, já estavam implantadas no Brasil onze montadoras de veículos e nada menos que 1200 empresas de autopeças. Só em 1960, foram produzidos 65 mil caminhões, 25 mil jipes, 20 mil utilitários e 30 mil automóveis. (NOVAIS; MELLO, 1998, p. 591-592)

Passando a ser mais conhecida como Polícia Rodoviária Federal, ainda que não fosse uma instituição independente, já estava estruturada, equipada e com suas atribuições básicas definidas no final do governo de JK. O documento intitulado "Instruções Administrativas", aprovado pelo Conselho Executivo do DNER, em 18 de abril de 1958, traz um detalhamento das atribuições, a organização, as competências, os níveis hierárquicos, como também apresenta um conjunto de normas a serem seguidas pelos "inspetores da PRF".

Supervisionada pela Divisão de Trânsito, a PRF possuía uma "Unidade" dentro de cada Distrito Rodoviário Federal do DNER. Responsável pelo serviço administrativo e planificação do policiamento, o chefe dessa "Unidade" tinha sob sua supervisão um "Núcleo" que, por sua vez,

Foto 01: Polícia Rodoviária Federal no DNER



Fonte: comunicação social PRF, 1948.

subdividiam-se em "Postos Fixos" e "Equipes". Enquanto o inspetor responsável pelo núcleo realizava uma gestão em nível local, os demais estavam ligados diretamente à fiscalização das rodovias. A carreira era composta por oito classes, iniciando no cargo de "patrulheiro" podendo chegar até o nível de "inspetor".⁷

Com idade mínima de 21 anos, ensino primário e Carteira de Nacional de Habilitação, a admissão no cargo era composta por oito fases, incluindo provas teóricas, exames médicos, psicotécnico, testes físicos e prova de direção de veículo. Em 1958, o curso para formação dos novos patrulheiros era de 249 horas-aula, contando com disciplinas variadas sobre "técnicas de patrulhamento", "investigação de acidentes", "Código Nacional de Trânsito", "Noções de Direito", "Socorros de Emergência", "Armamento", "Prevenção e Manutenção da Ordem", entre várias outras.⁸

Abrindo um breve parêntese, ainda que sua efetivação plena ocorresse apenas 57 anos mais tarde com a criação da Universidade Corporativa da Polícia Rodoviária Federal (UNIPRF), o decreto que criou a Divisão de Trânsito do DNER já demonstrava a preocupação com a formação e preparo de servidores encarregados do policiamento das rodovias federais, prevendo em sua estrutura uma "Escola de Polícia".⁹ A atividade de ensino, não apenas acompanhou o longo caminho de desdobramentos da PRF, como também seguiu o seu próprio processo de desenvolvimento. Muitas vezes, inclusive, servindo como motor de importantes transformações institucionais.¹⁰

⁷ "Instruções Administrativas dispendo sobre a Polícia Rodoviária Federal", BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 3832/58. Extingue a Polícia Rodoviária Federal e dá outras providências, p. 127-140.

⁸ "Curso de Aperfeiçoamento da Polícia Rodoviária Federal". BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 3832/58. Extingue a Polícia Rodoviária Federal e dá outras providências

⁹ BRASIL, p. 149-155. Decreto nº 42.799, de 12 de dezembro de 1957. Cria uma Divisão de Trânsito no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

¹⁰ Para saber mais, ver: RIGO, João André. Trajetória recente e estruturação do ensino na PRF. In: A formação

⁶ *Idem*, p. 103.

Sobre o nome da instituição, existem alguns aspectos que merecem ser explicitados. Em pesquisa realizada no portal de periódicos da Hemeroteca Digital Brasileira, principalmente a partir dos anos de 1950, ao contrário do termo “Polícia das Estradas” ou “Polícia de Tráfego”, o nome “Polícia Rodoviária Federal” é muito mais recorrente ao se referir ao policiamento das rodovias federais. Nesse mesmo período, ainda que menos que “Polícia Rodoviária Federal”, não é raro encontrar também o termo “Patrulha Rodoviária Federal”. A propósito, sobre esta última denominação cabe destacar que ela surge como um desdobramento da tentativa de extinção do órgão iniciada em 1958 com a apresentação do Projeto de Lei nº 3832, de autoria do deputado federal Colombo de Sousa. Alegando a inconstitucionalidade na sua criação, a proposta do deputado era extinguir a Polícia Rodoviária Federal, transferindo essa responsabilidade para as polícias estaduais. Cinco anos mais tarde e após vários substitutivos, ao chegar ao Senado o projeto de lei não implicava em grandes alterações na fiscalização das rodovias federais. De fato, a proposta de extinção original, após várias modificações, acabou se convertendo em uma regulamentação das atividades de fiscalização do DNER. Em meio às atribuições, havia a previsão de renomear a antiga “Polícia Rodoviária Federal” como “Patrulha Rodoviária Federal”.¹¹ Em 1964, em um cenário político bastante diferente, a Comissão de Constituição e Justiça do Senado optou pelo arquivamento da proposta. Em que pese a necessidade de ser melhor investigado, antes desse desfecho, ao que tudo indica, o DNER se antecipou e alterou o nome para Patrulha Rodoviária Federal. Por isso, não é raro encontrar registros fotográficos ou referências em jornais desse período com essa denominação.

Avançando até o ano de 1965, acompanhando uma tentativa de centralização e maior controle sobre as forças policiais¹², o general Castelo Branco incumbiu ao Departamento Federal de Segurança Pública - DFSP a “supervisão e a colaboração no policiamento das rodovias federais”¹³. Oriundo da reformulação da Polícia Civil ca-

profissional inicial do policial rodoviário federal e o desenvolvimento de competências à luz da matriz curricular nacional. Dissertação de mestrado, Educação e Formação (Área de Especialização em Organização e Gestão da Educação e da Formação), Universidade de Lisboa, Instituto de Educação, 2019.

¹¹ Comissão de Constituição e Justiça. BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 3832/58. Extingue a Polícia Rodoviária Federal e dá outras providências, p. 12.

¹² O projeto de centralização que almejava um aprofundamento dos laços entre as forças policiais, especialmente as estaduais, com a União remonta ao início da década de 1930. O auge dessa dinâmica pode ser situado exatamente com a instauração do regime militar pós 1964. Para saber mais, ver SILVA, Jetson José da. Reorganização das polícias militares, Forças Armadas e a União. In: Entre “bandidos” e “subversivos”: a Polícia Militar do Distrito Federal no combate à subversão (1963-1974). 2018. Dissertação (Mestrado em História), Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

¹³ BRASIL. Decreto nº 56.510, de 28 de junho de 1965. Aprova o Regulamento Geral do Departamento Federal de Segurança Pública.

Foto 02: Patrulha Rodoviária Federal



Fonte: arquivo pessoal, 1975.

rioca em 1944, esse órgão policial federal foi criado por Vargas com a intenção de assumir a responsabilidade sobre os serviços de polícia marítima e aérea, além de cuidar da segurança das fronteiras e controlar o movimento de entrada e saída de estrangeiros em todo país.¹⁴

Com a nova lei, o Departamento Federal de Segurança Pública ganhava uma área exclusiva para coordenar e supervisionar as atividades de prevenção e repressão à criminalidade nas rodovias federais. O “Serviço de Polícia Rodoviária Federal”, subordinado diretamente à “Polícia Federal de Segurança”, uma das subdivisões da DFSP, estaria incumbido de coordenar em todo território nacional as atividades da Polícia Rodoviária Federal do DNER. Em tese, não se tratava apenas de um controle doutrinário ou normativo, implicava também na “[...] elaboração de planos de ação a serem desempenhados [...] no campo da prevenção e repressão criminal”.¹⁵

Na tentativa de resolver essa superposição de atribuições criada pelo seu antecessor, o presidente Costa Silva instituiu um grupo de trabalho interministerial para definir e delimitar as atribuições de cada uma das entidades mantidas pela União com atuação nas rodovias federais.¹⁶ Após dois anos de discussão, os trabalhos dessa equipe resultaram no Decreto nº 62.384, de 11 de março de 1968. Se por um lado, colocaria a cargo do DNER a exclusividade na fiscalização de trânsito:

Art. 1º A fiscalização do trânsito nas rodovias

¹⁴ Para maiores informações sobre o DFSP, ver SOARES, Silmária Fábria de Souza. Entre dados e controvérsias: a influência dos militares na criação e institucionalização de uma polícia federal brasileira. 2015. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Minas Gerais, p. 50-59. MOTTA, Rodrigo Patto Sá. O ofício das sombras. Revista do Arquivo Público Mineiro, v. 42, n. 1, p. 52-67, 2006. REZNIK, Luís. Democracia e Segurança Nacional. A Polícia Política no pós-guerra. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004. BRASIL. Câmara dos Deputados. Dossiê do Projeto de Lei nº 495/65. Autoriza o DFSP a promover a investigação em qualquer ponto do território brasileiro. BRASIL. Câmara dos Deputados. Dossiê do Projeto de Lei nº 4823/62. Reestrutura o aparelhamento policial da União.

¹⁵ BRASIL. Decreto nº 56.510, de 28 de junho de 1965. Aprova o Regulamento Geral do Departamento Federal de Segurança Pública.

¹⁶ BRASIL. Decreto nº 61.580, de 20 de Outubro de 1967. Cria Grupo de Trabalho para fim que especifica.

*federais, para a verificação da observância dos preceitos de facilidade, de comodidade e de segurança do trânsito, estipulados no Código Nacional de Trânsito e demais leis e regulamentos em vigor, é da competência exclusiva do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.*¹⁷

Por outro, manteria com o recém-criado Departamento de Polícia Federal (DPF)¹⁸ a supervisão das ações pertinentes ao enfrentamento ao crime nas rodovias e estradas federais:

*Art. 3º O Órgão do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem com as atribuições de fiscalização do trânsito será supervisionado pelo Departamento de Polícia Federal, apenas no que, por qualquer forma, possa interessar às diferentes atividades de caráter preventivo e repressivo, atribuídas por lei ao Departamento de Polícia Federal.*¹⁹

Seguindo na direção de manter com Ministério dos Transportes apenas as competências referentes à fiscalização de trânsito e atendimento de acidentes, um ano mais tarde, ao regular a política nacional de viação rodoviária, Costa e Silva reafirmou o “poder de polícia administrativa, de trânsito e de tráfego” do DNER.²⁰

Especialmente por carência de documentação, é difícil confirmar a efetividade dessa tentativa de divisão de atribuições entre o DPF e o DNER proposta pelo general Costa e Silva. De fato, logo no início dos anos de 1970, o Departamento de Polícia Federal foi reorganizado e deixou-se de lado a pretensão do órgão de supervisionar as ações nas rodovias federais.²¹

Já durante esses anos, para além desse imbróglio de atribuições, é bom registrar a existência de ações integradas entre esses órgãos. Uma das figuras mais expoentes no combate ao crime na fronteira oeste brasileira, Wolnei de Almeida recorda da boa relação entre as instituições: “[...] certa vez, na época, pelos idos dos anos 80.

De tantos que eram, combatendo o crime, contrabando de café [...] faziam rendição no posto nosso. Era o maior entrosamento.”²² Ainda sobre essas ações, em seu artigo “a gênese das megaoperações investigativas da Polícia Federal”, Santos (2017) complementa que eram comuns as operações policiais em rodovias para surpreender contrabandistas de café e soja.

Durante esse período, a coordenação das atividades de policiamento do DNER passou a se chamar de Divisão de Engenharia e Controle de Trânsito. Absorvendo as atribuições da antiga *Divisão de Trânsito*, ela recebeu em sua estrutura, de modo explícito, a *Polícia Rodoviária Federal*. Com o poder de “polícia de trânsito e tráfego”, a PRF foi definida como uma “[...] corporação especializada, à qual cabe assegurar a regularidade, segurança e fluência nas rodovias federais [...]”²³. É importante notar que, após anos de atuação e notoriamente conhecida, seja em jornais ou em outros documentos, é a primeira vez que o nome “Polícia Rodoviária Federal” aparece de maneira expressa em uma norma. Três anos mais tarde, a área responsável pela supervisão do policiamento de trânsito foi alçada ao nível de “Diretoria de Operações” e a “Polícia Rodoviária Federal” adquiriu o *status* de unidade administrativa, transformando-se em divisão.²⁴

1.1 A Polícia Rodoviária Federal e a Constituição Cidadã

Muito embora a criminalidade já preocupasse a população brasileira, a partir do final da década de 1970 essa questão assumiu um lugar de destaque no debate público. (ZALUAR, 2000; MISSE, 2007) Em uma revisão das principais obras sobre a temática, Kant de Lima e outros (2000, p. 49) identificaram nesse período, além do exponencial aumento do tráfico de drogas, um avanço generalizado dos crimes violentos no país. Não obstante o incremento nas taxas de homicídios, vários estudos também focaram suas análises no crescimento dos crimes contra o patrimônio, destacando os roubos e furtos, tanto de veículos, como de residências. Acompanhado de um maior grau das organizações criminosas, diversos trabalhos trataram ainda do aparecimento de quadrilhas de assaltantes de banco. É digno de nota que essa mudança de padrão não apenas se consolidou, mas também se expandiu ao longo das décadas seguintes. (ADORNO, 1993;

¹⁷ BRASIL. Decreto nº 62.384, de 11 de Março de 1968. Dispõe sobre a fiscalização do trânsito nas rodovias federais, a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e dá outras providências.

¹⁸ Com a reforma administrativa do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, o Departamento Federal de Segurança Pública passou a se denominar Departamento de Polícia Federal.

¹⁹ BRASIL. Decreto nº 62.384, de 11 de março de 1968. Dispõe sobre a fiscalização do trânsito nas rodovias federais, a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e dá outras providências.

²⁰ BRASIL. Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969. Regula a Política Nacional de Viação Rodoviária, fixa diretrizes para a reorganização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e dá outras providências.

²¹ Para saber mais sobre essa reorganização, ver: BRASIL. Decreto nº 70.665, de 02 de Junho de 1972. Altera, em caráter provisório, a estrutura do Departamento de Polícia Federal e dá outras providências. BRASIL. Decreto nº 73.332, de 19 de dezembro de 1973. Define a estrutura do Departamento de Polícia Federal e dá outras providências.

²² ALMEIDA, Wolnei. Depoimento [julho de 2022]. Entrevistador: Jetson José da Silva. Google Meet (1h:33 min) A entrevista na íntegra encontra-se transcrita 08650.103062/2021-62.

²³ BRASIL. Decreto nº 68.423, de 25 de Março de 1971. Aprova o Regimento do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

²⁴ BRASIL. Decreto nº 74.606, de 24 de setembro de 1974. Dispõe sobre a estrutura básica do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e dá outras providências.

COSTA, 1999; KANT et al., 2000;)

Ajudando a compreender melhor essa questão, Schabbach (2007) ainda esclarece que o tráfico de drogas emergiu nesses anos como um grave problema social no Brasil, especialmente em razão da chegada da cocaína ao varejo, negociada em larga escala e a preços mais baixos. Como veremos mais diante, além da sua importância na rota do tráfico internacional, o país assumiu a condição de importante mercado consumidor de drogas ilegais.

Imersa nessa problemática, resultado de um amplo mosaico de iniciativas, a Polícia Rodoviária Federal foi institucionalizada e integrada ao Sistema Nacional de Segurança Pública com o advento da Constituição da Cidadã em 1988. Com ares da democracia soprando livremente, a Assembleia Nacional Constituinte inovou ao incluir no texto constitucional a PRF como uma instituição permanente. Para um olhar desatento, pode parecer algo singelo. Todavia, além de torná-la longeva, ao qualificá-la como permanente, inferi-se que foi vedado aos demais poderes suprimi-la ou até mesma modificá-la com facilidade.

Longe de ter sido um processo simples e linear, essa inclusão seguiu um caminho permeado por obstáculos. No início dos debates sobre a futura constituição federal, não havia qualquer menção à Polícia Rodoviária Federal.²⁵ No anteprojeto da Comissão Afonso Arinos, o policiamento das rodovias federais seria uma competência da Polícia Federal. Inclusive, pouco antes disso, os trabalhos de uma comissão interministerial apontavam para uma profunda mudança na estrutura da Polícia Rodoviária Federal. Segundo Vicente Chelotti, estava decido que a PRF “[...] seria fundida a outro órgão subordinado ao DENATRAN [...]”²⁶ À época presidente da Associação Nacional dos Servidores do Departamento de Polícia Federal (ANSEF) e membro desse grupo de trabalho, Chelotti complementou ainda que, em comum acordo entre o DNER e o Ministério da Justiça, os “patrolheiros rodoviários”²⁷ seriam absorvidos pelo

órgão máximo executivo de trânsito, transformando-os em um “[...] tentáculo fiscalizador da Política Nacional de Trânsito.”²⁸

Ainda que de maneira sucinta, é viável fazer mais uma breve parada para entender o processo de elaboração da Constituição Federal de 1988. Grosso modo, ele foi descentralizado, seguindo quatro fases distintas. Após a aprovação do Regimento Interno da Assembleia Nacional Constituinte, os debates se deram nas diversas comissões e subcomissões temáticas, responsáveis pela avaliação das sugestões relativas aos seus respectivos temas. Depois, todo o trabalho produzido convergiu para uma comissão central, denominada de Comissão de Sistematização, incumbida reunir os relatórios e elaborar o primeiro esboço da constituição. Por último, todo esse material foi levado ao plenário para deliberação, votação e redação final do texto da carta magna. No total eram oito comissões temáticas e cada uma delas se dividia em três subcomissões.²⁹

Instituída no âmbito da Comissão da Organização Eleitoral, Partidária e Garantia das Instituições, a Subcomissão de Defesa do Estado, da Sociedade e de sua Segurança foi responsável pelos debates iniciais referentes à atual estrutura institucional da segurança pública. Ao todo, no âmbito dessa subcomissão, foram realizadas sete audiências públicas. Além de representantes das polícias e Forças Armadas, participaram das reuniões profissionais do segmento acadêmico e da sociedade civil organizada.³⁰ Apesar dos esforços junto a essa subcomissão, não houve grandes avanços em relação à institucionalização da PRF. Mesmo diante das sugestões de incluir a Polícia Rodoviária Federal no quadro da segurança pública, após finalizado o anteprojeto, a subcomissão decidiu por deixar sob responsabilidade das polícias militares o policiamento ostensivo das rodovias federais.³¹

Entretanto, já na fase do plenário, momento de discussão final e votação do texto constitucional, resultado da fusão de várias emendas, inclusive uma emenda popular com 175.000 assinaturas, a Polícia Rodoviária Federal

25 O Decreto nº 91.450 de 18 de julho de 1985, instituiu a Comissão Provisória de Estudos Constitucionais, também conhecida como Comissão Afonso Arinos. Composta por 50 membros, a comissão foi presidida por Afonso Arinos de Melo Franco e elaborou um anteprojeto constitucional. Apesar desse texto ter sido publicado no suplemento especial do Diário Oficial da União de 26 de setembro de 1986, após muitas críticas e dificuldades, o documento não foi enviado oficialmente ao Congresso Nacional. Para saber mais, ver: MARQUES, Gabriel Lima. *O processo de elaboração do anteprojeto da “comissão Afonso Arinos” e a influência deste na assembleia nacional constituinte (1987-1988): uma herança atacada pela virada conservadora quanto à “sala de máquinas”*. 2020. 689 f. Tese (Doutorado em Direito) - Faculdade de Direito, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020. BASTOS, Marcus Vinícius Fernandes. *Comissão Afonso Arinos, Assembleia Nacional Constituinte e a elaboração da Constituição de 1988: construção, procedimento e legitimidade*. 2018. 234 f. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade de Brasília, Brasília, 2018. Anteprojeto Constitucional. Diário Oficial da União. Suplemento especial nº 185, 26 de setembro de 1986. Anteprojeto Constitucional. Diário Oficial da União. Suplemento especial nº 185, 26 de setembro de 1986.

26 BRASIL. Assembleia Nacional Constituinte (ata de comissões). Subcomissão de Defesa do Estado, da Sociedade e de sua Segurança. 13ª Reunião Ordinária, realizada em 06 de maio de 1987, p. 178.

27 Em razão do Decreto nº 83.906, de 28 de agosto

de 1979, assinado pelo general João Figueiredo, os agentes da PRF passaram a ser denominados como patrolheiros rodoviários federais.

28 BRASIL. Assembleia Nacional Constituinte (ata de comissões). Subcomissão de Defesa do Estado, da Sociedade e de sua Segurança. 13ª Reunião Ordinária, realizada em 06 de maio de 1987, p. 178.

29 Para saber mais, ver: COELHO, Saulo de Oliveira Pinto; DINIZ, Ricardo Martins Spindola; COELHO, Diva Julia Safe. (orgs.) *Direito, História e Política nos 30 anos da Constituição: experiências e reflexões sobre o contexto constitucional brasileiro*. Rio de Janeiro: 2018.

30 BRASIL. Assembleia Nacional Constituinte (ata de comissões). Subcomissão de Defesa do Estado, da Sociedade e de sua Segurança.

31 BRASIL. Assembleia Nacional Constituinte. Comissão da Organização Eleitoral, Partidária e Garantias das Instituições. Subcomissão de Defesa do Estado, da Sociedade e sua Segurança. Anteprojeto / Relatório. Relator: Deputado Constituinte Ricardo Fiuza – PFL/PE. Volume 132, 1987 (1987e).

foi incluída no capítulo relativo à segurança pública.³²

Não é possível avançar sem um rápido olhar sobre as dificuldades enfrentadas na mobilização para a coleta de assinaturas da emenda popular. Como já foi bem tratada pela historiografia do período, a sociedade civil detinha a possibilidade de atuar diretamente por sobre o texto do anteprojeto de Constituição de 1988. Propostas por no mínimo três entidades associativas legalmente constituídas e endossadas por, pelo menos, 30 mil assinaturas de eleitores brasileiros, as emendas populares eram apreciadas pela Comissão de Sistematização.

Com esse cenário, assim como vários outras organizações, os policiais rodoviários federais iniciaram uma intensa campanha de sensibilização para utilizar do mecanismo das emendas populares. Não só era preciso atender os requisitos regimentais estabelecidos para a sua propositura, como também era preciso vencer o curtíssimo prazo. Das 122 emendas populares formalmente apresentadas, somente 83 conseguiram superar esses obstáculos. (CARDOSO, 2010, p. 74) Esse afincado aparece bastante claro na passagem abaixo:

[...] Primeiro, essa movimentação foi feita assim, uma coleta em família, esse foi o primeiro passo. Aí, a segunda remessa já foi a gente parar na rodovia. E a gente usou muito o caminhoneiro [...] assim a gente foi colhendo, colhendo, colhendo. A coisa evoluiu bastante.³³

Além do esforço inato na segurança viária, o trabalho no enfrentamento ao crime foi uma alegação frequente entre os constituintes. Antes da votação da fusão das emendas, o deputado Ivo Cersósimo foi enfático ao ressaltar a importância da PRF na região de fronteira:

Em nossa vasta região de fronteira, é a Polícia Rodoviária Federal nossa guardiã [...] é comum prestar ela os serviços de combate à criminalidade. Impede assaltos, combate o tráfico de drogas, contrabando, sonegação e o descaminho de riquezas para o exterior. As rodovias têm se constituído em pistas de tristeza, fatalidade e riscos enormes à bravura da Polícia Rodoviária Federal. Tenhamos a coragem de colocá-la no devido e merecido lugar, porque ela é competente da nossa segurança, e, sem exagero, implica até em deveres de Segurança Nacional. Contamos com esse reconhecimento, portanto, pela aprovação desta emenda válida, oportuna e correta.³⁴

32 A inclusão da PRF na Constituição Federal de 1988 foi resultado da fusão de emendas dos deputados Ivo Cersósimo, José Maranhão, Ubiratan Spinelli, Cunha Bueno e Siqueira Campos. BRASIL. Assembleia Nacional Constituinte. Ata da 246ª sessão da Assembleia Nacional Constituinte, 12 de abril de 1988, p. 486.

33 FAILDE, Paulo Roberto. Depoimento [agosto de 2022]. Entrevistador: Jetson José da Silva. Google Meet (1h:02 min) A entrevista na íntegra encontra-se transcrita 08650.103062/2021-62.

34 Assembleia Nacional Constituinte. Ata da 246ª sessão da Assembleia Nacional Constituinte, 12 de abril de

Seguindo a mesmo caminho, a declaração de voto do presidente da Assembleia Constituinte, Ulysses Guimarães, também é bastante emblemática. Na expectativa de aprovação da junção emendas, o deputado declarou:

Senhores, estamos a um passo da realização de um grande sonho: a Polícia Rodoviária Federal passará ter o tratamento justo, que sempre mereceu, no texto da nossa lei maior, a Constituição da República Federativa do Brasil [...] buscamos aprovar o dispositivo que fortalece a Polícia Rodoviária Federal, porque a guarda das rodovias federais, em todo território nacional, é imperativa para a perfeita assistência aos usuários das estradas, além de combater como força auxiliar, o tráfico de drogas, o contrabando, a sonegação e a subversão.³⁵

E o deputado arrematou com seguinte alerta:

Infratores, traficantes, contrabandistas, ladrões de veículos motorizados e criminosos de todas as espécies, que usam as rodovias federais do Brasil, baixem o topete, sejam menos audaciosos, pois a impunidade não terá mais vez: a Polícia Rodoviária Federal passa a ser, verdadeiramente, Polícia, a ter poder de Polícia, com "P" maiúsculo e o Agente de Polícia Rodoviária é o ponto inicial de uma carreira estruturada, garantia pela nova Carta Magna.³⁶

Esse mesmo entusiasmo é que se nota também entre os policiais:

Foi lindo, pelo menos assim as pessoas com quem eu convivia na época, todo mundo gostou muito. Todo mundo gostou. Porra! Agora eu sou polícia, agora eu tenho estabilidade, agora eu tenho isso, agora eu tenho aquilo, porra! Eu era policial com carteira assinada CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), eu tinha carteira assinada. Aí é um troço que não te dá [...] um amparo, né? Você fica meio que com medo as coisas. E dali em diante, não. Dali em diante, a coisa realmente você passou a ser de fato e de direito, né? Antigamente você era policial de fato, né? Mas de direito você não era [...].³⁷

1988, p. 452.

35 BRASIL. Assembleia Nacional Constituinte. Ata da 246ª sessão da Assembleia Nacional Constituinte, 12 de abril de 1988, p. 458.

36 Idem.

37 BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 05 de outubro de 1988, art. 144.

Foto 03: Discurso de Ulysses Guimarães



Fonte: Fundação Ulysses Guimarães, 1988.

Com 428 votos favoráveis, apenas dois contrários e uma abstenção, a Emenda resultante da fusão foi aprovada. Com a finalidade geral “[...] preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio”³⁸, ficou nítido o intento dos constituintes de conferir um maior grau de institucionalização à Polícia Rodoviária Federal, seja na segurança viária, seja no combate ao crime.

Nos primeiros anos da década de 1990, de uma equipe de funcionários deslocados para fiscalizar o trânsito de veículos em pequeno e precário trecho de rodovias, a antiga “Polícia das Estradas” se converteu em departamento e se integrou à estrutura organizacional do Ministério da Justiça. Diga-se de passagem, um avanço que também não foi uma tarefa simples. Bem destacado por Rocha (2021), essa inclusão na estrutura do Ministério da Justiça foi graças a um amplo esforço de convencimento junto ao Congresso Nacional. Editada pelo presidente Fernando Collor, a Medida Provisória nº 150/1990, que tratava da reestruturação administrativa do governo federal, não incluía a Polícia Rodoviária Federal em nenhum dos ministérios. Muito embora tivesse a sua existência garantida no texto constitucional, era um momento de instabilidade política e econômica, com extinção de órgãos, disponibilidade e demissão servidores em razão da ousada reforma administrativa proposta pelo governo Collor. (VILLA, 2016) Após inclusão de emendas e debates, essa medida provisória foi transformada em lei, mas com a inserção da PRF na estrutura do MJ.³⁹

³⁸ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 05 de outubro de 1988, art. 144.

³⁹ BRASIL. Lei nº 8.028 de 12 de abril de 1990. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências.

02

A POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL E O ENFRENTAMENTO À CRIMINALIDADE



Sem deixar de lado uma perspectiva de longa duração⁴⁰, é possível perceber a existência de três momentos no enfrentamento ao crime na Polícia Rodoviária Federal. Para evitar qualquer má interpretação, é importante que seja dito que, apesar dessa tentativa de periodização, essas temporalidades não estão separadas. Muito pelo contrário, elas se completam em um todo coerente. Como será visto logo adiante, não só por seu caráter regional, a primeira fase foi marcada por esforços individuais e influenciada diretamente pela vocação profissional. Não é forçoso dizer que boa parte das ações desse período foi desempenhada mais por um pequeno grupo de policiais, isolados e com foco em questões locais, que em virtude de um projeto estratégico institucional. Já como parte de uma política mais ampla, o segundo momento se destacou pelos esforços de consolidação das ações de combate ao crime em todo país, quando foram lançadas as principais bases de padronização, normatização, capacitação e desenvolvimento tecnológico dessa frente de trabalho na instituição. Melhor situada nos dias atuais, a terceira fase tem como principal característica o fortalecimento do “Policimento Orientado por Inteligência”⁴¹ como estratégia de melhoria do desempenho da instituição no enfrentamento ao crime. Como o próprio nome já diz, essa estratégia é baseada em informações coletadas da área de inteligência. Complementando o modelo tradicional de policiamento, conjugando novas tecnologias e com uma elevada capacidade analítica, esse processo impulsionou ainda mais resultados operacionais da PRF.

Retornando mais uma vez ao processo de fortalecimento institucional, nos primeiros meses de 1991, além de uma leitura atualizada das atribuições da Polícia Rodoviária Federal, a publicação da nova estrutura regimental do Ministério da Justiça um importante lastro institucional no combate à criminalidade. Com status de departamento, exercendo com exclusividade o “[...] patrulhamento nas rodovias federais”, segundo a norma caberia ao órgão colaborar na prevenção e repressão dos:

- a) crimes de furtos e roubos de veículos e bens;
- b) crimes contra a vida, o patrimônio, a ecologia e o meio ambiente;
- c) tráfico de entorpecentes e drogas afins, contrabando descaminho;
- d) outras infrações e demais crimes previstos em lei.⁴²

⁴⁰ Sem perder de vista as variações graduais, o conceito de “longa duração” permitiu a pesquisa histórica atuar em uma perspectiva mais extensa ao se atentar para as permanências e continuidades. Para saber mais, ver: Barros, José D’Assunção. *O Tempo dos Historiadores*, Editora Vozes, Petrópolis, 2013.

⁴¹ Para saber mais sobre a influência do Policiamento Orientado pela Inteligência no desempenho da PRF na apreensão de drogas, ver: BRASIL, Daniel Alves. *O policiamento orientado pela inteligência e o desempenho da polícia rodoviária federal na apreensão de drogas*. Dissertação (mestrado em Administração Pública). Universidade de Brasília: Brasília, 2022.

⁴² BRASIL. Decreto nº 11, de 18 de janeiro de

Sem destoar da evolução de suas atribuições construídas desde 1928, a assinatura desse instrumento normativo serviu para reafirmar a importância do trabalho da instituição como um instrumento de garantia da paz social à luz da nova ordem constitucional.

Ainda em 1991, o ministro Jarbas Passarinho aprovou o primeiro regimento interno do DPRF. Além de definir a estrutura básica do órgão central em Brasília, o documento estabeleceu as atribuições, normas gerais de organização e funcionamento da instituição nos estados. Responsável pela gestão estratégica na capital federal, a sua Diretoria possuía apenas uma coordenação geral, duas coordenações e mais sete divisões. No restante do país, eram 21 superintendências, 03 distritos e 155 delegacias.⁴³

De maneira embrionária, houve a preocupação em criar nesse primeiro regimento, tanto na sede nacional, como nos estados, estruturas específicas para atender as demandas crescentes da sociedade brasileira por mais segurança: o Setor de Policiamento e Operações Especiais (SPOE) e o Setor de Roubos e Furtos de Veículos (SRFV)⁴⁴. O Setor de Policiamento e Operações Especiais, em que pese os recursos escassos, foi uma importante iniciativa para esse tipo de atividade. Com previsão regimental, trata-se do primeiro grupo formado por policiais rodoviários federais, voluntários e com habilidades específicas, dedicados a operações de prevenção e repressão à criminalidade nas rodovias federais. De acordo com o regimento, não obstante as ações ordinárias, esse grupo seria responsável por “[...] supervisionar, promover, controlar e executar as operações especiais”, apoiando também as demais forças policiais em “[...] missões, cujas características exigem táticas e procedimentos especiais”.⁴⁵

Entretanto, apesar do SPOE ser a primeira equipe criada regimentalmente com atribuições específicas para o combate ao crime, tem-se notícia de grupos de policiais que se organizaram anteriormente para desenvolver esse tipo de atividade.⁴⁶ Em mais uma importante contribuição,

1991. *Aprova a estrutura regimental do Ministério da Justiça e dá outras providências*.

⁴³ Kramer (2006, p. 23) observa que, após se transformar em um órgão independente, foi necessário um grande esforço para se reconstruir todo o aparato burocrático para administrar o que até então era realizado pelo DNER. Ainda segundo o autor, apesar das inovações, optou-se por utilizar o modelo organizacional anterior como modelo. (KRAMER, 2006) Ver também: BRASIL. Portaria nº 237, de 10 de maio de 1991. *Aprova o Regimento Interno do Departamento de Polícia Rodoviária Federal*.

⁴⁴ Na capital federal, subordinada a Coordenação-Geral de Operações, havia a Seção de Policiamento e Operações Especiais. Diferentemente do setor nas regionais, essa seção possuía uma função de supervisão, estudo, proposição de normas e diretrizes.

⁴⁵ BRASIL. Decreto nº 11, de 18 de janeiro de 1991. *Aprova a estrutura regimental do Ministério da Justiça e dá outras providências*. Dois anos mais tarde, esse decreto foi revogado pela Portaria nº 417, assinada pelo ministro da Justiça Maurício Corrêa. BRASIL. Portaria nº 417, de 26 de outubro de 1993. *Aprova o Regimento Interno da Secretaria de Trânsito – SETRAN*.

⁴⁶ Apesar da ausência de documentação precisa sobre a fundação, baseado em alguns depoimentos, acredi-

Wolnei de Almeida lembra que a criação desse tipo de equipe na PRF era realizada mais pela iniciativa pessoal e o comportamento proativo que por força de uma norma. Usando uma linguagem descontraída, destaca que a existência de um policial “[...] prafrentex” era condição suficiente para o surgimento desse tipo grupo. Se um policial indagasse o chefe regional na intenção de “[...] montar uma equipe chamada tal”, a resposta seria: “começa amanhã!”, complementa Wolney de Almeida.⁴⁷

Empregado por volta dos anos de 1960 para se referir às pessoas que desafiavam padrões sociais, o emprego do termo “prafrentex” é uma ancoragem privilegiada para refletir sobre o caráter de vanguarda dessas ações na PRF. E a palavra vanguarda também não é usada aqui por acaso. É no sentido de algo novo que escapa à tendência dominante, representando, muitas das vezes, às bases do desenvolvimento futuro.

Em uma instituição que surge da necessidade de apoio às ações de infraestrutura rodoviária, não é de se estranhar uma vocação inicial para fiscalização de trânsito. Essa relação aparece de forma significativa nas lembranças de Eugênio:

Era exclusivamente trânsito, porque era a polícia do DNER. Era uma polícia que era um puxadinho do DNER. Então, era só trânsito. O carro-chefe era só trânsito. E desde essa época, embora fosse um polícia do DNER, eu já prendia muita gente.⁴⁸

Lotado inicialmente no interior da Bahia, região historicamente assolada pelo roubo a ônibus (INOUE, 2012), o policial rodoviário federal Eugênio recorda também que uma atuação focada no combate ao crime podia ser entendida como alheia às atribuições do órgão:

Muito assalto a ônibus, a assalto a transeuntes, barraqueiros, assalto a mão armada. Nós tínhamos a orientação de não interferir nessa situação, porque era um trabalho da PM. Teria que ser informado ao batalhão, a um destacamento militar que estava tendo um problema assim [...]. Atendendo um acidente, atendendo alguma coisa, se tivesse alguma coisa, a gente tinha essa interferência, mas não diretamente sair para fazer esse combate.⁴⁹

Inclusive, dependendo do ponto de análise, realizar

atividades dessa natureza podia soar até mesmo como uma transgressão. Em outro trecho precioso da memória Wolnei de Almeida é possível perceber esse conflito no processo de construção da identidade institucional da PRF:

[...] antigamente, quem fazia o serviço na rodovia para as empresas trabalharem era a gente. Quem ficava sinalizando para consertar asfalto, pintura de faixa, acompanhando a máquina, era gente. E no meu serviço, com duas horas, tinha um flagrante. E tinha que parar a obra. Tinha que parar a obra para eu ir para a delegacia fazer o flagrante. Baixou uma ordem [o engenheiro do DNER]: “infração só à vista para parar o carro”. O quê que eu fazia? Eu parava o carro errado... [risos] achava a infração: “olha, infração à vista, oh, doutor!”.⁵⁰

Apesar de se tratar de uma postura ético-desobediente, esses comportamentos desviantes foram capazes de se transformar em um meio ignitor apto em motivar uma perturbação institucional capaz de criar uma ressignificação necessária a sua evolução. Auxiliando a compreender esses processos de mudança, Kraemer (2022) destaca ainda que essa zona de tensão entre a inovação, permanência e assimilação de novas aprendizagens possui resultados não calculados e sem controle. Ao parafrasear o autor, pode-se dizer que esses processos são como a água que escorre e contorna obstáculos, escapando de barreiras de maneira bastante fluida. (KRAEMER, 2022, p. 165) Assim como várias outras, essas mudanças ocorreram na linha de frente, de forma não planejada e desinteressada. A despeito de normas, imposições hierárquicas ou restrições estruturais, pouco a pouco, essas novas aprendizagens se institucionalizam.

Contemporâneo de Wolney de Almeida, ao mesmo tempo em que expõe esse conflito de identidade, é possível perceber nas memórias de Eugênio a reformulação desses valores institucionais:

As pessoas mais velhas que eu, elas achavam que a polícia não devia usar nem usar arma. A Polícia Rodoviária não precisava usar arma por causa do serviço de trânsito, mas eu já tinha a visão naquela época, de que a evolução do serviço era uma coisa natural. E essa situação ia ter que mudar um dia. Assim como foi mudando e hoje está bem melhor. Ainda falta muito, mas tá bem melhor.⁵¹

Indubitavelmente o pioneiro e a maior referência na atividade de ensino na PRF, Failde recorda com orgulho do

ta-se que a superintendência da Bahia foi a pioneira na criação de grupos especializados no combate ao crime no final dos anos de 1980.

⁴⁷ ALMEIDA, Wolnei. Depoimento [julho de 2022]. Entrevistador: Jetson José da Silva. Google Meet (1h:33 min) A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no processo nº 08650.103062/2021-6.

⁴⁸ QUEIROZ, Andre Eugênio de. Depoimento [agosto de 2022]. Entrevistador: Jetson José da Silva. Google Meet (00h:59 min) A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no processo nº 08650.103062/2021-6.

⁴⁹ Idem.

⁵⁰ ALMEIDA, Wolnei. Depoimento [julho de 2022]. Entrevistador: Jetson José da Silva. Google Meet (1h:33 min) A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no processo nº 08650.103062/2021-6.

⁵¹ QUEIROZ, Andre Eugênio de. Depoimento [agosto de 2022]. Entrevistador: Jetson José da Silva. Google Meet (00h:59 min) A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no processo nº 08650.103062/2021-6.

GERCO: Grupo Especial de Repressão ao Crime Organizado. No início da década de 1990, essa equipe foi criada no Rio de Janeiro após a morte de policial rodoviário federal:

Esse grupo foi composto por dez policiais, a princípio, porque foi a morte de um colega motociclista. Ele foi morto na Ponte [Rio-Niterói] E o superintendente [...] me chamou no gabinete e mandou criar um grupo. Assim, foi feito. E passado uns meses, finalizou o inquérito [...] e aí esse grupo permaneceu fazendo uma atividade nas rodovias, ou seja, começamos nos empenhar para combater roubo de carga, roubos e furto.⁵²

Acompanhando um país que passava por intensas transformações políticas, sociais e econômicas, a década de 1990 foi marcada por um intenso processo de mudanças. Apesar da grande conquista com ingresso na Constituição federal, a instituição entrou nessa década com graves problemas de infraestrutura, carência de servidores, baixa remuneração e sistemas obsoletos.

Nesse sentido, a viagem de inspeção promovida pela antiga Divisão de Policiamento e Segurança Rodoviária, em 1992, possui informações muito ricas. Passando por seis estados diferentes, a precariedade das instalações chamou muito atenção dos policiais. Segundo o relatório, havia unidades operacionais que ainda eram “[...] em madeira e sequer recebeu uma pintura; existem goteiras no telhado e a madeira das paredes já está apodrecendo.”⁵³ Algo preocupante também foi a falta de combustível e as várias viaturas com problemas mecânicos. Em um dos lugares da visita, a equipe visualizou algumas viaturas que estavam “[...] com problemas na partida elétrica (só pegando no tranco), regulagem nos motores e problemas no câmbio.”⁵⁴ A situação do armamento não era diferente:

Em alguns dos postos inspecionados o armamento disponível é precário e necessita de manutenção e encontramos armas sujas e algumas enferrujadas. As espingardas de repetição, em alguns postos, permanecem trancadas em recintos cujo acesso é restrito ao Chefe da Delegacia ou substituto. A munição cal. 38 disponível para o serviço aparenta estar vencida e, em alguns postos, conforme nossa disponibilidade, promovemos a substituição dos cartuchos.⁵⁵

Constituindo-se como reflexo e, ao mesmo tempo, a expressão de novas atitudes, os significativos avanços

normativos foram capazes não apenas de influenciar positivamente a efetivação de novas práticas de gestão e atuação, mas também de criar um novo compromisso institucional rumo à superação dessas dificuldades.

Em 1993, uma nova portaria assinada pelo ministro Maurício Correia integrou a PRF à Secretaria de Trânsito do Ministério da Justiça.⁵⁶ Apesar de estar subordinada diretamente a um setor responsável supervisão da política nacional de trânsito, a PRF manteve praticamente todas as suas atribuições previstas no regimento anterior, incluindo as suas competências na prevenção e repressão aos mais variados crimes.

Seguindo na dinâmica de fortalecimento institucional, assinado pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, o Decreto n.º 1.655/1995 não só consolidou uma construção histórica sobre as atribuições gerais da PRF, como também deixou clara sua vocação na segurança pública:

[...] colaborar e atuar na prevenção e repressão aos crimes contra a vida, os costumes, o patrimônio, a ecologia, o meio ambiente, os furtos e roubos de veículos e bens, o tráfico de entorpecentes e drogas afins, o contrabando, descaminho e os de mais crimes previstos em leis.⁵⁷

Um ano depois, em sintonia com Ministério da Justiça em sua atuação direta na elaboração e adoção de políticas públicas destinadas à defesa dos cidadãos e à proteção de seus direitos, a PRF foi integrada à Secretaria de Planejamento de Ações Nacionais de Segurança Pública.⁵⁸ Recém-criada não apenas para assessorar o ministro da Justiça nos assuntos referentes à segurança pública, essa nova secretaria tinha a pretensão de planejar e articular ações nacionais de enfrentamento à criminalidade em todo país. (CABRAL, 2012)

Com o decreto n.º 2.802, de 13 de outubro de 1998, a PRF adquiriu um papel ainda mais importante na estrutura regimental do MJ. Ao lado do Departamento de Polícia Federal, a PRF deixou de estar vinculada a uma secretaria. Com canal de comunicação direta com ministro, esse novo espaço no organograma garantiu ao órgão mais autonomia na sua gestão administrativa, financeira e operacional.⁵⁹

Ao lado desse fortalecimento externo, interna-

⁵⁶ BRASIL. Portaria n.º 417, de 26 de outubro de 1993. Aprova o Regimento Interno da Secretaria de Trânsito – SETRAN.

⁵⁷ BRASIL. Decreto n.º 1.655, de 03 de outubro de 1995. Define a competência da Polícia Rodoviária Federal, e dá outras providências.

⁵⁸ BRASIL. Decreto n.º 1.796, de 24 de janeiro de 1996. Aprova a estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e funções gratificadas do Ministério da Justiça e dá outras providências.

⁵⁹ BRASIL. Decreto n.º 2.802, de 13 de outubro de 1998. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e Funções Gratificadas do Ministério da Justiça, e dá outras providências.

⁵² FAILDE, Paulo Roberto. Depoimento [agosto de 2022]. Entrevistador: Jetson José da Silva. Google Meet (1h:02 min) A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no processo n.º 08650.103062/2021-6.

⁵³ KRAMER, Antônio Carlos Pinto. Relatório de viagem de inspeção, 30 de novembro de 1992, SEI PRF n.º 9942736, p. 04.

⁵⁴ *Idem*, p. 06.
⁵⁵ *Ibidem*, p. 05.

mente também houve importantes mudanças. Ao final da década de 1990, é notável uma significativa expansão da sua estrutura administrativa, orçamentária e de seus recursos humanos. Em meio a uma grave crise de segurança pública⁶⁰, o presidente Itamar Franco rompeu um longo período sem admissão de novos policiais. Em 1994, com concurso para 4.438 vagas, praticamente dobrou a quantidade de policiais rodoviários federais⁶¹. Com orçamento também não foi diferente. Em 1992, orçamento da instituição, incluindo os gastos com pessoal, era de apenas R\$ 73.576,96⁶². Em 1999, a dotação inicial subiu para mais quinhentos milhões de reais.⁶³

Com esse maior aporte orçamentário, junto com a entrada de carros mais modernos no país⁶⁴, a frota de viaturas foi renovada. Os primeiros helicópteros também foram adquiridos nesse período.⁶⁵ Em 1996, a Polícia Rodoviária Federal assumiu a vanguarda na modernização no uso de armas de porte, tornando-se a primeira instituição policial brasileira a usar o calibre .40 S&W⁶⁶. Os antigos revólveres foram deixados de lado e todos os policiais receberam pistolas.⁶⁷ Antes mesmo disso, o órgão já tinha aparelhado algumas unidades operacionais com espingardas calibre 12.

Foto 04: Setor de Operações Especiais do MS



Fonte: arquivo pessoal, 1996.

As áreas criadas especificamente para o combate ao crime não ficaram alheias às mudanças. Em 1996, com alteração do regimento interno o antigo SPOE passou a se chamar Setor de Operações Especiais (SOE)⁶⁸. Com mais efetivo, armas e viaturas novas, essas equipes ganharam mais corpo e, cada vez mais, operações de combate ao crime foram deflagradas em todo país:

Vinha também o pessoal do Mato Grosso do Sul, vinha de Piauí, do Ceará, de Brasília. Não tinha operação nos anos 80 [...] Em 1994, entrou a nova turma, reforçou mais, aí continuou tendo essas operações.⁶⁹

Ainda naquele ano, embalada por essa nova concepção, surgiu mais uma importante iniciativa para o desenvolvimento das equipes especializadas: Comandos de Policiamento Especial. Na concepção inicial do projeto, assemelhando-se às forças armadas, essa estrutura seria subdivida em Grupamentos de Policiamento Especial que, por sua vez, teria frações menores denominadas de Grupos de Policiamento Especial (GPE)⁷⁰. O conceito desse projeto era a criação de equipes, preparadas e equipadas, para atuar em operações de combate a criminalidade. A previsão inicial era formar 43 grupos, empregando um total de 688 policiais disponíveis para atuar em qualquer lugar do país. Não haveria mudança de lotação, mantendo os policiais em condições de pronto acionamento.

O processo de seleção dos policiais foi constituído em duas etapas. A primeira compreendia exames médicos, teste físico e avaliação psicológica. O segundo mo-

60 Em 1993, as mortes na Igreja da Candelária e Vigário Geral provocaram grande repercussão em todo país e na comunidade internacional. Na ocasião, o então presidente Itamar Franco fez a seguinte declaração: "O massacre deve doer em nossa face como uma bofetada humilhante". Chacina da Candelária. Revista Isto é. 29 de dezembro de 1999. Disponível em: <https://istoe.com.br/>. Acesso em 22 de setembro de 2022.

61 A "Proposta de otimização operacional da Polícia Rodoviária Federal", produzido pela Casa do Inspetor em 1992, consta que o efetivo da PRF neste ano era de 5700 policiais. Ao final dessa década, o efetivo da PRF chegou à casa dos 8.223 servidores. RIPEL, Orlando. Proposta de otimização operacional da Polícia Rodoviária Federal. União do Policial Rodoviário Federal "Casa do Inspetor". Rio de Janeiro, 1992, p. 6-14. SEI PRF nº 9163857. BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Diretoria de Pessoal (DGP).

62 BRASIL. Lei nº 8.409 de 28 de fevereiro de 1992. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 1992.

63 BRASIL. Lei nº 9.789, de 23 de fevereiro de 1999. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 1999.

64 A abertura comercial iniciada no governo Collor trouxe grandes novidades para mercado automobilístico brasileiro. Além da chegada de novas tecnologias, esse período é marcado por uma drástica revisão de projetos, processos produtivos e formas de distribuir de veículos. Para saber mais, ver: AJIMURA, Renato Eiji. As mudanças da indústria automobilística brasileira a partir da década de 90: as principais políticas setoriais e a nova distribuição geográfica do segmento. Dissertação (Mestrado em Economia). Fundação Getúlio Vargas. São Paulo, 2007.

65 BRISOLLA, F. Castigo que vem do céu. Jornal do Brasil. 18 de abril de 1999, Caderno Cidade, p.25.

66 Após um episódio conhecido o "Tiroteio de Miami", em 1982, o calibre .40 S&W foi desenvolvido nos Estados Unidos da América por solicitação do Federal Bureau of Investigation (FBI). À época, a crença era que o calibre 9 mm era impotente perante as ameaças as quais os agentes tinham que lidar. Mais tarde, próprio FBI, em razão de melhores qualidades técnicas e análise de resultados aplicados à balística terminal, retornou ao calibre 9 mm. Para saber mais sobre fatídico evento, ver: Meireles, Edmundo y Elizabeth. Tiroteio em Miami: cinco minutos que cambriaram el FBI. Editorial Melusina: Madrid, 2020.

67 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Edital de Audiência Pública nº 02/2017 (SEI nº 8359488).

68 BRASIL. Portaria nº 776, de 30 de dezembro de 1996. Aprova o Regimento Interno da Secretaria de Planejamento de Ações Nacionais de Segurança Pública.

69 QUEIROZ, Andre Eugênio de. Depoimento [agosto de 2022]. Entrevistador: Jetson José da Silva. Google Meet (00h:59 min) A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no processo nº 08650.103062/2021-6.

70 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Portaria nº 97, de 07 de março de 2001. Cria Comandos de Policiamento Especial.

mento da seleção era o Curso de Policiamento Especial, composto por duas fases: formação básica e o período de especialização⁷¹. Concebido para oferecer o que havia mais de moderno em técnicas policiais, o curso básico possuía 280 horas-aula, oferecendo treinamento de tiro de combate, operações aéreas, controle de distúrbios, combate em ambiente fechado, gerenciamento de crises, técnica verticais, entre outras.⁷² Após a formação básica, as equipes do GPE atuaram em bloqueios de rodovias por manifestação social ou no policiamento em locais com altos índices de criminalidade. Inclusive, em 2001, o GPE foi deslocado para Santa Catarina para apoiar nas buscas dos criminosos que assassinaram dois policiais rodoviários federais durante uma abordagem na BR-101.⁷³

Após a realização de sete edições do curso básico, formando 468 policiais, por uma decisão de gestão, o projeto foi sobrestado, mas deixando um importante legado.⁷⁴ Além de um fomento a esse tipo de atividade, entregando policiais mais capacitados e treinados para toda instituição, a iniciativa do GPE foi um celeiro de novos talentos. Em pouco tempo, motivados por essa nova

missão institucional, uma parte desses policiais, passou a ocupar funções estratégicas ligadas às atividades de ensino e operacional da PRF. Outra parcela, trabalhando diretamente nas unidades operacionais, após agregar essas novas competências, impulsionou significativamente o volume de ocorrências criminais.

Nesse novo cenário, a criação da Divisão de Combate ao Crime (DCC) representa um importante capítulo da história da PRF. Em 2003, atrelada à Coordenação-Geral de Operações, essa nova divisão nasceu com a intenção de avançar as estratégias organizacionais de redução da criminalidade e da violência. A DCC, como era mais conhecida, atuou em várias frentes de trabalho que envolveu, não apenas ações internas, mas também atividades de fortalecimento institucional externamente. Nas palavras do seu primeiro chefe, com a criação da DCC “[...] a Polícia Rodoviária Federal declara efetivamente sua disposição com o enfrentamento ao crime.”⁷⁵ Desde o primeiro regimento interno, havia a previsão na estrutura do órgão central de áreas similares à DCC como foi o caso da “Seção de Policiamento e Operações Especiais”

Foto 05: Curso de Básico de Policiamento Especial



Fonte: arquivo pessoal, 2002.

71 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Instrução Normativa nº 01, de 08 de março de 2001. Regula a composição e atuação dos Comandos de Policiamento Especial.

72 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Certificado do Curso Básico de Policiamento Especial, 11 de maio de 2002.

73 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Relatório de Operações realizadas em 2001, 15 de janeiro de 2002. SEI nº 11718196. Policiais rodoviários são mortos na BR-101 em Santa Catarina. Folha de São Paulo. 14 de abril de 2001. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/folha/>. Acesso em 29 de setembro de 2022.

74 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Coordenação-Geral de Ensino. Relatório de gestão (2001-2003), p. 20, SEI nº 10459233.

(1993) ou da “Divisão de Operações Especiais” (1996). Entretanto, além ter sido implantada de fato, ao contrário dessas estruturas anteriores, a Divisão de Combate ao Crime possuía uma competência regimental muito mais ampliada e exclusivamente focada no enfrentamento da criminalidade nas rodovias federais.⁷⁶ Subordinada a ela-

75 DI MAMBRO, Giovanni Bosco Farias. Projeto de estruturação e padronização dos Núcleos de Operações Especiais, 2006, p.02.

76 BRASIL. Ministério da Justiça. Portaria nº 3.741, de 15 de dezembro de 2004. Aprova o Regimento Interno



Fonte: arquivo pessoal, 2002.

foi criado o Núcleo de Policiamento Especializado (NPE). Grosso modo, além de auxiliar na construção dos projetos de inovação, o NPE era responsável por operacionalizar as atividades desenvolvidas pela DCC.

No âmbito interno, como parte de uma decisão estratégica, houve um grande esforço inicial de fortalecer as equipes de policiamento especializado nos estados. Em meados dessa década, já com nova denominação de Núcleo de Operações Especiais (NOE)⁷⁷, esses grupos ainda possuíam uma condição vulnerável e com pouca padronização. Nas delegacias, esse cenário era ainda pior. Não chegava a uma dezena em todo país as cidades interioranas que possuíam equipes dedicadas ao combate ao crime nas rodovias federais.

Nesse aspecto, ainda em 2004, em um despacho sobre grupos de operações especiais, é possível perceber o empenho da DCC, desde a sua gênese, de normatizar a “[...] criação, seleção, manutenção e emprego de grupamentos especializados em todas as Regionais [...]”⁷⁸. Para sanar essas dificuldades, foram desenvolvidas várias iniciativas, que foram desde a criação de treinamentos especializados, passando pela prospecção e aquisição de equipamentos, até o estabelecimento de uma filosofia própria e original de atuação. Ao longo do amadurecimento desse processo, especialmente pelo o seu caráter aberto e horizontal, desenvolveu-se uma atuação em rede entre os Núcleos de Operações Especiais e a Divisão de Combate ao Crime. Por não haver uma vinculação regimental direta, a relação entre essas equipes era

ideológica, técnica e identitária.

Esses primeiros anos, provou ser um período fértil para o surgimento de diversos cursos, especialmente pelo vácuo em relação a programas de capacitações especializadas no enfrentamento ao crime. Em parceria com área de ensino, a DCC criou o Curso de Técnicas de Policiais de Combate ao Crime (TPCC), em 2006, Curso de Operações de Controle de Distúrbios (COCD), em 2008, Curso de Progressão em Área de Caatinga (CPAC), em 2010. Assim como no projeto GPE, esse ciclo de capacitação não ficou restrito aos policiais lotados em equipes especializadas. Ao contrário, no final dos anos 2000, esses cursos atingiram quase 1000 policiais rodoviários federais, correspondendo a mais de dez por cento de todo o efetivo à época.⁷⁹

Nessa mesma toada, foram desenvolvidas as operações temáticas de combate ao crime. Em 2005, principalmente focado no efetivo dos postos de fiscalização, o conceito desse programa de qualificação profissional deu seus primeiros passos na direção de intercambiar experiências e aprendizagens profissionais entre policiais de diferentes regiões do país.⁸⁰ Após aulas teóricas e oficinas práticas, a operação ganha consistência em campo, onde os policiais são apoiados por monitores experientes durante a fiscalização em um tema específico. As primeiras operações tiveram como objetivo a fraudes veiculares (OTEVEIC), o tráfico de drogas (OTENARCO) e crimes ambientais (OTECA), expandindo-se pouco tempo depois para os crimes contra o fisco e a saúde pública (OTEFIS) e aos crimes contra

do Departamento de Polícia Rodoviária Federal.

⁷⁷ Com advento da Portaria nº 166, em 16 de fevereiro de 2001, o Setor de Operações Especiais (SOE) passou a ser chamado de Núcleo de Operações Especiais (NOE).

⁷⁸ BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Despacho DCC/CGO, processo nº 08.650.001.635/2003, fl. 18.

⁷⁹ Em 2010, o efetivo total da PRF era de 9270 policiais, conforme dados da Diretoria de Pessoal.

⁸⁰ BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Relatório de Operações nº 005/05 – DCC/CGO, Brasília, 30 de abril de 2005.

Foto 07. Grupos de enfrentamento



Fonte: Arquivo pessoal, 2020.

os direitos humanos (OTECD). Antes das operações temáticas, o tirocínio adquirido com anos de experiência era transmitido entre os policiais de maneira lenta e limitada. E ainda corria o grave risco de se perder essas competências durante essa cadeia de transmissão.

Com essa iniciativa, além de preservar e sistematizar o aprendizado técnico desenvolvido diretamente em campo, alargou-se o seu alcance. Somente no biênio 2012-2013, foram planejadas, coordenadas e executadas 25 operações temáticas focadas no narcotráfico e fraudes veiculares, alcançando mais de 900 policiais dos mais variados estados.⁸¹ Com policiais de várias partes do país e com experiências diversas, para cada área temática foi criada um colegiado que, não só planejava, promovia e coordenava as operações, como também tem um caráter consultivo e propositivo.⁸²

Merecendo um capítulo à parte, a atividade de cinotecnia iniciada em 1998, também ganhou força com a DCC. Além de um aporte normativo, aquisição de cães e viaturas de transporte, surgiram novos canis e outros foram homologados ou ampliados. Com Curso de Guia de Cães Farejadores de Drogas, a partir de uma nova metodologia de trabalho, saltou de uma dezena para mais de uma centena a quantidade de cinotécnicos.⁸³

Despontada no Rio Grande do Sul em 1999, a atividade de controle de distúrbios, assim como a

81 O uso do tempo verbal no presente foi proposital, pois essas operações continuam sendo realizadas. Os dados foram extraídos das seguintes ordens de serviço da Divisão de Combate ao Crime: nº 108/2013; nº 111/2013; nº 128/2013; nº 148/2013; nº 149/2013; nº 173/2013; nº 174/2013; nº 004/2012; nº 009/2012; nº 010/2012; nº 18/2012; nº 25/2012; nº 27/2012; nº 30/2012; nº 031/2012; nº 34/2012; nº 48/2012; nº 051/2012; nº 87/2012; nº 88/2012; nº 094/2012; nº 102/2012; nº 113/2012; nº 114/2012; nº 135/2012.

82 Grupo de Enfrentamento às Fraudes Veiculares (GEFRAV), o Grupo de Enfrentamento ao Narcotráfico (GENARC), o Grupo de Enfrentamento aos Crimes Ambientais (GECAM), o Grupo de Enfrentamento aos Crimes contra o Fisco e à Saúde Pública (GEFIS) e o Grupo de Enfrentamento aos Crimes contra os Direitos Humanos (GECDH).

83 Para saber mais sobre a história da cinotecnia na PRF, ver: BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Apostila VIII curso de operações com cães farejadores, 2018, p.11 a13.

cinotecnia, foi fortalecida e incentivada. Sem o tradicional apoio da Brigada Militar por desalinhamento entre o poder estadual e o governo federal, para lidar com múltiplas interdições de rodovias federais, a Superintendência do Rio Grande do Sul buscou treinamento de controle de distúrbios junto ao Exército Brasileiro e realizou uma compra emergencial de tecnologias de menor potencial ofensivo e equipamentos de proteção.⁸⁴

Apesar dessa investida, essa modalidade de policiamento continuava com uma atuação restrita e sem qualquer normativo interno.⁸⁵ Com a inclusão do controle de distúrbios no âmbito das competências regimentais da DCC, houve a preocupação de formação de novos operadores para atuar em interdições de rodovias com uma doutrina própria e adaptada ao mandato policial baseado em valores democráticos. Dentro de um cenário de conflito, as forças de choque na PRF foram concebidas como uma alternativa de obediência às leis, visando sustentar e garantir direitos coletivos nas rodovias federais.

Com esse tom de reinvenção, houve o incentivo à expansão a essa ferramenta operacional que se deu, não somente com a criação do Curso de Controle de Distúrbios (2008), mas também pela aquisição de modernos equipamentos de proteção individual, tecnologias de menor potencial ofensivo, normatização da atividade e implantação de estruturas de comandos nacionais e regionais.⁸⁶

Foto 08. Força de choque PRF



Fonte: Arquivo pessoal, 2019.

84 A primeira força de choque da PRF surgiu no Rio Grande do Sul. BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Estágio de Operações de Controle de Distúrbios Cívicos (CDC). Porto Alegre: 1999.

85 BRASIL. Advocacia-Geral da União. Procuradoria Regional da 4ª Região. Parecer nº 02/99. Processo nº 08.650.001.635/2003, fl.05.

86 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Relatório de atividades força de choque 2011 a 2015.

Atividade de motociclismo não passou despercebida. De longe, ela é a atividade especializada mais antiga na PRF.⁸⁷ Tradicionalmente, as motocicletas eram empregadas em escoltas de autoridades ou policiamento de trânsito. Apesar de não possuir vinculação regimental direta com atividade, a DCC atuou como fomentadora do uso desse tipo de modalidade de policiamento como resposta a crimes cometidos por motociclistas. Além de facilitar o envio dos primeiros policiais para os cursos de referência em motopoli- ciamento tático e auxiliar na aquisição de motos próprias⁸⁸, essa divisão fez um esforço de convencimento sobre a viabilidade desse tipo de ferramenta operacional. Já em 2012, durante a Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável (Rio +20) essa estratégia começou a ser empregada de maneira articulada e integrada.⁸⁹

Apesar de escassas, as unidades especializadas nas delegacias regionais não eram uma novidade. Pouco a pouco, elas surgiram com intuito de atender as demandas locais, em uma miscelânea que envolvia atividades de segurança viária e combate ao crime. Inclusive, em meio uma confusão de denominações (“Equipe de Comando” “Grupo de Apoio ao Policial”, “Equipe Tática”, etc.)⁹⁰, por ocasião da elaboração do Manual de Rotinas Operacionais, em 2009, a Divisão de Combate ao Crime sugeriu a padronização do nome atual: Grupo de Patrulhamento Tático (GPT)⁹¹. Nos anos seguintes, a aquisição de armas e viaturas exclusivas estimulou ainda mais a criação desses grupos⁹². Após tramitar por dois anos, em 2013 a atividade foi regulamentada, passando

atuar “[...] prioritariamente na prevenção e repressão” da criminalidade na circunscrição das delegacias.⁹³

Analisado de modo exaustivo por Kraemer (2022), as novas atribuições recebidas pela PRF marcaram a sua essência, provocando uma busca por uma nova identidade. Esse esforço multidimensional e irreversível refletiu em diversos ramos da instituição. E com os uniformes não foi diferente. Ainda segundo Kraemer (2022), as mudanças da camiseta azul, substituída pela gandola e, por último, a combat-shirt, podem ser entendidas como uma das inúmeras facetas desse movimento identitário. Ora de maneira transgressora, ora de modo propositivo, a Divisão de Combate ao Crime contribuiu de modo significativo para essa mudança. Utilizada em operações e cursos promovidos pela DCC, a gandola foi usada primeiramente pelas equipes especializadas. Aos poucos ela foi disseminada, passou a ser usada por todo efetivo, tornando-se o uniforme operacional oficial com a publicação do regulamento de uniforme nos primeiros meses de 2012.⁹⁴

Desde muito cedo, a realização de operações faz parte do ofício da Polícia Rodoviária Federal, não sendo arriscado dizer que elas são recorrentes na memória da maioria dos policiais. Como já foi dito, com incremento de efetivo em 1994, percebeu-se um crescimento na quantidade de operações nas rodovias federais. Algo importante a ser observado é que muitas dessas ações eram focadas na fiscalização de trânsito e com uma limitação regional:

*Normalmente a gente fazia operação só dentro do próprio estado. Era difícil ter uma operação fora do estado, era muito difícil. E para viajar, só se houvesse alguma coisa que você tivesse que viajar [...]*⁹⁵

Ainda, em razão das deficiências de efetivo, muitas delas eram realizadas com apoio de outros órgãos:

*Quando havia alguma operação mais reforçada, sempre havia a participação da polícia civil, da polícia militar ou próprio exército apoiando [...] nos ajudavam pelo número baixo de policiais.*⁹⁶

87
88 Na aquisição de viaturas em 2008, assim como as viaturas para outros grupos táticos, a DCC fez o ar-razoado para a compra de motocicletas para motopoli- ciamento. À época, as motos da marca Yamaha, modelo XT660, venceram a licitação. Em 2012, policiais rodoviários federais foram enviados para realizar o Curso de Intervenção Rápida Ostensiva (CIRO) e Curso Tático em Ações Motociclísticas (CTAM), na PMDF e PMGO, respectivamente. Ambos os cursos são grandes referências no motopoli- ciamento tático. Na verdade, antes disso, em Goiás, alguns policiais rodoviários federais já realizavam patrulhamento com motocicletas, baseados nesse tipo de doutrina. De maneira embrionária, eles já ensaiavam o uso de dois policiais em uma moto, sendo que um deles dedicado à segurança da equipe, com mãos livres e a atenção difusa, conhecido popularmente com “garupa”. BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Termo de referência para aquisição de viaturas, processo n° 08650001701/2008-89, SEI n° 21355430, p.11-12.

89 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Relatório Operação Rio + 20, 2012, p. 04, SEI n° 9788176.

90 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Apostila Curso de Formação de Patrulheiros Rodoviários Federais, turma 1995, processo n° 08650.000110/1995, SEI n° 8648195. Instrução de Serviço n° 04/2009. Dispõe sobre a Implantação e diretrizes das Equipes Táticas das Delegacias do Rio Grande do Sul. THE, Daniel Sitônio. Carta ao chefe da 7ª Delegacia da SPRF/PE. Recife: 2008.

91 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Memorando n° 448/2009-DCC, processo n° 08650001008/2009-97, fl. 148.

92 Em 2009, Rio Grande do Sul; 2011, Minas Gerais, 2012. BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Instrução de Serviço n° 04/2009. Dispõe sobre a Implantação e diretrizes das Equipes Táticas das Delegacias do Rio Grande do Sul. Portaria n° 079, de 24 de fevereiro de 2012. Institui, no âmbito da 8ª Superintendência Regional, os Grupos de Policiamento Tático - GPT nas Delegacias PRF e dá outras providências. Instrução de Serviço n° 003, de 15 de setembro de 2011. Criação dos GPT na 4ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal em Minas Gerais.

93 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Instrução normativa n° 030, de 27 de novembro de 2013. Estabelece os procedimentos relativos às atividades do Grupo de Patrulhamento Táticos GPT no âmbito das Delegacias e Distritos da Polícia Rodoviária Federal.

94 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Instrução normativa n° 09, de 09 de maio de 2012. Regulamenta a apresentação pessoal, o uso de uniformes e trajes sociais no âmbito da Polícia Rodoviária Federal. Para saber mais sobre a evolução dos uniformes da PRF, ver KRAEMER, Rodrigo. Tempo e Poder em Processos de Aprendizagem Organizacional: um estudo de caso sobre mudanças do uniforme da Polícia Rodoviária Federal. Tese (Doutorado em Engenharia e Gestão do Conhecimento), Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2022.

95 FAILDE, Paulo Roberto. Depoimento [agosto de 2022]. Entrevistador: Jetson José da Silva. Google Meet (1h:02 min) A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no processo n° 08650.103062/2021-6

96 SZYDLOSKI, Reinaldo. Depoimento [setembro de 2022]. Entrevistador: Jetson José da Silva. Google Meet (1h:31min) A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no processo n° 08650.103062/2021-6.

Em uma convergência histórica de múltiplos fatores, partindo um patrimônio acumulado de diferentes campos de conhecimento, a DCC contribuiu para uma intensificação das operações de combate ao crime nas rodovias federais. Não só cresceu o número de ações, como também elas passaram a ser executadas de ma-

Foto 09: Operação Parcelso em Alagoas



Fonte: Alagoas 24 Horas.

neira sistematizada, estruturadas e ordenadas.

Nessa direção, os Jogos Pan-Americanos maximizaram ainda mais esse processo em construção. Em 2007, a complexidade envolvida na segurança desse megaevento exigiu um grande empenho e, ao mesmo tempo, estruturou várias possibilidades de crescimento institucional. É preciso dizer que, não apenas para a PRF, mas para todos os órgãos envolvidos, o Pan 2007 foi um teste decisivo em relação à capacidade do país em sediar grandes eventos esportivos. O Rio de Janeiro, não só foi uma oportunidade de atestar a expertise de planejamento, coordenação e execução de operações, como também foi palco privilegiado de experimentação. O policiamento foi estrategicamente dividido em cinturões de segurança, iniciado nas rodovias que cortam a região metropolitana da cidade do Rio de Janeiro, passando pelas divisas do estado e chegando até a fronteira oeste brasileira. Não só impediu a entrada de drogas, fuzis, metralhadoras e granadas, como também essa estratégia resultou na prisão de 302 criminosos.⁹⁷

Para além desses resultados imediatos, o maior legado desses mais de trinta dias de operação foi a metodologia de atuação. A participação da PRF na sequência de eventos desportivos que Brasil sediou nos anos seguintes (Copa das Confederações, Copa do Mundo e Jogos Olímpicos) foi basicamente inspirada na experiência adquirida nos Jogos Pan-Americanos. Sem sombra de dúvidas, associado a ferramentas gerenciais de apoio à atividade de coordenação, ficou provado que a combi-

nação entre policiais treinados, equipados e motivados é uma fórmula de sucesso a ser seguida.

No âmbito externo, o crescimento das ações tipicamente policiais também garantiu assento nas principais arenas consultivas e deliberativas de política de segurança pública de âmbito nacional. Não é o caso aqui citar a longa lista de participação em comissões, conselhos ou comitês.⁹⁸ Para ficar apenas em um exemplo, vale lembrar o trabalho desenvolvido no enfrentamento à exploração sexual de crianças e adolescentes. Especialmente pela sua capacidade de orientar políticas públicas, o mapeamento dos pontos

Foto 10: Operação Copa do Mundo



Fonte: arquivo pessoal 2014.

vulneráveis nas rodovias federais a esse tipo de crime adquiriu corpo e destaque. Iniciado em 2003, o "Projeto Mapear" realiza um levantamento dos pontos vulneráveis à exploração sexual de crianças e adolescentes às margens das rodovias federais. Tratam-se, na verdade, de um trabalho minucioso de identificação dos locais com potencialidade para o cometimento desse crime. Graças à entrada de novos parceiros, tanto da sociedade civil, setor privado e público, o método de coleta de dados foi atualizado e o formato de publicação tornou-se mais acessível. A Polícia Rodoviária Federal, não só ganhou assento na "Comissão Intersetorial de Enfrentamento à Violência Sexual contra Crianças e Adolescentes", como também recebeu diversas premiações por sua atuação contra esse crime desde o início do projeto de mapeamento em 2003.⁹⁹

⁹⁸ Nesse pequeno espaço de tempo, a DCC integrou o Conselho Nacional de Combate ao Trabalho Escravo (CONATRAE), Conselho Nacional de Combate a Pirataria (CNCP), Estratégia Nacional de Combate a Lavagem de Dinheiro (ENCLA), Comissão Intersetorial de Enfrentamento à Violência Sexual contra Crianças e Adolescentes (CIEVCA), Comitê Intersetorial de Combate aos Crimes e Ilícitos Ambientais (CICCIA), Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAm), Comitê Nacional de Enfrentamento ao Tráfico de Pessoas (CONATRAP), Grupo Operacional para Coibir Exploração Mineral em Terras Indígenas.

⁹⁹ Para saber mais sobre a história do "Projeto Mapear", ver: BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Mapeamento

⁹⁷ BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. AN-DRADE, Regisvan Soares de. Relatório Operacional nº 008/07 – DCC/CGO/PRF, 05 de setembro de 2007.

Paralelo a todo esse desenvolvimento operacional, a atividade de inteligência também cresceu a passos largos. De maneira muito semelhante às outras especialidades, esse tipo de trabalho se iniciou a partir de iniciativas isoladas e locais. Em um curto período de tempo, essas novas práticas ganharam espaço, expandiram-se e se consolidaram. Nesse caminho, o Decreto nº 3.695, de 21 de dezembro de 2000, pode ser considerado o marco normativo da inteligência na PRF. Ao incluí-la no “Subsistema de Inteligência de Segurança Pública”, a publicação dessa lei, não só encorajou a atividade, como também criou a necessidade da sua estruturação.

Logo um ano depois, no mesmo regimento em que mudou o nome do Setor de Operações Especiais (SOE) para Núcleo de Operações Especiais (NOE), foi criado a Assessoria de Inteligência, vinculada diretamente ao diretor-geral. Nas regionais, também surgiram as primeiras unidades de inteligência (NUINT).¹⁰⁰ Junto com a criação dessas estruturas, houve também a preocupação em capacitação e aperfeiçoamento profissional. Nesses primeiros anos, vários policiais foram enviados para Agência Brasília de Inteligência (ABIN) e o Exército Brasileiro (EB).¹⁰¹ Já em 2007, foi criado o primeiro curso, adaptando as competências de inteligência policial para as atividades da PRF.

Assim como ocorreu com as equipes de patrulhamento tático (GPT), atividade de inteligência também pas-

sou por um processo de descentralização. Para atender as demandas locais, em 2010, foram regulamentadas as Bases Descentralizadas de Inteligência (BDI) no âmbito das delegacias regionais.¹⁰² Compreendendo o ambiente e das demandas do público local, a proximidade dessas unidades melhorou, não apenas a coleta de informações, mas também a capacidade analítica do sistema de inteligência.

Nos anos seguintes, tanto a Divisão de Combate ao Crime, como a Inteligência receberam investimentos em infraestrutura, recursos humanos e tecnologia. Ambas conquistaram um espaço de destaque no mapa estratégico da PRF, refletindo diretamente no organograma da instituição. Em 2016, sem alterações na sua condição no organograma, a Divisão de Combate ao Crime teve seu nome alterado para “Comando de Operações Especializadas (COE)”, conforme pode se perceber nos documentos expedidos nesse período. Em 2019, ela foi alçada à Coordenação-Geral. No mesmo regimento, a área de inteligência ascendeu à Diretoria.¹⁰³

Retornando ao processo de expansão dos grupos especializados no combate ao crime da PRF, cabe ainda mencionar o surgimento do Grupo de Resposta Rápida (GRR). Subordinado a atual Coordenação-Geral de Combate ao Crime (CGCC), essa equipe é composta atualmente por policiais capazes de atender eventos de grande complexidade e elevado risco.

Foto 11: Operação “AUDACES FORTUNA JUVAT”



Fonte: Arquivo pessoal, 2021.

dos Pontos Vulneráveis à Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes nas Rodovias Federais Brasileiras-2009/2010. Brasília: OIT, Childhood e Secretaria dos Direitos Humanos, 2010.

100 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Portaria nº 166, em 16 de fevereiro de 2001. Aprova o Regimento Interno do Departamento de Polícia Rodoviária Federal.

101 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Coordenação-Geral de Ensino. Relatório de gestão (2001-2003), p. 20, SEI nº 10459233. BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Boletim de serviço, publicado em 15/04/2004.

102 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Instrução Normativa nº 005, de 23 de junho de 2010. Cria as Bases Descentralizadas de Inteligência no âmbito da Polícia Rodoviária Federal.

103 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Ordem de serviço nº 76/2016/COE/CGO. SEI nº 4283017. BRASIL. Ministério da Justiça. Decreto nº 10.073, de 18 de outubro de 2019. Altera o Decreto nº 9.662, de 1º de janeiro de 2019, e o Decreto nº 9.673, de 02 de janeiro de 2019, que aprovam as estruturas regimentais e os quadros demonstrativos dos cargos em comissão e das funções confiança do Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Reconhecido tanto pelo público em geral, como na comunidade policial brasileira, o GRR já se tornou uma unidade de referência em operações especiais. Além de fazer parte do roteiro de viagem de estudos dos mais variados cursos de operações especiais de todo país, o GRR tem participado de importantes ações contra organizações criminosas.¹⁰⁴ Amplamente noticiado pela mídia, em 2021, em uma ação conjunta com a Polícia Militar de Minas Gerais, a partir de uma ação de inteligência, os policiais do GRR conseguiram frustrar a ação de uma quadrilha de assalto a bancos de alta periculosidade, em Varginha, no Sul de Minas Gerais.

Instituído em 2013, a proposta inicial era criação de duas células: sendo uma permanente e outra em regime de revezamento. Enquanto o “GRR fixo” seria composto por 45 policiais lotados na capital federal, o “GRR móvel” tinha a previsão de possuir 60 servidores com rodízio de convocação durante trinta dias¹⁰⁵. Ambos gerenciados pela antiga Divisão de Combate ao Crime, a concepção da ideia era manter um efetivo especializado disponível para atuar em quaisquer pontos do país em resposta a demandas sensíveis e de grande relevância. No ano seguinte, foi realizada a primeira convocação das quatro equipes de policiais para o “GRR móvel”¹⁰⁶. Em 2016, com a remoção de 36 policiais para Brasília, o “GRR fixo” adquiriu forma e a equipe de revezamento foi descontinuada.¹⁰⁷ Outro importante passo foi a criação do Curso de Resposta Tática (CRT), em 2018. A partir dele, a formação em operações especiais passou a ser o principal requisito para compor o GRR. (VICTOR, 2022)

É importante assinalar de maneira clara que, se por um lado, a origem mais recente do GRR está ligada diretamente ao projeto de equipes mobilizáveis. Por outro, as suas raízes mais distantes podem ser situadas nas experiências dos anos 1990, incluindo o antigo Setor de Policiamento e Operações Especiais (SPOE) ou a tentativa de criação Grupamentos de Policiamento Especial (GPE). Sem deixar de lado, obviamente, as ações mais recentes da Divisão de Combate ao Crime, que já no seu nascedouro possuía a atribuição de manter em seus quadros equipes táticas permanentes, conforme estabelecido no art. 37, da Portaria nº 1.375, de 02 de agosto de 2007:

VI - manter em sua estrutura Grupo Tático para pronto emprego em ações atípicas e intervenções

¹⁰⁴ Em 12 meses, foram doze visitas de unidades de operações especiais ao GRR. BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Relatório anual, GRR 2021; Relatório anual, GRR 2022. Processo nº 08650.072533/2022-64.

¹⁰⁵ BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Instrução normativa nº 33, de 12 de novembro de 2013. Disciplina a organização e o funcionamento do Grupo de Resposta Rápida – GRR no âmbito da Polícia Rodoviária Federal e dá outras providências.

¹⁰⁶ BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Ordem de serviço nº 032/2014 – DCC/CGO.

¹⁰⁷ BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Portaria nº 2251/2016 - CGRH, de 07 de julho de 2016. Dispõe sobre remoção de servidores para o Grupo de Resposta Rápida – GRR.

*especiais, mantendo em seus quadros policiais habilitados em negociação de crise, tiro de precisão, emprego de agentes menos que letais e alternativas táticas policiais.*¹⁰⁸

Foto 12: Grupo de Resposta Rápida.



Fonte: arquivo pessoal, 2021.

Em certa medida, na história da atividade de operações especiais na PRF, o fortalecimento do GRR representa a trajetória de superação de arranjos improvisados, muitas vezes expostos a reverses e hiatos de acesso seletivo de saberes e práticas.

Isso posto, em última análise, é fundamental destacar que o surgimento dos grupos especializados não pode conduzir ao equívoco de pensar que o enfrentamento à criminalidade esteve restrito a eles. Nem mesmo nos dias atuais essa afirmação é válida. Ainda que eles possuam resultados expressivos, em números absolutos, a grande maioria das prisões e apreensões é realizada pelo efetivo ordinário.

¹⁰⁸ BRASIL. Ministério da Justiça. Portaria nº 1.375, de 02 de agosto de 2007. Aprova o Regimento Interno do Departamento de Polícia Rodoviária Federal.

03

RESULTADOS OPERACIONAIS NA PRF NO COMBATE AO CRIME (2001 A 2021)



Integrada ao Sistema Nacional de Segurança Pública, a missão da PRF enquanto polícia havia se ampliado e muito precisava ser feito até que os resultados operacionais pudessem refletir este incremento normativo. Ao passo que a instituição incorporava outras atribuições, os resultados na área de combate à criminalidade se avolumavam e precisavam ser acompanhados. O surgimento de novas modalidades criminais ou o despertar pelo enfrentamento à determinada conduta ou ilícito, obrigou a instituição a desenvolver competências operacionais e aprimorar sua forma de coleta, processamento e análise do resultado de seu esforço operacional.

Até o início da década de 1990, os registros eram precários se comparados aos métodos que hoje são utilizados. Poucos eram os itens acompanhados e a coleta e compilação eram quase artesanais, quase não contemplando o mote utilizado nesse estudo.

Entre os anos de 1988 e 2001, os registros nas bases de dados da PRF tinham como foco prioritário o registro de ações de fiscalização de trânsito, sendo escassos registros de ações de combate à criminalidade. A figura abaixo, em apertada síntese, apresenta a evolução dos sistemas de registro de informações operacionais:

Figura 01 – Evolução do Comando e Controle na PRF.



Fonte: M90-Manual de Comando e Controle/PRF

Conforme foram surgindo novas tecnologias, a PRF incorporou isso a sua rotina facilitando a recuperação dos dados e conseqüentemente sua análise. Examinar resultados operacionais mostrou ser excelente ferramenta para subsidiar a tomada de decisão.

A base de dados que dá lastro ao trabalho foi a do Sistema de Informações Gerenciais da PRF (SIGER), com recorte no período de 2001 a 2021. É importante frisar que alguns indicadores só passaram a ser medidos pela instituição em momentos posteriores ao recorte inicial.

3.1. O combate à criminalidade sob a perspectiva dos resultados

Se por um lado a adoção do modal rodoviário permitiu uma grande movimentação de pessoas, mercadorias e riquezas, por outro as rodovias e estradas também se converteram na principal porta de entrada para drogas, armas, munições, produtos falsificados ou contrabandeados. Diante dessa realidade, a Polícia Rodoviária Federal se especializou em inúmeras

atividades de enfrentamento à criminalidade, muitas vezes de acordo com a peculiaridade da região, ainda que as organizações criminosas não se limitem a estados ou regiões específicas.

Isso posto, pode-se destacar que nas regionais de fronteira há um intenso trabalho de combate ao contrabando, descaminho, tráfico de drogas, armas, munições, medicamentos e bebidas. Por seu turno, na região norte, as atividades da PRF são caracterizadas pela repressão ao transporte de madeira extraída ilegalmente e ao tráfico de animais silvestres, entre outros crimes ambientais. As unidades descentralizadas dessa região realizam ainda um importante trabalho na prevenção e repressão ao trabalho escravo, além da imigração irregular. Em todo país, diariamente, além da recuperação de veículos roubados ou furtados, são realizadas várias prisões de motoristas embriagados e pessoas procuradas pela Justiça em trânsito pelas rodovias federais.

3.1 DROGAS

MACONHA

O Brasil é um dos maiores consumidores de maconha do mundo, segundo relatório do Escritório das Nações Unidas para Drogas e Crime (UNODC), sendo também produtor e importador da droga.¹⁰⁹ Ainda segundo o UNODC, o Paraguai, com mais de 1290 km de fronteira com o Brasil, aparece como “[...] o maior produtor de maconha da América do Sul”.¹¹⁰

Na análise da série de dados de apreensão de “maconha e seus derivados”, entre 2001 e 2021, nota-se uma linha crescente de apreensão. Nos quatro primeiros anos, saiu de algo em torno de 18 toneladas para 36 toneladas, correspondendo a um crescimento de 100%. Um valor percentual que, por si só, já é bem importante, mas os valores tornam-se anualmente ainda mais contundentes. Quando se compara o início e o final dessa série histórica, em vinte anos de constante crescimento e especialização nos métodos de fiscalização, o salto alcança expressivos 3.247%. O ano 2020 é o auge na apreensão de maconha, atingindo 736,52 toneladas.

Gráfico 01 – Apreensão de Maconha 2001-2021, em Ton.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

109 UNODC. Relatório do Escritório das Nações Unidas para Drogas e Crime. Disponível em: <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/wdr2021.html>. Acesso em: 10 de outubro de 2022.

110 Idem

Até o ano de 2008, as apreensões de maconha estavam em sua grande maioria concentradas nos estados de Mato Grosso do Sul e Paraná, correspondendo a 89% do total, conforme é possível perceber no quadro abaixo. A partir desse ano, ainda que a maior de parcela continue nesses estados, as apreensões se apresentam de forma mais distribuídas com os demais estados das regiões centro-oeste e sul.

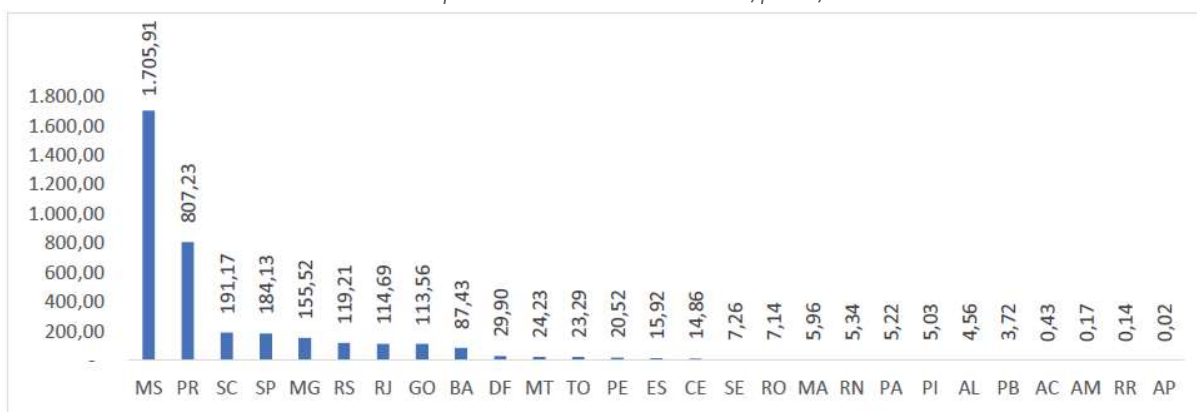
Quadro 01 – Concentração da apreensão de Maconha 2006-2008 em Ton.

Maconha (Ton.)			
	2006	2007	2008
PRF	46,70	44,18	65,83
MS-PR	37,91	28,05	58,99

Fonte: PRF/SIGER (2022)

Como se pode observar no Gráfico 02, historicamente os estados fronteiriços são aqueles que consequentemente apreendem mais maconha, principalmente o Mato Grosso do Sul e Paraná.

Gráfico 02 – Apreensão de Maconha 2001-2021, por UF, em Ton.

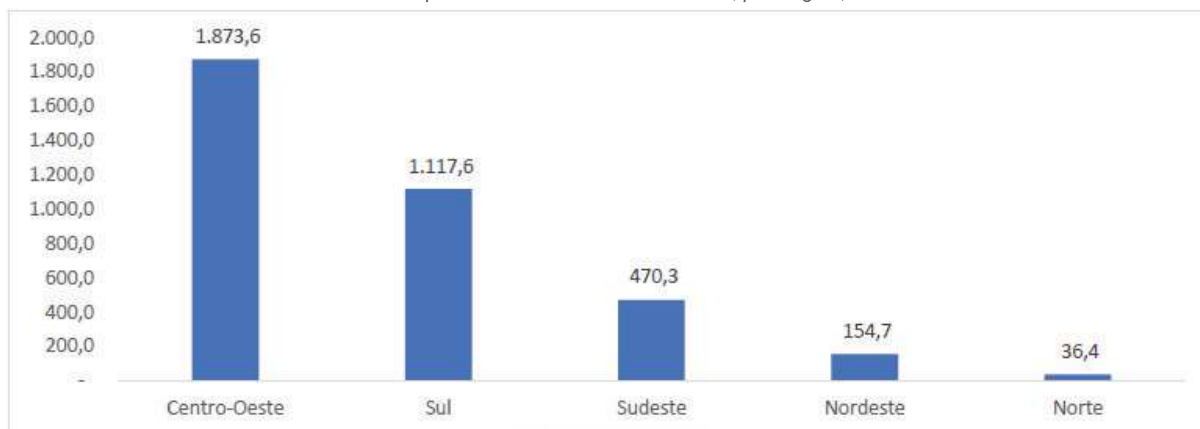


Fonte: PRF/SIGER (2022)

Essas apreensões com o passar dos anos acumularam vultosos valores. Quando analisados por região, o Centro-oeste e o Sul apreenderam quase três mil toneladas da droga, como apresentado no Gráfico 03.

Como ilustração, o total apreendido nessa série histórica equivale a 122 carretas totalmente carregadas.¹¹¹

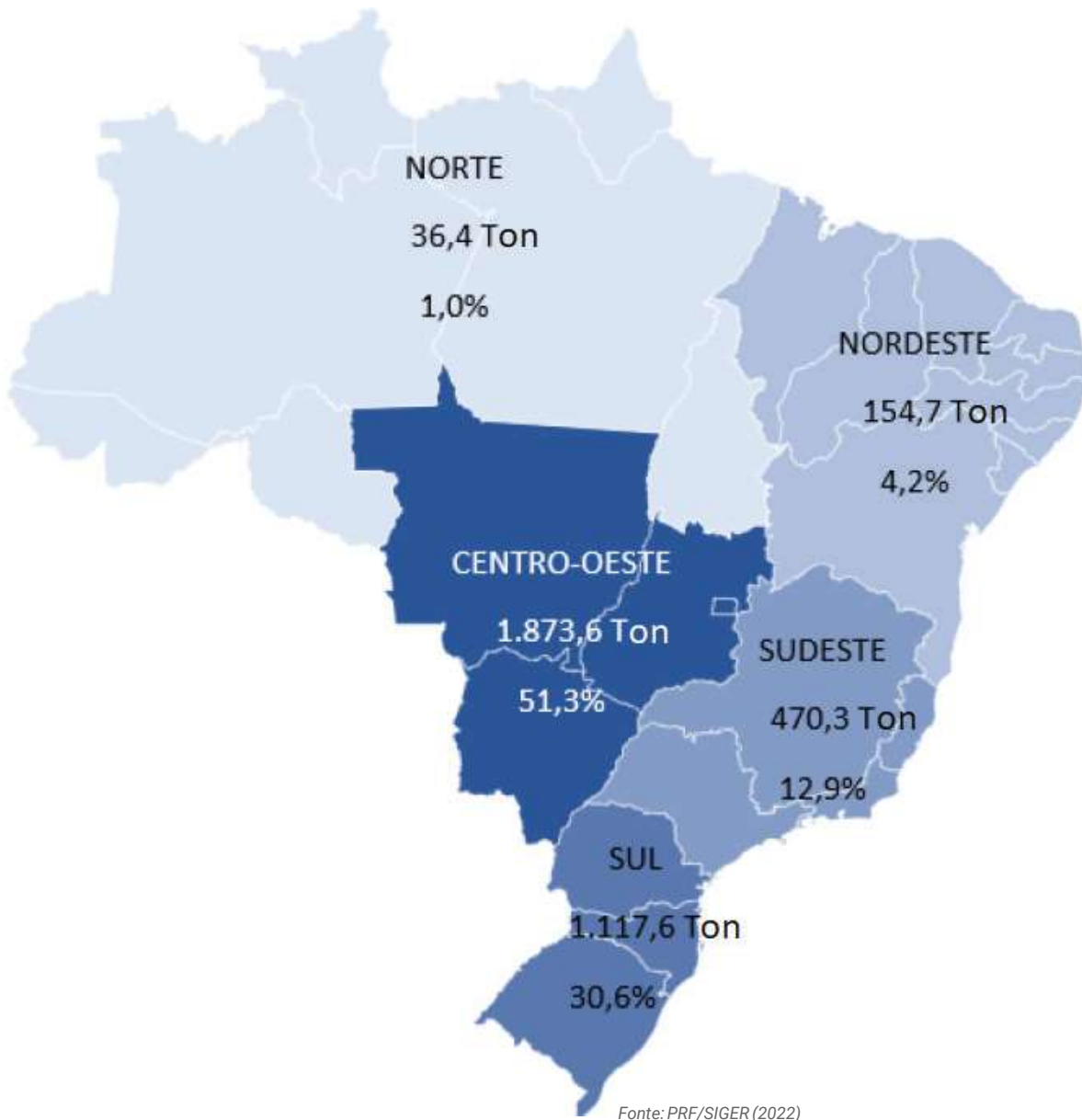
Gráfico 03 – Apreensão de Maconha 2001-2021, por Região, em Ton.



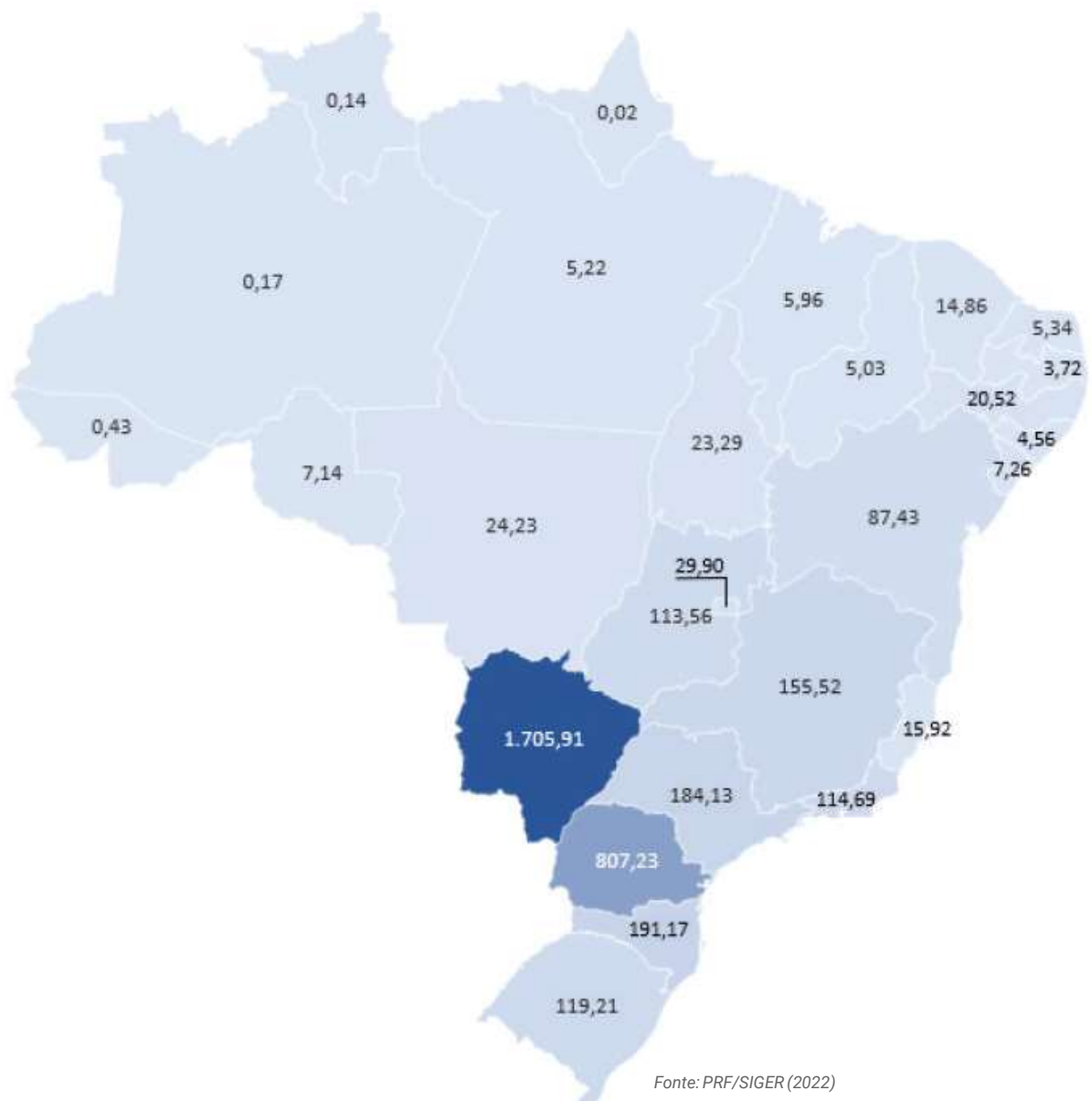
¹¹¹ Para o cálculo exemplificativo foi utilizada como base uma carreta simples, composta de cavalo-trator e semirreboque com capacidade de 30 toneladas.

Nos mapas abaixo, fica evidenciado que, tanto no Centro-oeste, quanto no Sul do Brasil, estabelece-se a principal barreira da atuação da PRF no combate ao tráfico de maconha, impedindo a chegada de grandes volumes da droga nas principais cidades brasileiras.

Mapa 01 – Apreensão de Maconha 2001-2021, por Região, em Ton.



Mapa 02 – Apreensão de Maconha 2001-2021, por UF, em Ton.



COCAÍNA

Bem demonstrado pelo trabalho do UNODC, a cocaína também é produzida por países vizinhos ao Brasil¹¹². Ao contrário da maconha, a cocaína não tem apenas uma porta de entrada, ingressando no país de modo difuso, desde a fronteira oeste até a região amazônica.

Ao longo dos anos, apreensões de cocaína pela PRF também apresentam significativa evolução, distribuídas especialmente em cinco estados fronteiriços: Rondônia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina. Entre 2006 e 2008 é possível ver que esses estados concentravam mais de 50% das apreensões, conforme Quadro 02.

A partir de 2005, ano que inicia as Operações Temáticas de Combate ao Crime, quando essa experiência começou a ser difundida para o efetivo, percebe-se também um avanço no volume de apreensão de outras regionais, com especial destaque para São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Bahia e Goiás.

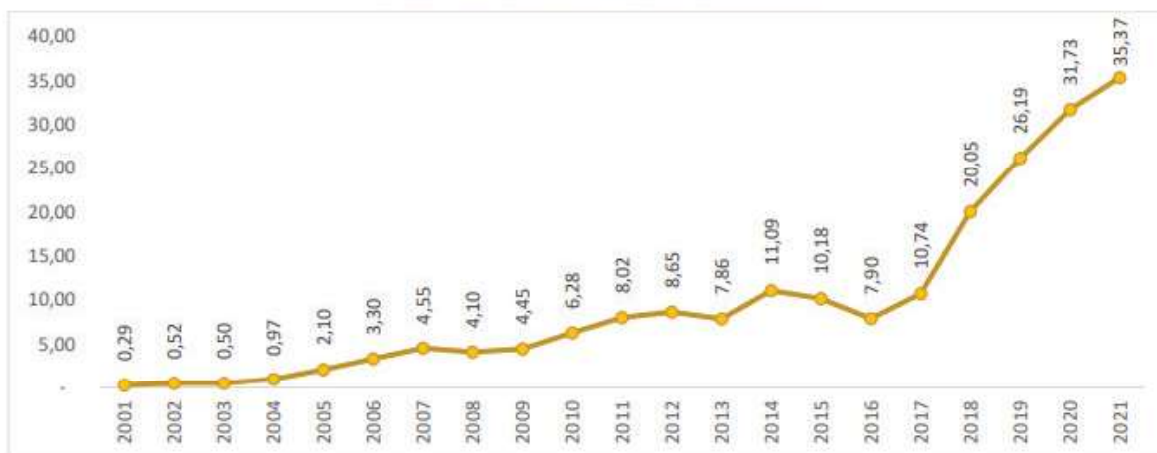
Quadro 02 – Concentração da apreensão de Cocaína 2006-2008 em Ton.

Cocaína (Kg.)			
	2006	2007	2008
Total na PRF	3.305,03	4.550,01	4.104,91
RO-MT-MS-PR-SC	2.131,10	3.381,24	2.343,23

Fonte: PRF/SIGER (2022)

Gráfico 04 – Apreensão de Cocaína 2001-2021 em Ton.

COCAÍNA E DERIVADOS APREENDIDOS



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Ao analisar as apreensões de “cocaína e seus derivados”, a série de dados históricos tem padrão semelhante ao apresentado pelas apreensões de “maconha e seus derivados”. O crescimento apresenta padrão linear leve até o fim da década de 2010, quando então, desenvolve um padrão crescente mais acentuado, tornando-se exponencial de 2016 em diante, com a massiva participação dos processos de inteligência.

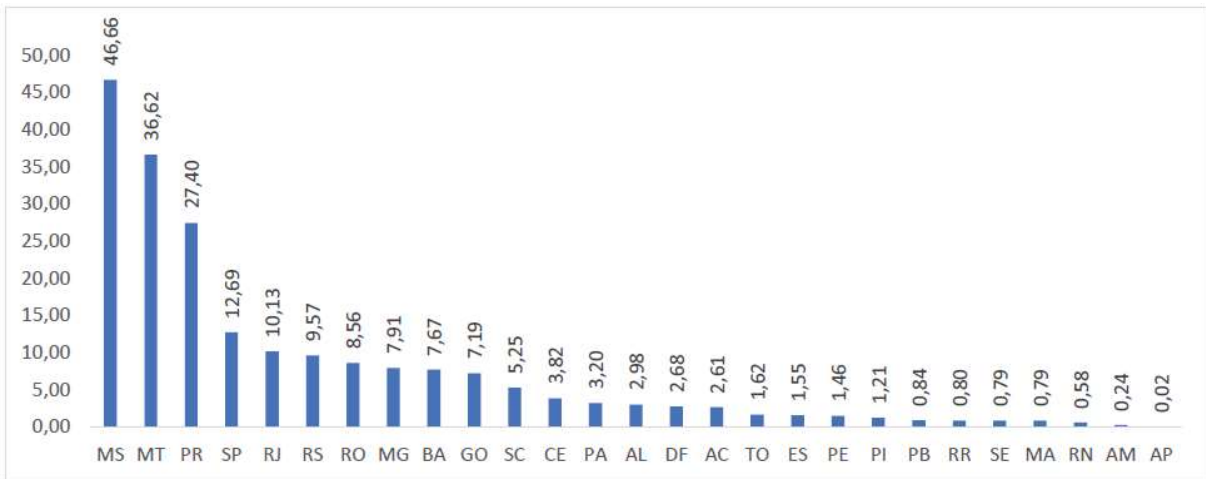
Em 2001, a PRF apreendeu 290 kg de cocaína, subindo mais de 12.000% até o ano de 2021, quando

atinge a marca de 35,37 toneladas. Esta linha crescente de apreensão tendeu a dobrar de quantidade a cada dois anos entre os anos de 2001 e 2007. Entre os anos de 2016 e 2021, apesar de não ser mantida a mesma condição do período anterior, o crescimento continua exponencialmente se apresentando, com volumes cada vez maiores.

Ainda que todo esforço de interiorização do conhecimento de enfrentamento ao tráfico de drogas tenha surtido efeito, os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraná continuam liderando as apreensões da droga, conforme pode ser visto no Gráfico 05 e Mapa 03.

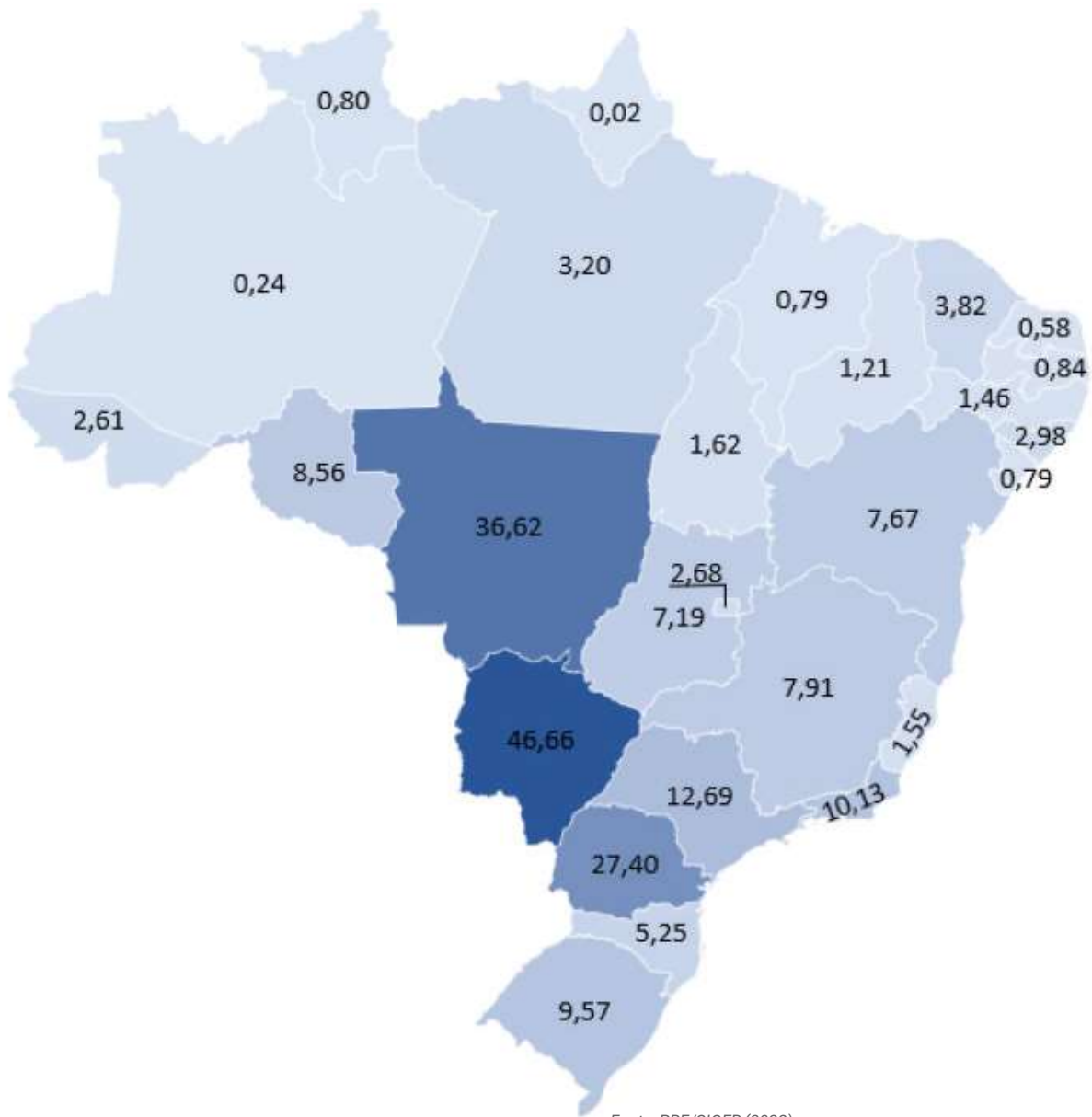
112 UNODC. Relatório do Escritório das Nações Unidas para Drogas e Crime. Disponível em: <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/wdr2021.html>. Acesso em: 10 de outubro de 2022.

Gráfico 05 – Apreensão de Cocaína 2001-2021, por UF, em Ton.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

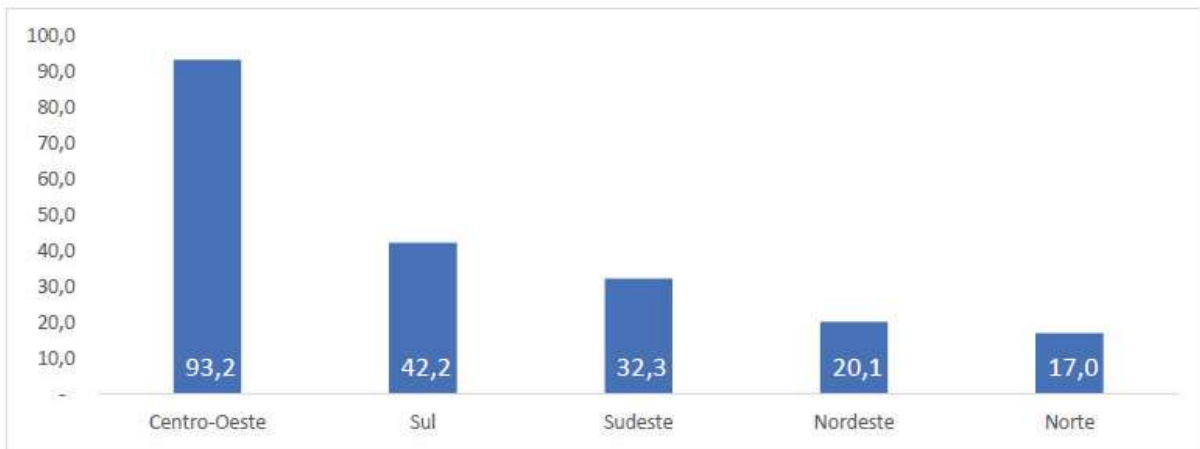
Mapa 03 – Apreensão de Cocaína 2001-2021, por UF, em Ton.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Como foi dito acima, São Paulo e Rio de Janeiro se destacaram nas apreensões de cocaína. Não só por ser mercado consumidor, essas cidades também são pontos de partida para o exterior, em razão dos seus grandes portos e aeroportos.

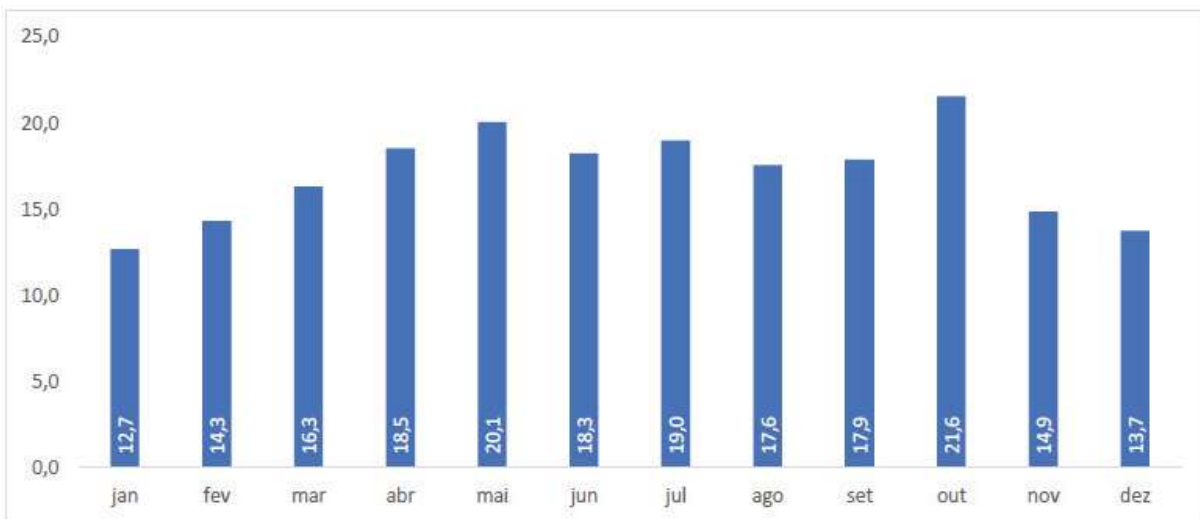
Gráfico 06 – Apreensão de Cocaína 2001-2021, por região, em Ton.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

A região Centro-Oeste apreendeu 45,5% de todo volume de cocaína realizada pela PRF nos vinte anos de contabilização, principalmente em razão dos estados do Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, como visto no Mapa 03 e no Gráfico 06.

Gráfico 07 – Apreensão de Cocaína 2001-2021, acumulado por mês, em Ton.



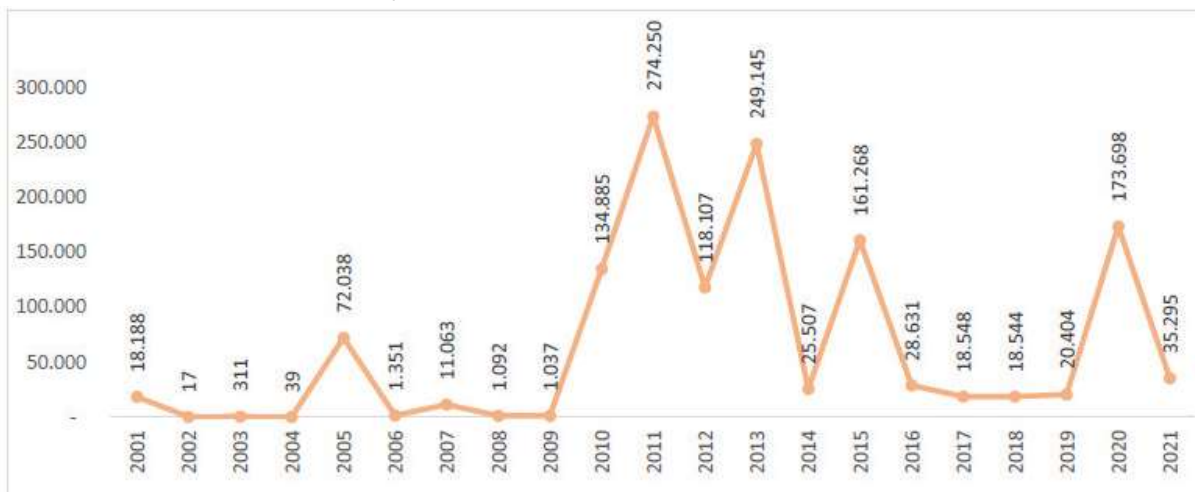
Fonte: PRF/SIGER (2022)

No gráfico 07, acumulado por mês, sem evidências claras, vê-se uma leve tendência de crescimento de apreensões nos meses de maio e outubro.

ANFETAMINAS E BARBITÚRICOS

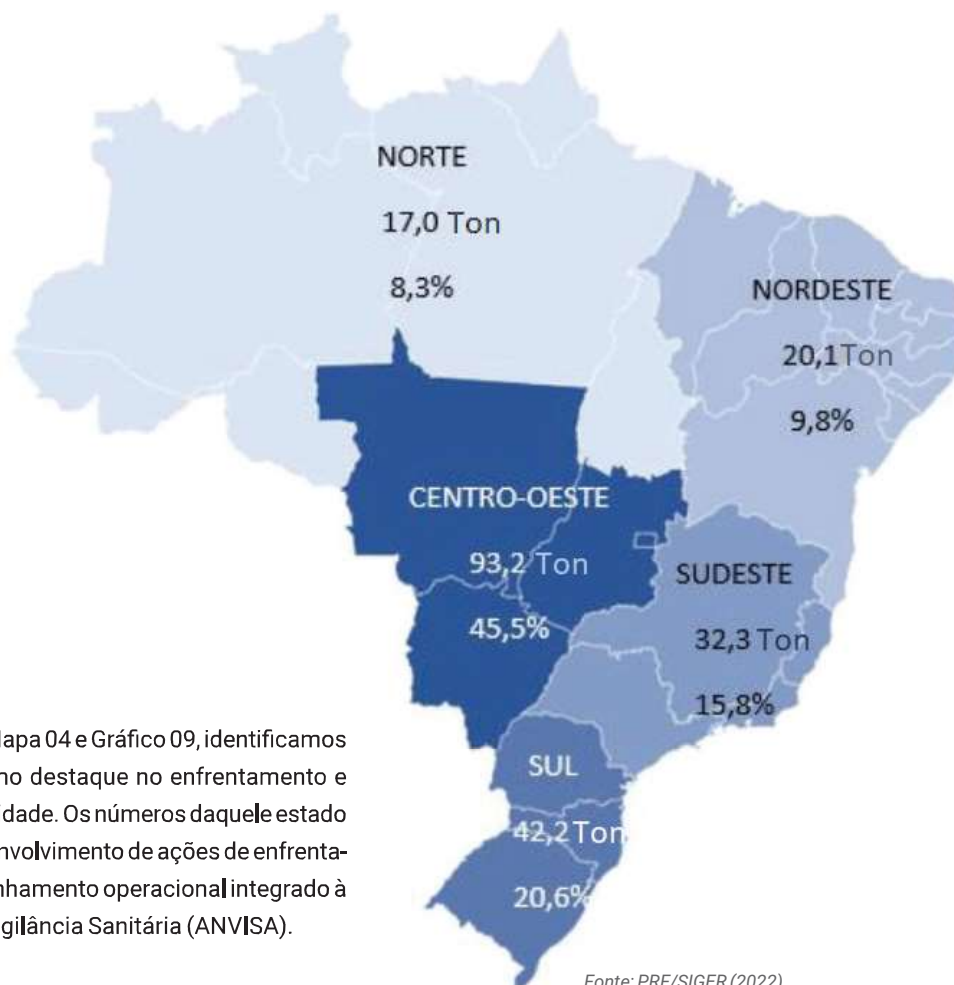
No que se refere ao combate as anfetaminas e os barbitúricos, a partir da análise do seu histórico, não se percebe uma linearidade ou constância nos volumes apreendidos, conforme o gráfico 08:

Gráfico 08 – Apreensão de Anfetaminas e Barbitúricos 2001-2021, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

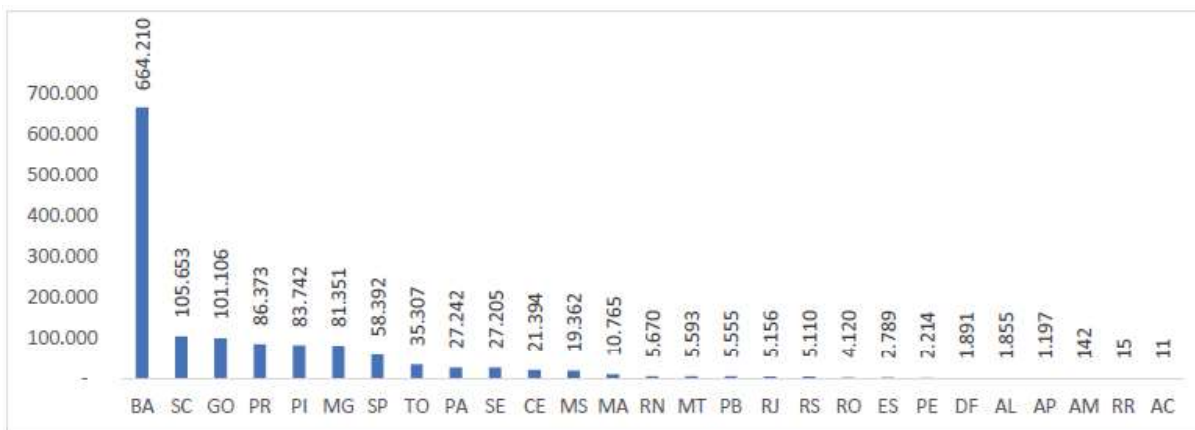
Mapa 04 – Apreensão de Cocaína 2001-2021, por UF, em Ton.



Percebendo o Mapa 04 e Gráfico 09, identificamos o estado da Bahia como destaque no enfrentamento e repressão a esta modalidade. Os números daquele estado são resultados do desenvolvimento de ações de enfrentamento próprias e de alinhamento operacional integrado à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA).

Fonte: PRF/SIGER (2022)

Gráfico 09 – Apreensão de Anfetaminas e Barbitúricos 2001-2021, por UF, em und.

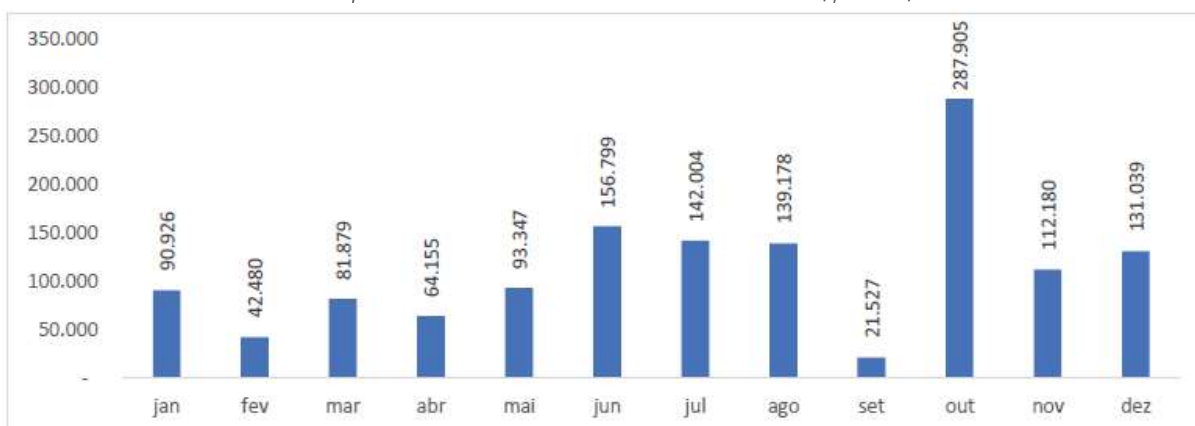


Fonte: PRF/SIGER (2022)

Na Bahia a apreensão de anfetaminas e barbitúricos foi 600% maior que o volume apreendido em Santa Catarina, por exemplo. As apreensões realizadas por aquele estado supera a soma de todas apreensões do segundo ao décimo terceiro colocados juntos (663.562 unidades), conforme visualizado no Gráfico 09.

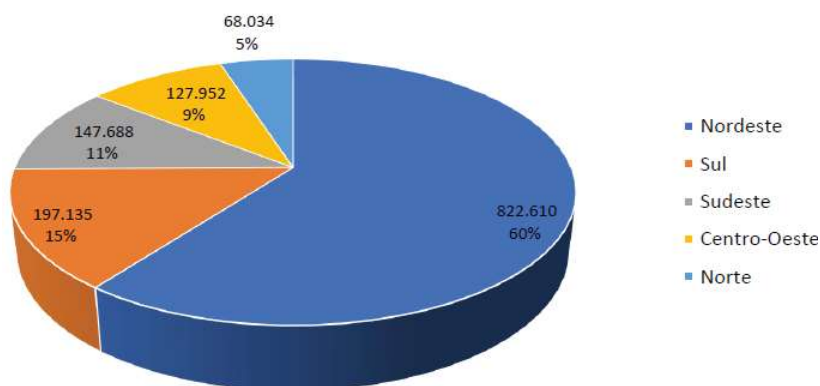
Ao longo do período amostral apresentado no Gráfico 10, constata-se uma grande concentração no mês de outubro, sendo quase o dobro do mês de junho. As apreensões no mês de setembro e outubro apresentam um comportamento inusitado, sendo este dez vezes o acumulado daquele.

Gráfico 10 – Apreensão de Anfetaminas e Barbitúricos 2001-2021, por mês, em und.



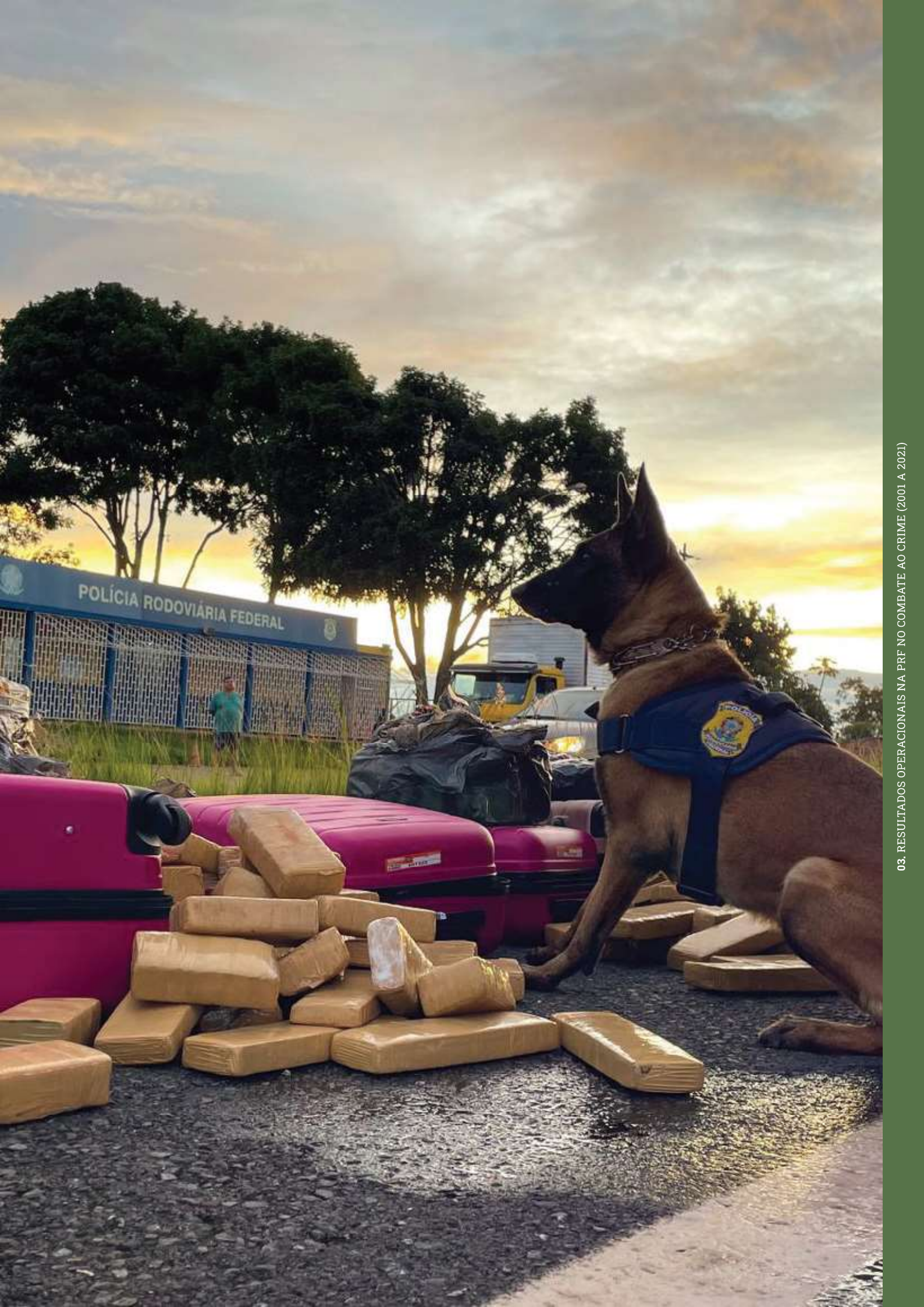
Fonte: PRF/SIGER (2022)

Gráfico 11 – Apreensão de Anfetaminas e Barbitúricos 2001-2021, por região, em und. e percentual.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Quando observada as apreensões por região do país, Gráfico 11, a Nordeste se destaca com 60% das apreensões, muito por conta do elevado volume de apreensões na Bahia, que, conforme já relatado, sozinha contribui com quase metade do total de apreensões realizadas pela PRF.



3.2 RECUPERAÇÃO DE VEÍCULOS

O esforço operacional implantado nos corredores federais também demonstrou resultado crescente nos números de recuperação de veículo. Enquanto em 2001 foram recuperados 2.219 veículos, em 2021 foram 13.036 veículos. Isso corresponde a um acréscimo de 587%.

Gráfico 12 – Recuperação de veículos 2001-2021, em und.



QUANTIDADE DE VEÍCULOS RECUPERADOS POR ANO

Fonte: PRF/SIGER (2022)

Nesse período, cabe destacar que a frota de veículos no Brasil cresceu 319%, conforme dados do DENATRAN.¹¹³ Quando analisados esses dois parâmetros, o crescimento da frota e apreensões de veículos, pode-se afirmar que a recuperação de veículos teve um incremento além do crescimento da frota.

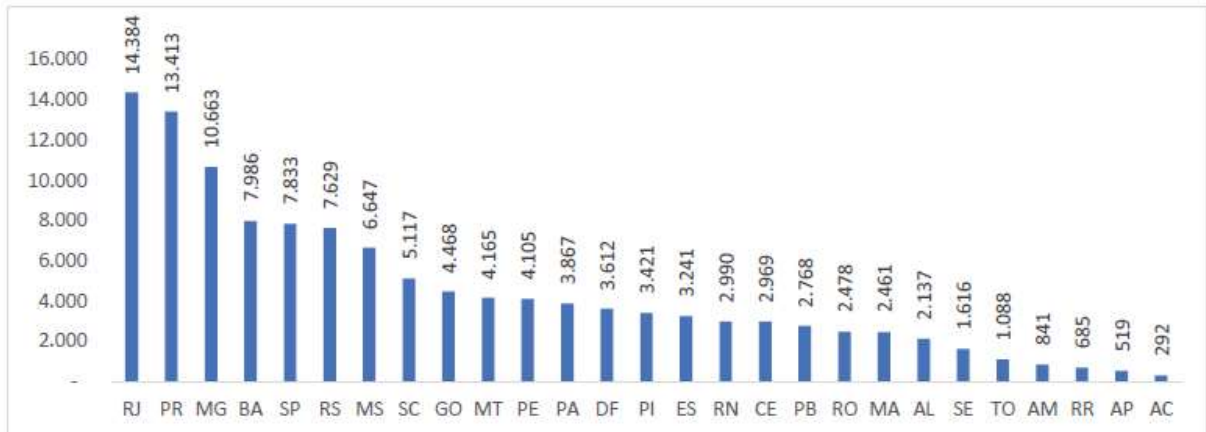
Aliado às implementações de ferramentas tecnológicas, é possível inferir que esse aumento foi consequência da especialização do efetivo policial no enfrentamento as fraudes veiculares.

O Gráfico 13 e o Mapa 05, combinado com dados do DENATRAN e DNIT, mostram que a concentração da recuperação de veículos da PRF possui mais relação com a dinâmica institucional que com o tamanho das frotas estaduais e malha viária¹¹⁴. A título de exemplificação, o Rio de Janeiro ocupa a quinta posição, tanto em malha viária como em frota de veículos, entretanto, é o estado com maior quantidade de veículos recuperados pela instituição.

¹¹³ DENATRAN. Frota de veículos. Disponível: <https://www.gov.br/infraestrutura/ptbr/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2001>. Acesso em: 12 de setembro de 2022.

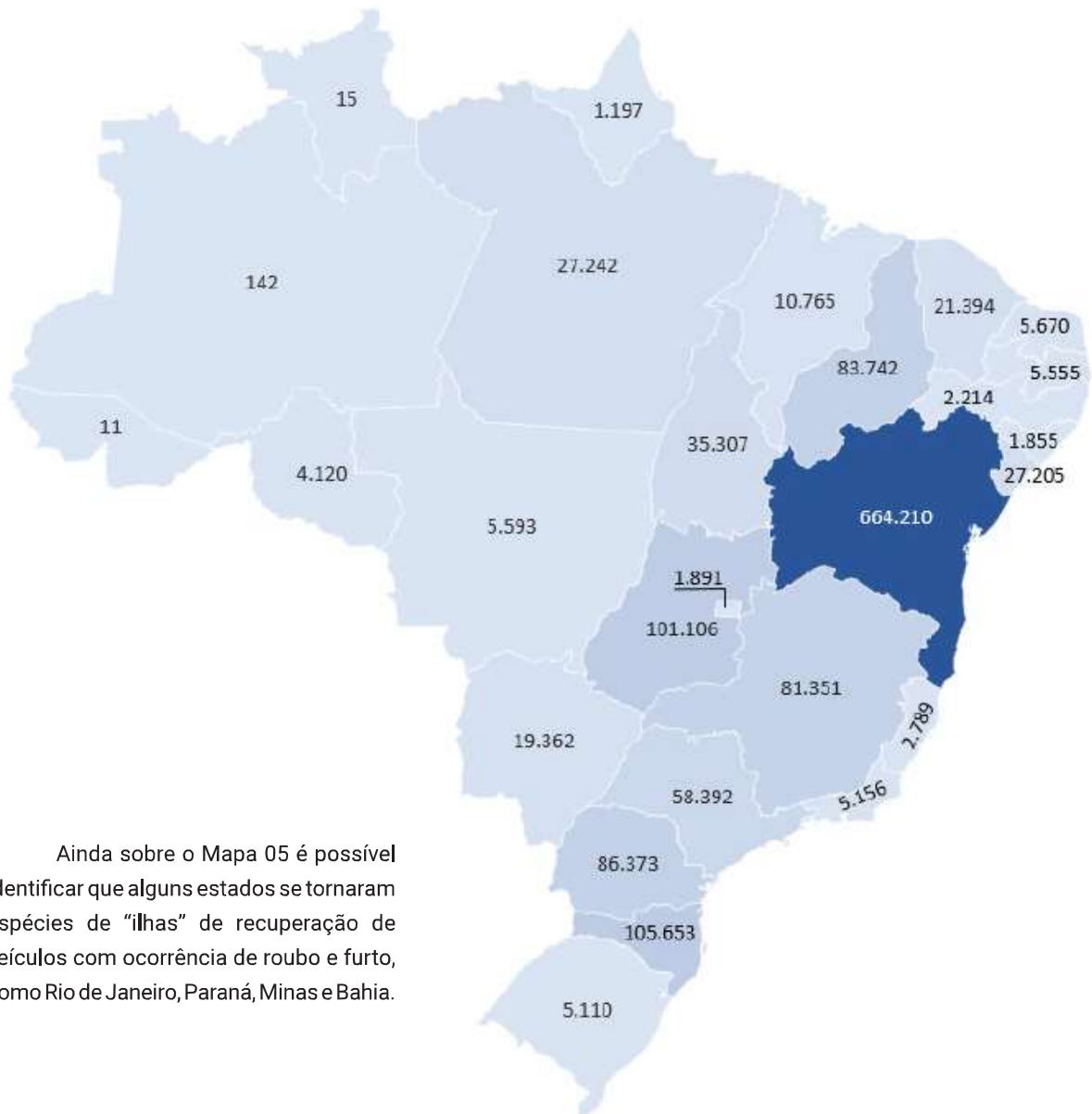
¹¹⁴ Para maiores detalhes, ver: Frota de veículos 2022. Disponível: <https://www.gov.br/infraestrutura/ptbr/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2022>; Plano Nacional de Viação e Sistema Nacional de Viação. Disponível: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/atlas-e-mapas/pnv-e-snv>.

Gráfico 13 – Recuperação de veículos 2001-2021, por UF, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Mapa 05 – Recuperação de veículos 2001-2021, por UF, em und.



Ainda sobre o Mapa 05 é possível identificar que alguns estados se tornaram espécies de “ilhas” de recuperação de veículos com ocorrência de roubo e furto, como Rio de Janeiro, Paraná, Minas e Bahia.

Fonte: PRF/SIGER (2022)

3.3 CONTRABANDO E DESCAMINHO

Assim como ocorre com a introdução de drogas ilícitas no Brasil, o contrabando e descaminho segue rota semelhante. Esse tipo de mercadoria entra pelos países fronteiriços que margeiam o Sul e o Centro-Oeste brasileiro e tem como destinos aos demais estados.

Para a PRF o advento de operações direcionadas ao enfrentamento aos crimes em região de fronteira, especialmente a partir de 2005, alavancaram os indicadores de uma série de delitos, dentre eles a repressão ao contrabando e descaminho, e em especial ao cigarro contrabandeado.

CIGARRO

No ano de 2004, as apreensões se restringiam a pouco mais de 38.000 maços de cigarro. Um ano depois, o volume apreendido aumentou quase 10 vezes, mantendo um crescimento expressivo. Entre os anos de 2004 e 2007, o crescimento foi de quase 25.000%, atingindo 9,6 milhões de maços no final desse período, conforme apresenta o Gráfico 14.

Gráfico 14 – Apreensão de cigarro 2001-2021, em maços.



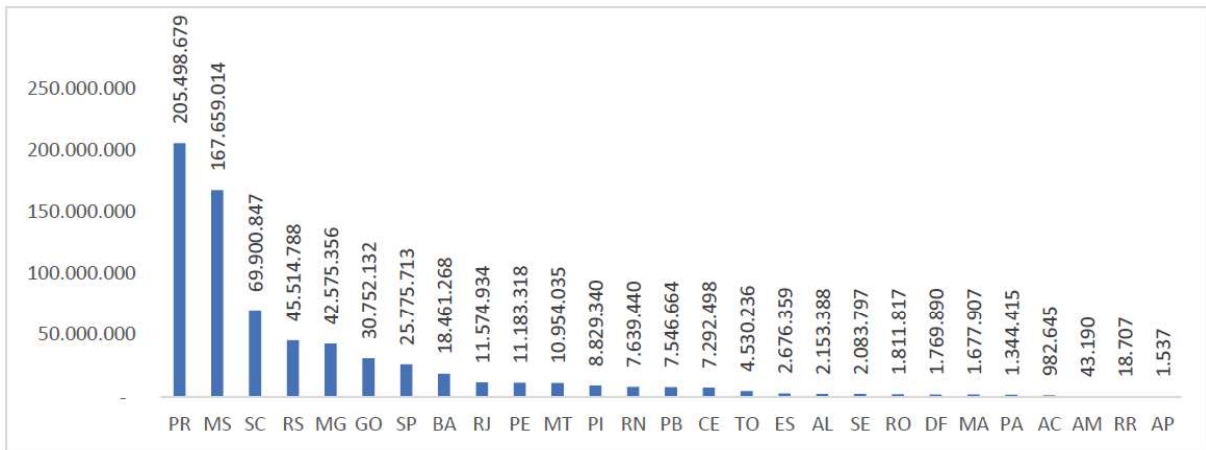
QUANTIDADE DE MAÇOS DE CIGARROS APREENDIDOS POR ANO

Fonte: PRF/SIGER (2022)

A partir de 2014, além de inovações normativas¹¹⁵, o incremento das ações de inteligência resultou em massivas apreensões, levando esse patamar para casa dos milhões de maços apreendidos.

¹¹⁵ Em 2014, com a publicação da Lei nº 13.008/14, além dos crimes de contrabando e descaminho passaram a ser tratados separadamente, houve um incremento da pena quem importava mercadoria proibida no país.

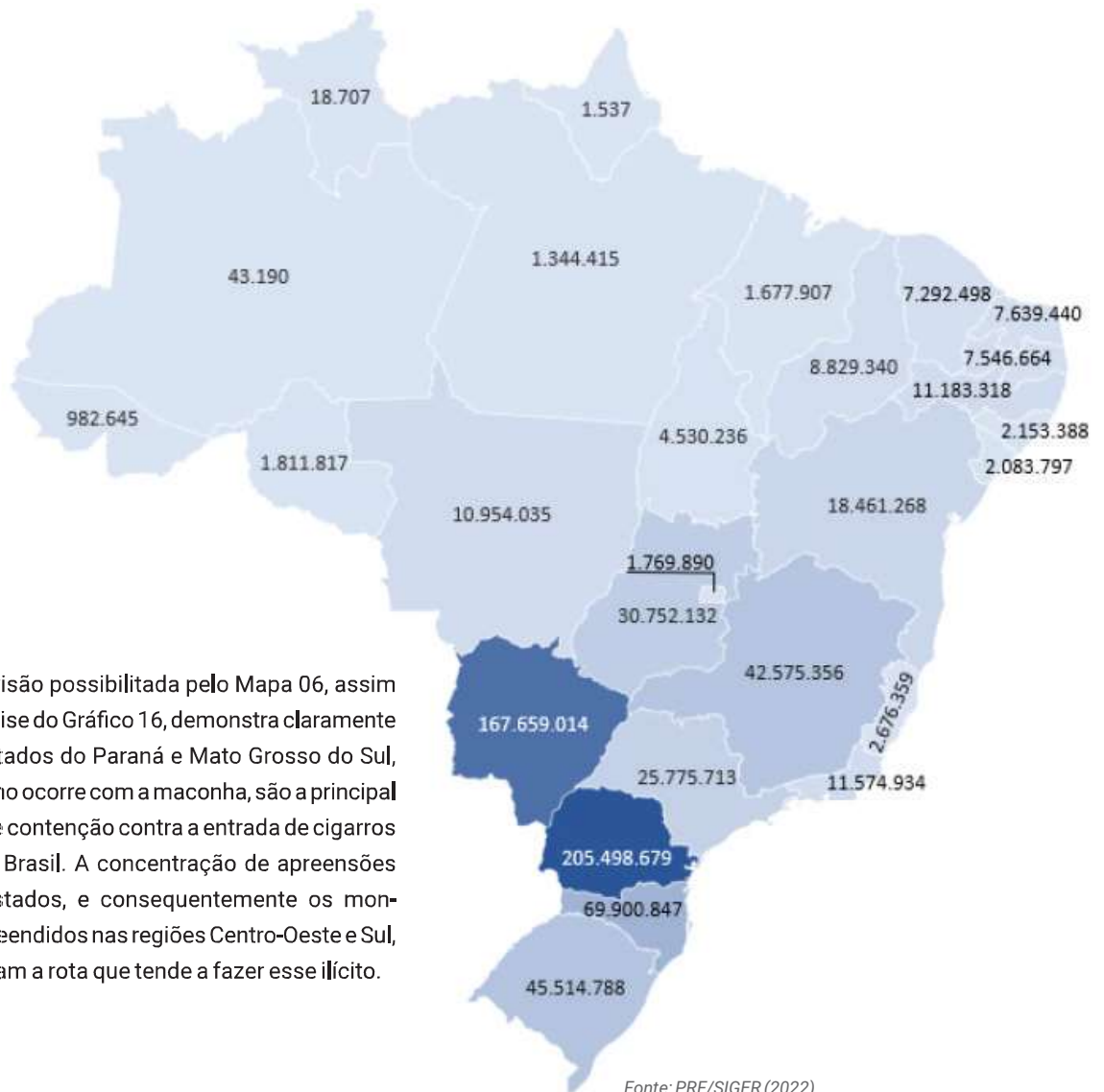
Gráfico 15 – Apreensão de cigarro 2001-2021, por UF, em maços.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Estados como Paraná e Mato Grosso do Sul destacam-se no enfrentamento a entrada de cigarro contrabandeado no Brasil, onde as somas das apreensões correspondem a mais da metade de tudo que já foi apreendido nestes 20 anos de levantamento de dados.

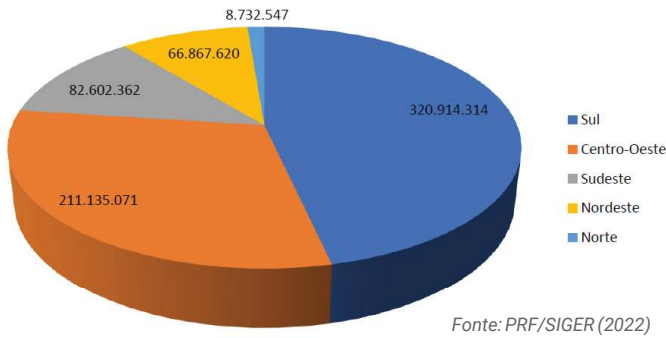
Mapa 06 – Apreensão de cigarro 2001-2021, por UF, em maços.



A visão possibilitada pelo Mapa 06, assim como análise do Gráfico 16, demonstra claramente que os estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, assim como ocorre com a maconha, são a principal barreira de contenção contra a entrada de cigarros ilegais no Brasil. A concentração de apreensões nesses estados, e conseqüentemente os montantes apreendidos nas regiões Centro-Oeste e Sul, demonstram a rota que tende a fazer esse ilícito.

Fonte: PRF/SIGER (2022)

Gráfico 16 – Apreensão de cigarro 2001-2021, por região, em maços.



Com 532.049.385 de maços apreendidos, as regiões Centro-Oeste e Sul do país concentram 77% de todo volume apreendido desde 2001.

Dos diversos itens que o crime de contrabando e descaminho introduz no país, o cigarro é aquele que persiste durante todo o período analisado, sem sofrer grandes variações negativas de apreensão em relação ao ano anterior.

AGROTÓXICOS

A entrada de agrotóxicos contrabandeados, além da evasão fiscal, representa uma ameaça à saúde pública e ao meio ambiente. Os produtos apreendidos, muitas das vezes com ingredientes ativos proibidos e composição irregular, ou até mesmo com origem duvidosa, não são aprovados pelas autoridades sanitárias brasileiras. A partir de 2015, as apreensões destes produtos tomaram destaque e passaram a ser contabilizados.

Gráfico 17 – Apreensão de agrotóxicos 2015-2021, em Kg.

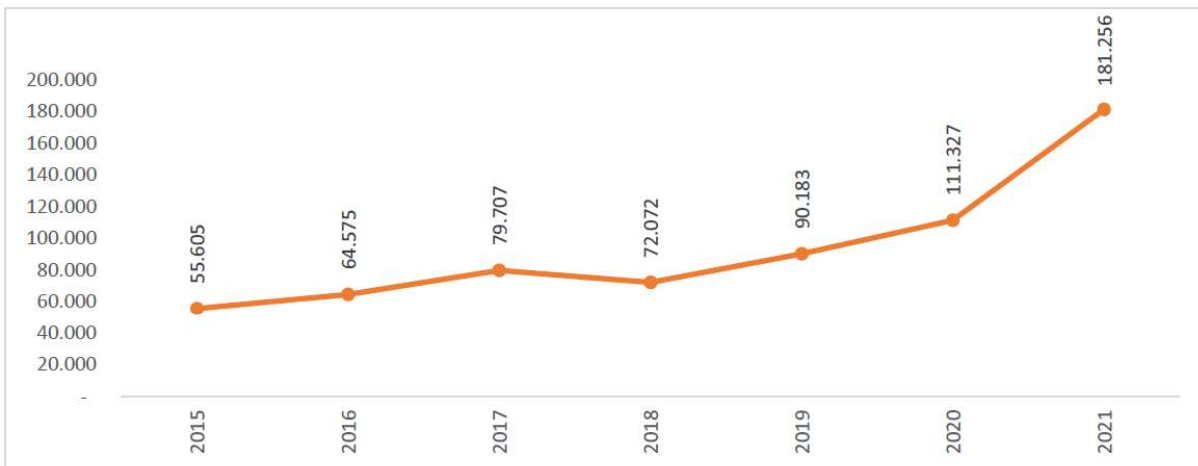
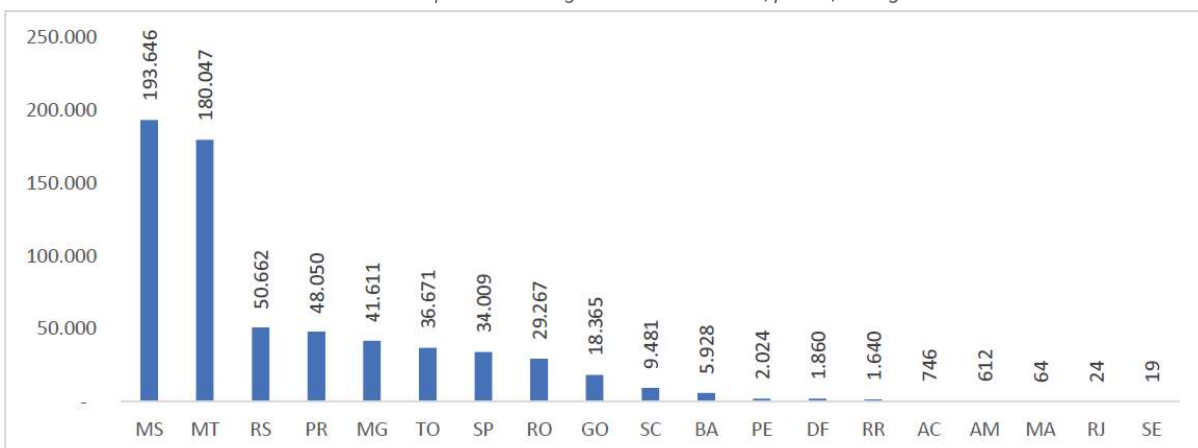


Gráfico 18 – Apreensão de agrotóxicos 2015-2021, por UF, em Kg.

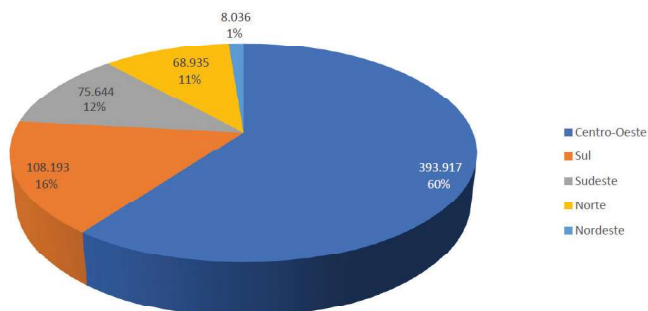


No Gráfico 18, é possível observar que os estados de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso são os recordistas nestas apreensões. Além do trabalho na repressão aos crimes de contrabando e descaminho, outro fator que pode indicar o motivo da elevada taxa de apreensão nesses estados, explica-se por eles serem destino de boa parte da carga. Não custa lembrar que são estados com

uma longa vocação e extensão agrárias, com recordes seguidos na produção de grãos.

No Gráfico 19, observa-se também a concentração das apreensões desses produtos na região Centro-Oeste do Brasil, que apreendeu a 393.917 Kg de agrotóxicos ilegais, o que corresponde a 60% de tudo que já foi apreendido.

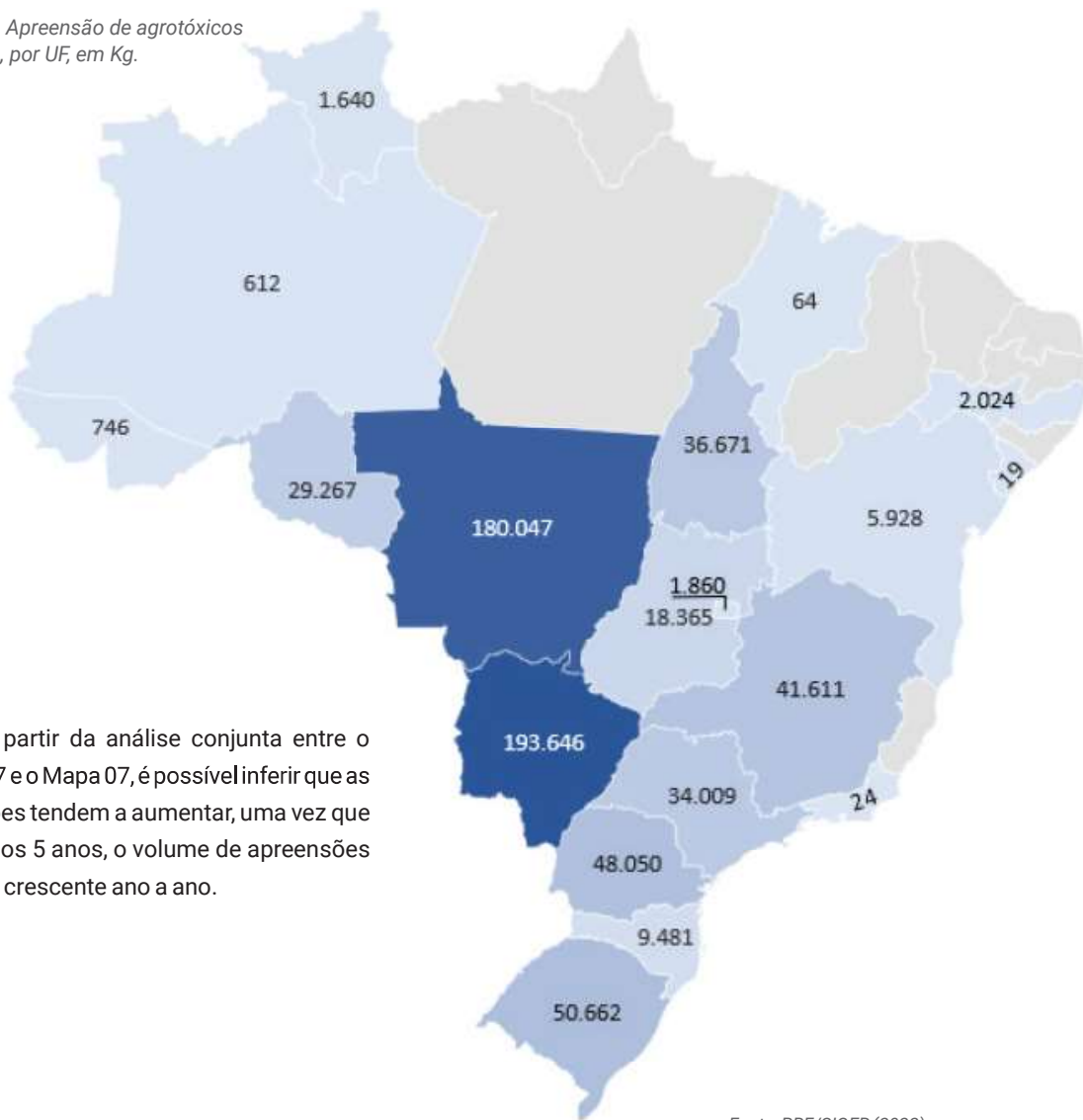
Gráfico 19 – Apreensão de agrotóxicos 2015-2021, por região, em Kg.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Ainda se tratando dos dados do Gráfico 19, a região Nordeste mostra pequeno potencial de apreensão deste tipo de mercadoria. Muito provavelmente, as grandes distâncias da fronteira, local de origem destes produtos, e o consequente impacto no custo do transporte, dificultam o transporte e facilitam a fiscalização antes da chegada àquela região.

Mapa 07 – Apreensão de agrotóxicos 2015-2021, por UF, em Kg.



A partir da análise conjunta entre o Gráfico 17 e o Mapa 07, é possível inferir que as apreensões tendem a aumentar, uma vez que nos últimos 5 anos, o volume de apreensões está num crescente ano a ano.

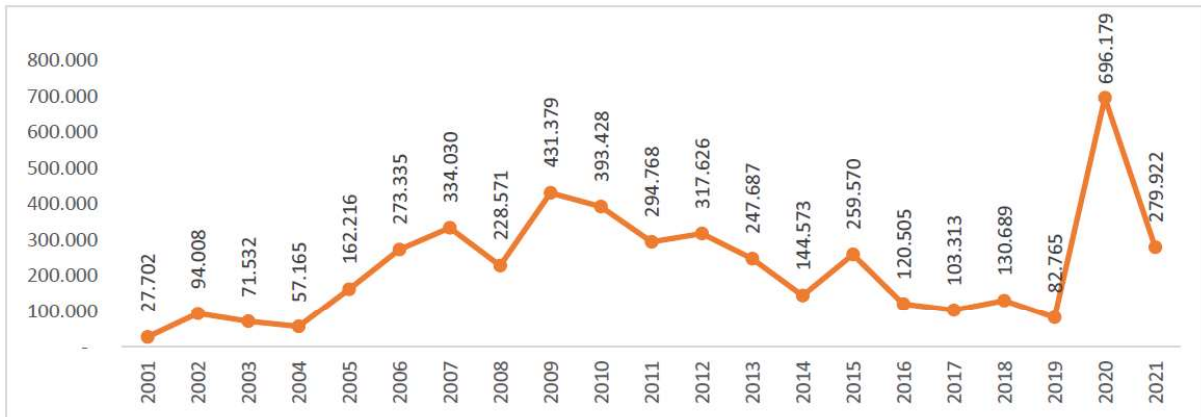
Fonte: PRF/SIGER (2022)

ELETRÔNICOS

Segundo Fagundes (2019, pág. 208), além das vantagens do ponto de vista econômico, “a proximidade de *Ciudad del Este* e as diferenças tributárias entre Brasil e Paraguai estimulam [...]” o contrabando de eletrônicos, sobretudo em produtos com alto valor agregado. No início dos anos 2000, junto com as demais forças de segurança pública, a PRF reforçou seu trabalho na região da Tríplice Fronteira (Argentina, Brasil e Paraguai).

Com a leitura do Gráfico 20, pode se perceber que as apreensões desse tipo de descaminho começaram a crescer até 2009. A partir deste ano, o volume de apreensões de eletrônicos cai até atingir o menor volume, em 2019, correspondendo a menos de 19% do total apreendido no início da queda.

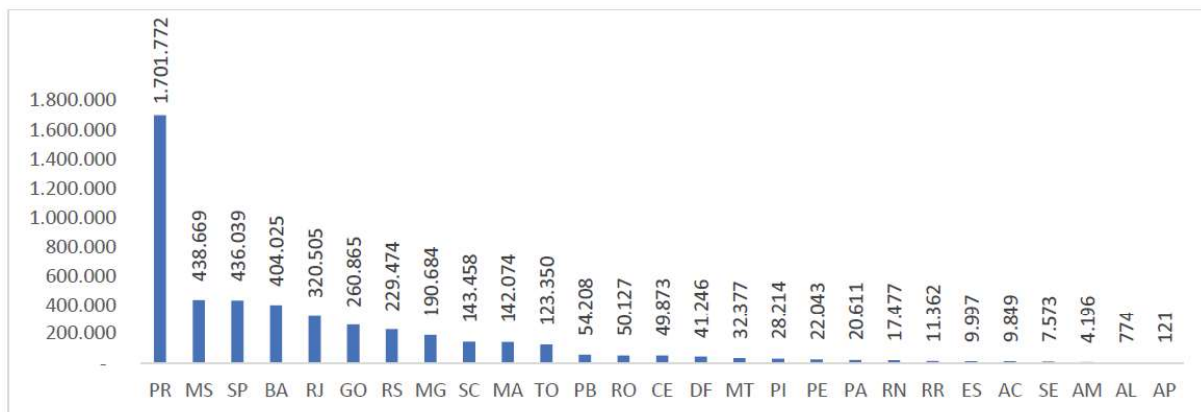
Gráfico 20 – Apreensão de eletrônicos 2001-2021, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Já no ano de 2020, registra-se um pico de 696.179 itens eletrônicos apreendidos. Inclusive, o aumento de mais de 841% em relação ao ano anterior carece ser melhor investigado para se verificar o tipo de eletrônico que causou o impacto, como exemplo, a recente entrada de cigarros eletrônicos em larga escala no país.

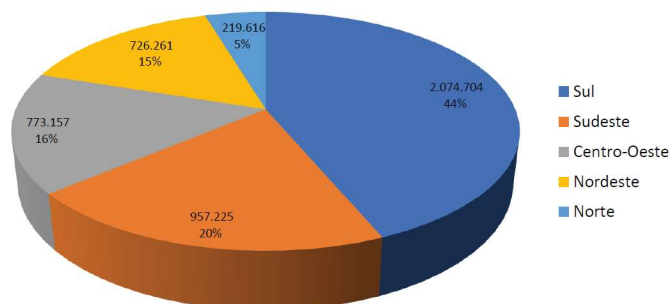
Gráfico 21 – Apreensão de eletrônicos 2001-2021, por UF, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Novamente, por sua vocação histórica contra o contrabando e descaminho, o estado do Paraná se destaca na apreensão de aparelhos eletrônicos, com resultado três vezes maior que o segundo colocado, o estado do Mato Grosso do Sul.

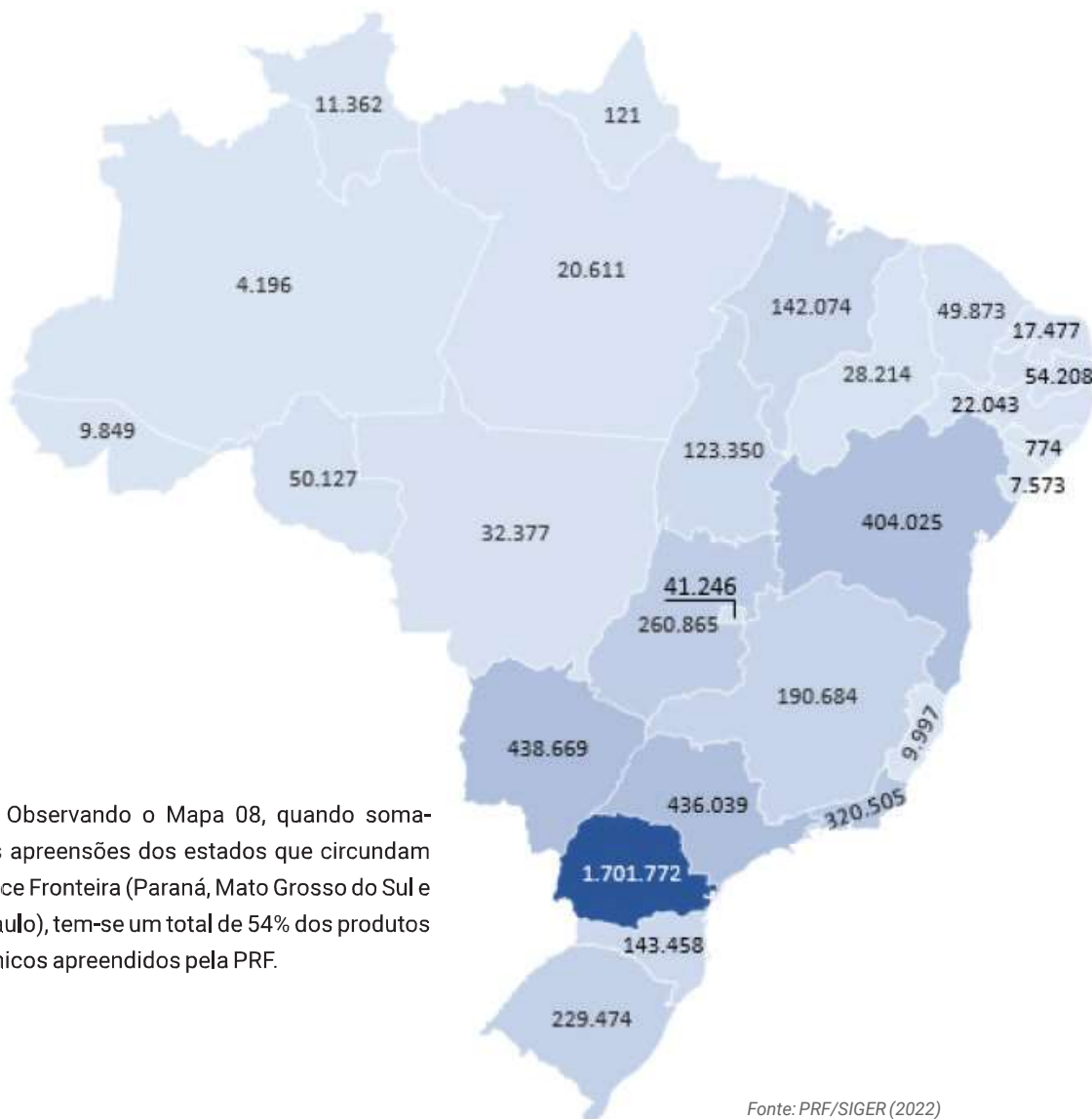
Gráfico 22 – Apreensão de eletrônicos 2001-2021, por região, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Tanto a região Sul, quanto a região Sudeste, apresentam elevados volumes de apreensão de eletrônicos. Os números do Paraná elevam o percentual da região Sul, respondendo sozinho por algo em torno de 35% do total apreendido em 20 anos em rodovias federais.

Mapa 08 – Apreensão de eletrônicos 2001-2021, por UF, em und.



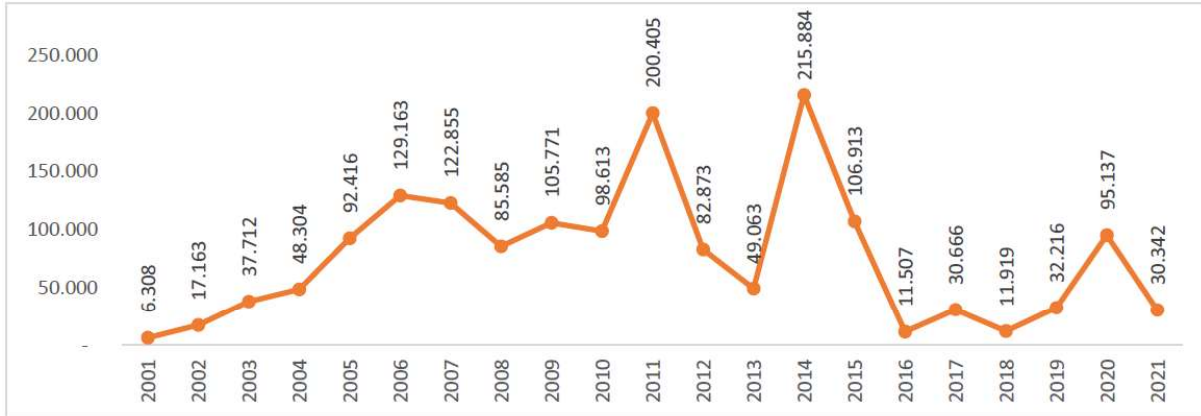
Observando o Mapa 08, quando somadas as apreensões dos estados que circundam a Tríplice Fronteira (Paraná, Mato Grosso do Sul e São Paulo), tem-se um total de 54% dos produtos eletrônicos apreendidos pela PRF.

Fonte: PRF/SIGER (2022)

ITENS DE INFORMÁTICA

Assim como os dados de eletrônicos da seção anterior, o Gráfico 23 assinala uma crescente na quantidade de apreensão de produtos de informática até ano de 2014. Ao contrário de outras frentes de contrabando e descaminho que tiveram incremento em suas apreensões, como é o caso do cigarro e agrotóxico, os itens de informática sofreram redução.

Gráfico 23 – Apreensão de itens de informática 2001-2021, por ano, em und.

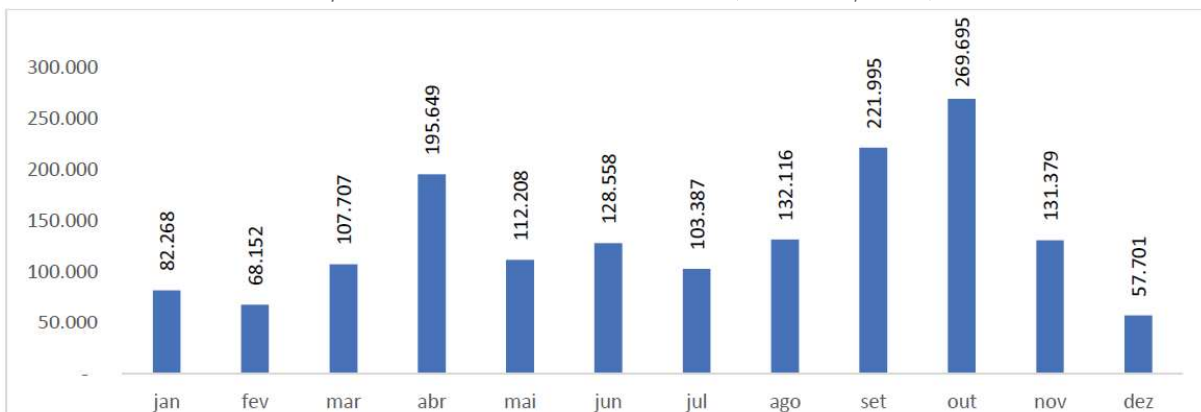


Fonte: PRF/SIGER (2022)

A observação do gráfico acima ainda aponta dois grandes picos de apreensão de equipamentos de informática: os anos de 2011 e 2014. Nesta ordem, o primeiro supera o ano de 2006 em 55,2%. De modo semelhante, o segundo pico supera em 67,2% o mesmo ano. Do início da série até o segundo pico, as apreensões dos itens de informática cresceram 3.422%. Depois de 2014, houve uma regressão de 85,9% até 2021.

Conforme é possível ver no Gráfico 24, nos meses anteriores as festas de fim de ano, verifica-se um incremento nas apreensões de equipamentos de informática.

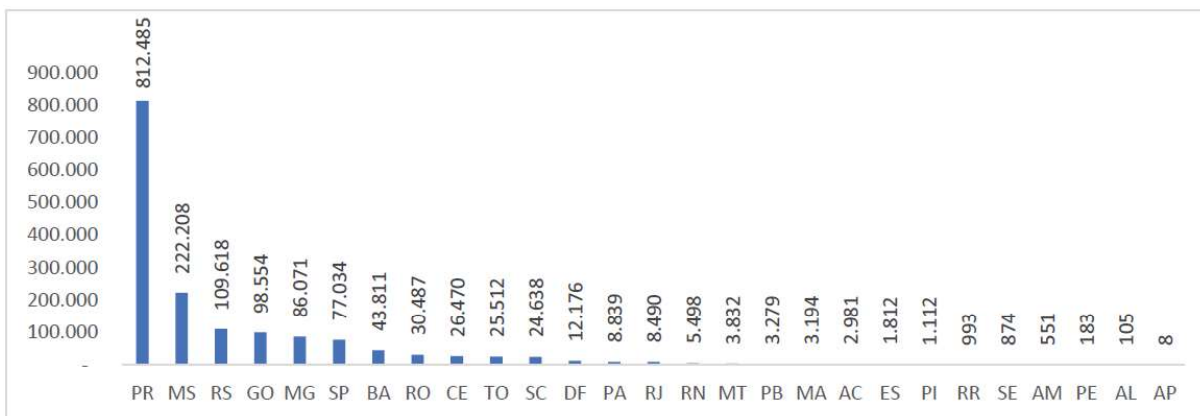
Gráfico 24 – Apreensão de itens de informática 2001-2021, acumulado por mês, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Quase quatro vezes maior que o segundo colocado (365% superior), o estado do Paraná se destaca também na apreensão de itens de informática descaminhados, conforme analisados o Gráfico 25 e o Mapa 09. Essa diferença é ainda maior quando comparado com o Rio Grande do Sul, sendo 741%.

Gráfico 25 – Apreensão de itens de informática 2001-2021, por UF, em und.

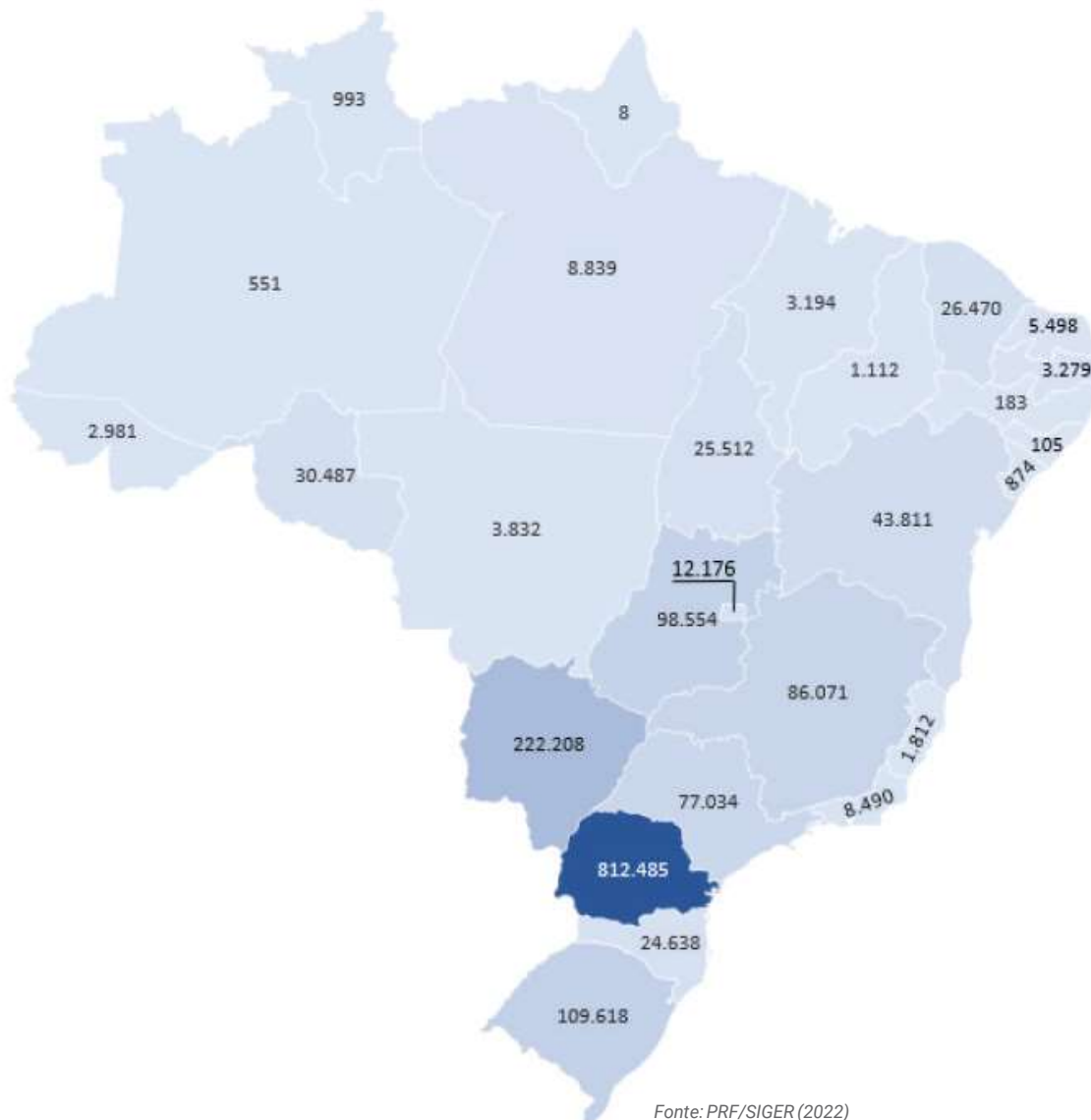


Fonte: PRF/SIGER (2022)

A região Sul, detentora de duas das três maiores forças de fiscalização e apreensão desse delito (Paraná e Rio Grande do Sul), detêm ampla margem de volume apreendido, com 59% do total.

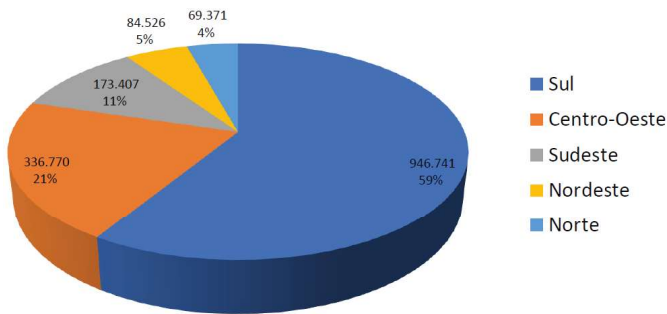
O Gráfico 26 apresenta a região Sul com 946.741 itens do volume apreendido. Em relação às apreensões da PRF em todo Brasil, o estado do Paraná apreendeu 812.485 itens de informática, representando 50,6%.

Mapa 09 – Apreensão de itens de informática 2001-2021, por UF, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Gráfico 26 – Apreensão de itens de informática 2001-2021, por região, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

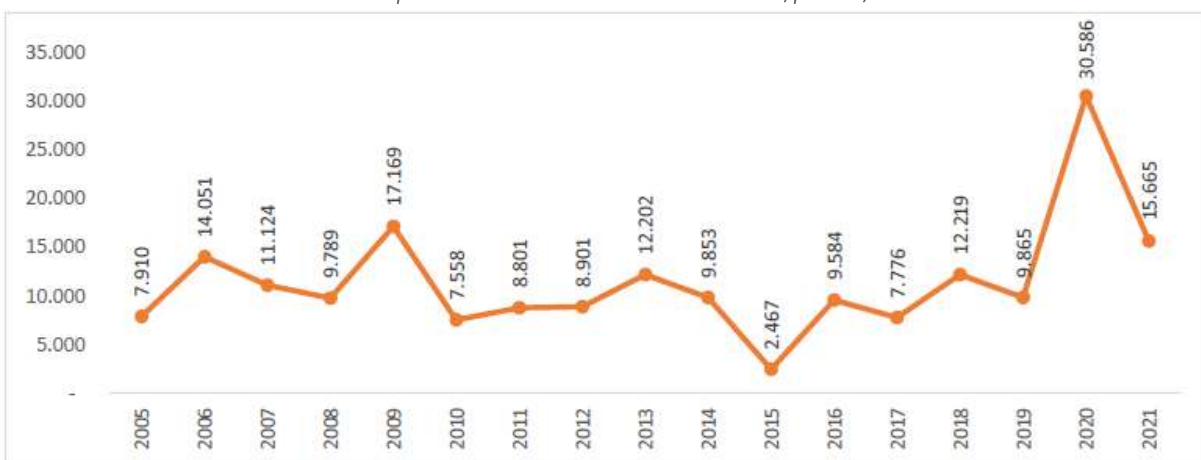
O Gráfico 26 apresenta a região Sul com 946.741 itens do volume apreendido. Em relação às apreensões da PRF em todo Brasil, o estado do Paraná apreendeu 812.485 itens de informática, representando 50,6%.

3.4 MEIO AMBIENTE

ANIMAIS SILVESTRES

A PRF passou a contabilizar o esforço no combate ao tráfico de animais em 2005. Ao longo destes 16 anos, o volume de animais silvestres apreendidos não variou significativamente, a não ser em 2020, que atingiu o pico histórico de 30.586 animais resgatados.

Gráfico 27 – Apreensão de animais silvestres 2005-2021, por ano, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

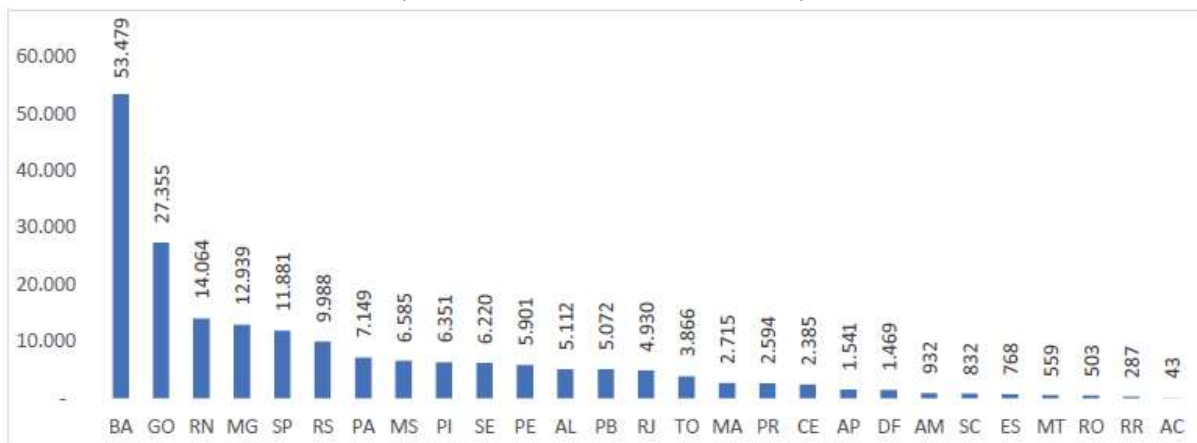
Ainda que a variação não seja tão grande entre o maior volume de apreensão em 2020 e o menor volume em 2015, tem-se uma variação de 12,4 vezes, conforme apresenta o Gráfico 27.



A regional da Bahia destaca-se na apreensão de animais silvestres, tendo alcançado quase o dobro de animais apreendidos em relação ao segundo colocado, o estado de Goiás, e responde por 27,3% de todas apreensões de animais silvestres em análise.

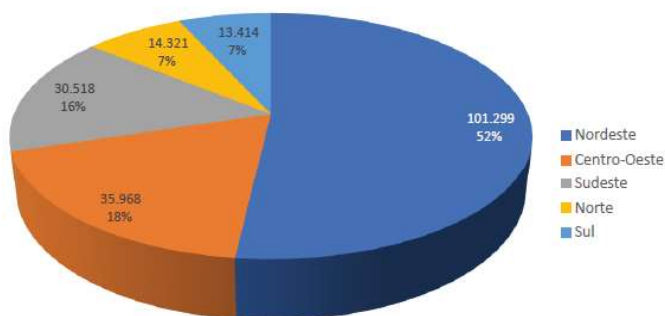
Desta forma, a região Nordeste, alavancado principalmente pela Bahia e Rio Grande do Norte, detêm a marca de 52% de toda apreensão realizada nas rodovias federais.

Gráfico 28 – Apreensão de animais silvestres 2005-2021, por UF, em und.



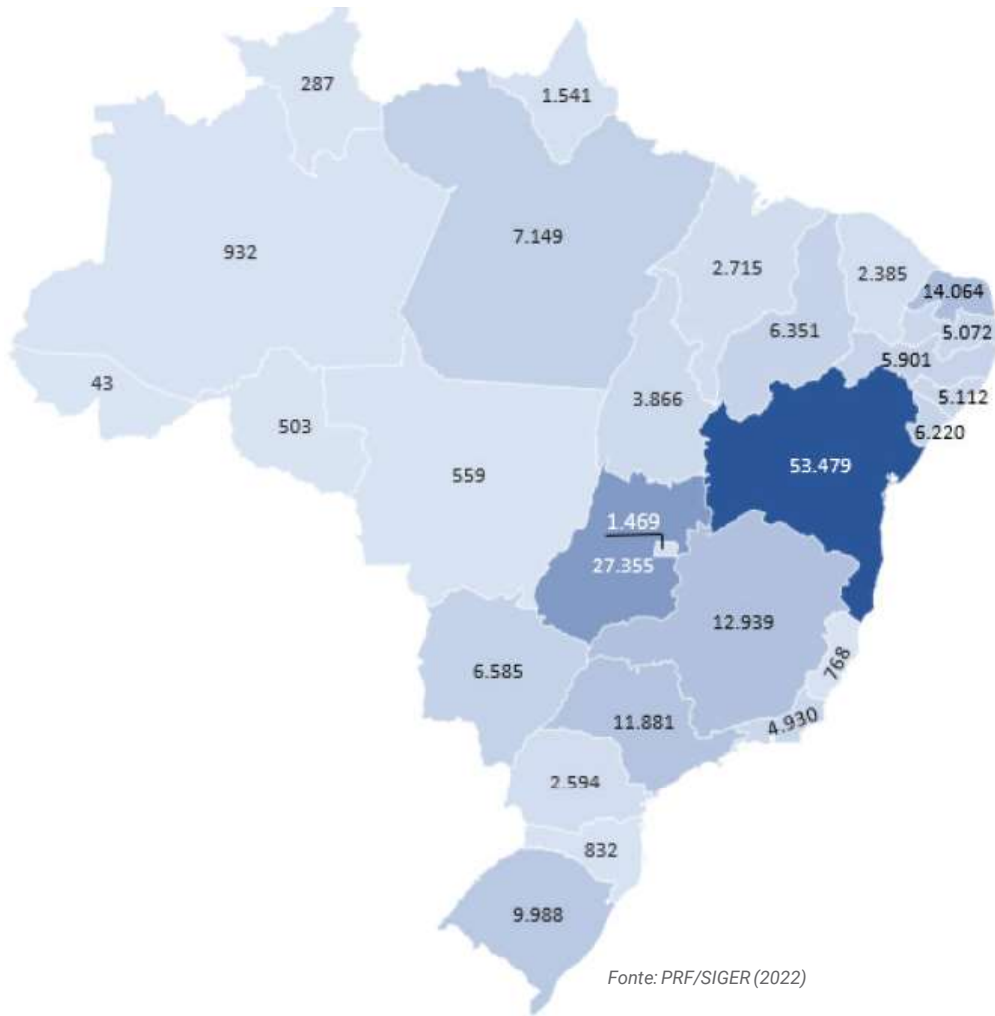
Fonte: PRF/SIGER (2022)

Gráfico 29 – Apreensão de animais silvestres 2005-2021, por região, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

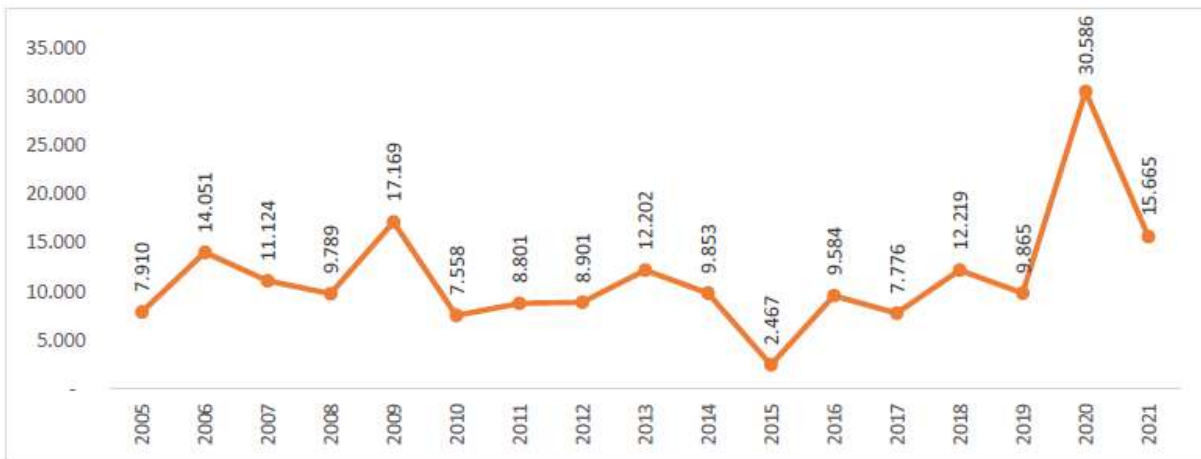
Mapa 10 – Apreensão de animais silvestres 2005-2021, por UF, em und.



MADEIRA

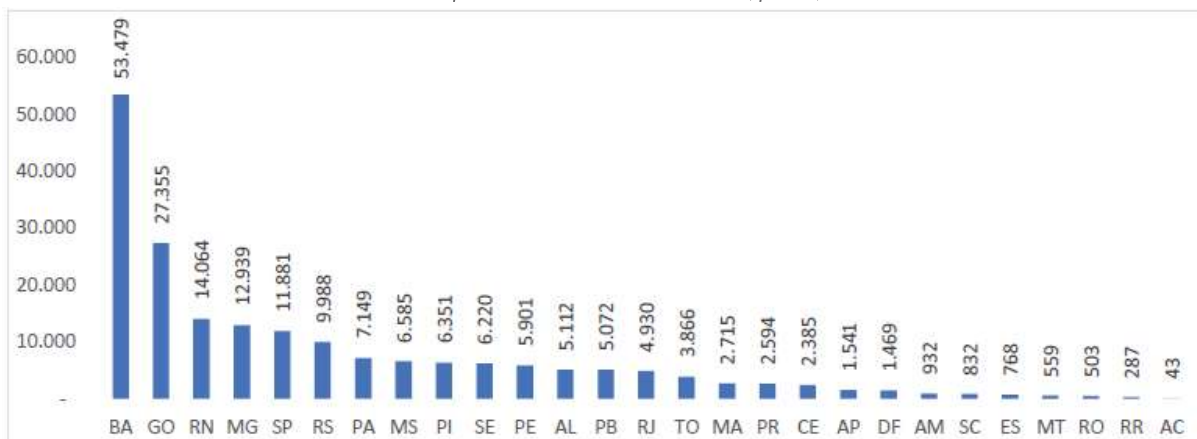
Desde 2015, o volume de apreensões de madeira e derivados tem crescido sistematicamente, saindo dos iniciais 10.660 m³ de madeira para mais de 29.662 m³ em 2021.

Gráfico 27 – Apreensão de madeira 2015-2021, por ano, em m³.



O ano de maior volume apreendido foi 2020, quando a PRF registrou 39.563m³ de madeira, valor quase quatro vezes maior que o registrado no início do período estudado.

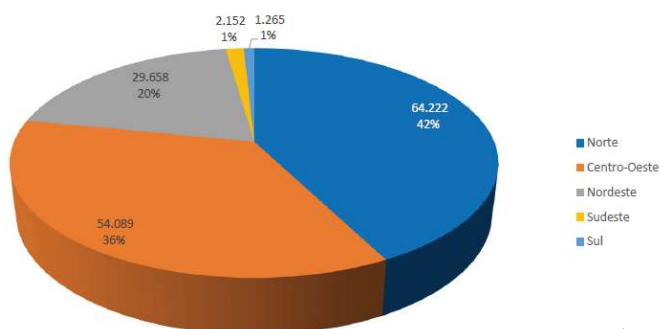
Gráfico 28 – Apreensão de madeira 2015-2021, por UF, em m³.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Mato Grosso e Pará se destacam na apreensão deste item florestal, além de ainda serem detentores de matas nativas, esses estados são cortados por importantes rodovias que servem de escoamento do ilícito, representando, respectivamente, 42% e 36% do total apreendido.

Gráfico 30 – Apreensão de madeira 2015-2021, por região, em m³.

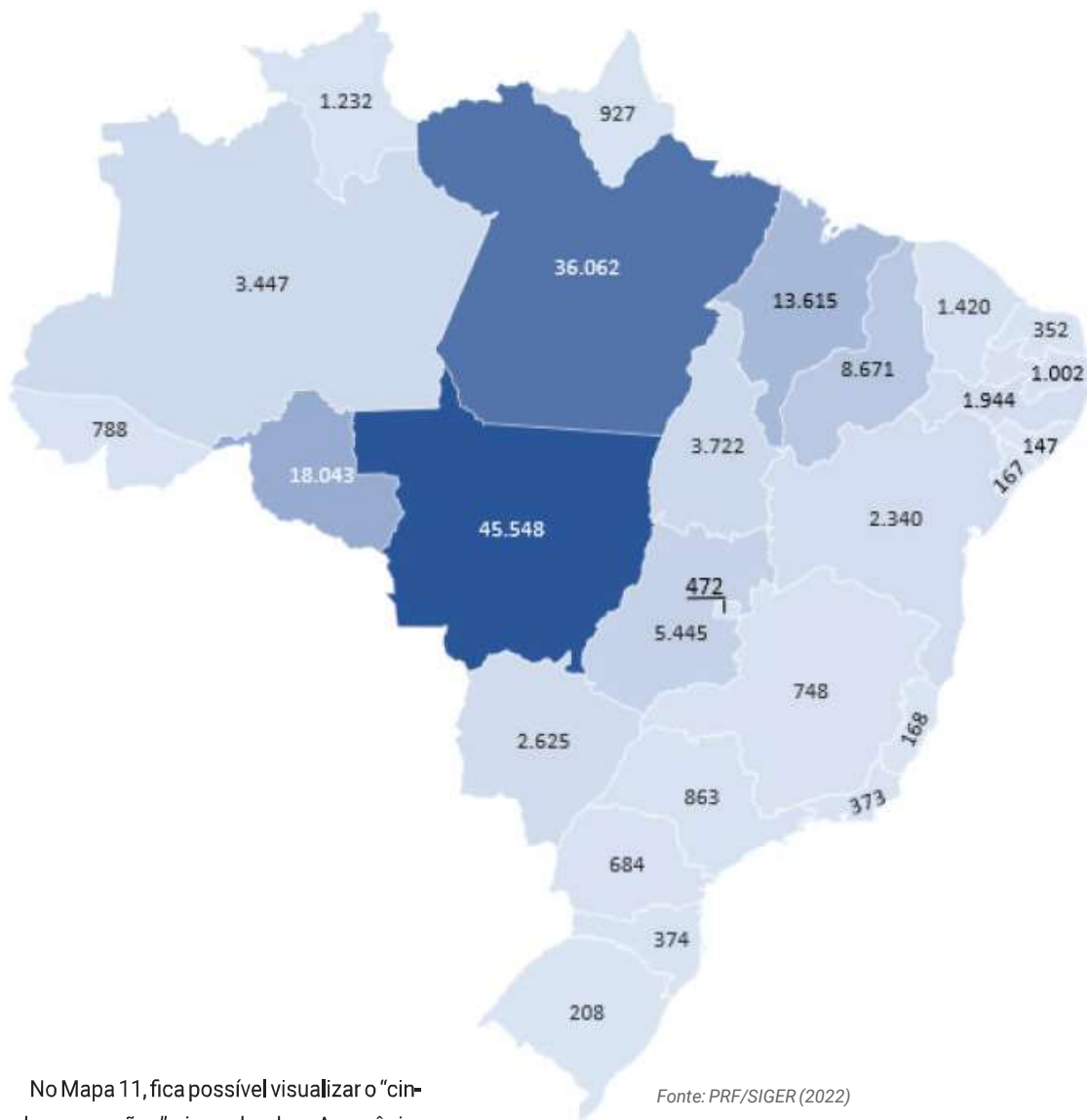


Fonte: PRF/SIGER (2022)

Por razões semelhantes aos estados citados logo acima, Rondônia com 18.043 m³ e Maranhão com 13.615 m³ também tem grande contribuição nos volumes alcançados nas respectivas regiões.



Mapa 11 – Apreensão de madeira 2015-2021, por UF, em m³.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

No Mapa 11, fica possível visualizar o “cinturão de apreensões” circundando a Amazônia. Maranhão, Pará, Mato Grosso e Rondônia formam esta área de maior concentração de apreensões realizadas pela PRF, correspondendo a 74,5% do volume arrecadado.



3.5 DIREITOS HUMANOS

HUMANOS

TRABALHADOR LIBERTADO

Aderindo política pública, por meio da Comissão Nacional do Trabalho Escravo (CONATRAE), apesar das ações em anos anteriores, a PRF passou a contabilizar somente a partir de 2006 os dados de trabalhadores libertados em condições análogas a escravidão. Já naquele ano, a instituição apoiou a libertação de 662 pessoas, como apresentado no Gráfico 30.

Gráfico 30 – Trabalhadores libertados 2006-2021, por ano, em und.

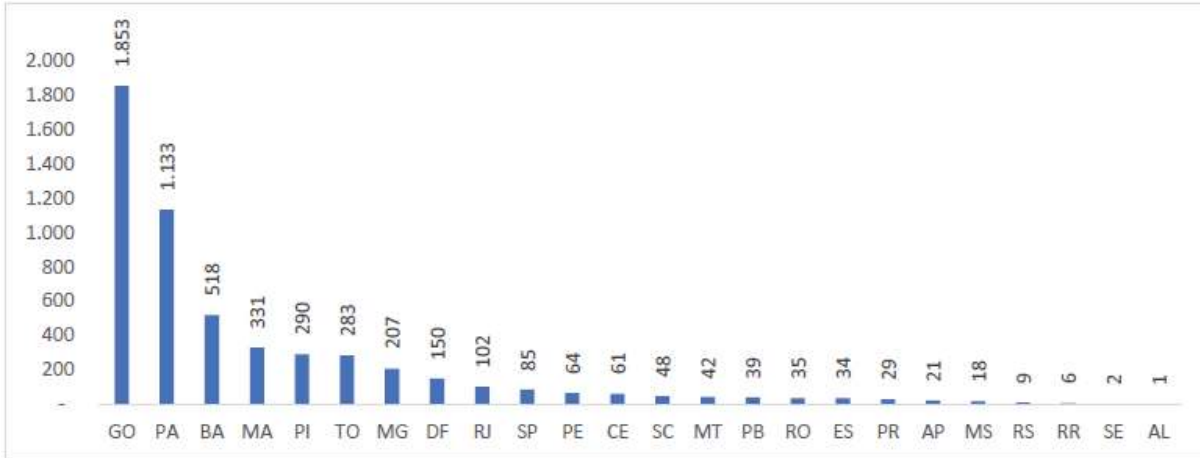


Fonte: PRF/SIGER (2022)



Em 2008, ano de referência no enfrentamento a esse crime, o órgão facilitou o resgate de 906 trabalhadores. Até o ano de 2014 as ações de enfrentamento a este crime tiveram uma considerável redução. Naquele ano, apenas 24 trabalhadores foram resgatados, uma redução de 97,3% em relação a 2008. Desde então, os números têm melhorado.

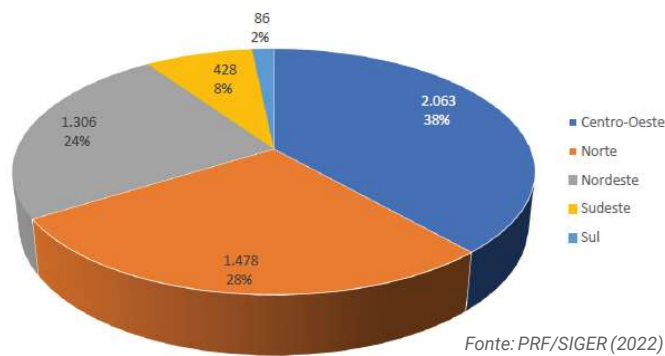
Gráfico 31 – Trabalhadores libertados 2006-2021, por UF, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

As ações desenvolvidas pelas regionais de Goiás e Pará garantiram bons números e a libertação de 2.986 pessoas, o que representa 55,7% de todas as pessoas libertadas com o apoio da PRF.

Gráfico 32 – Trabalhadores libertados 2006-2021, por região, em und.

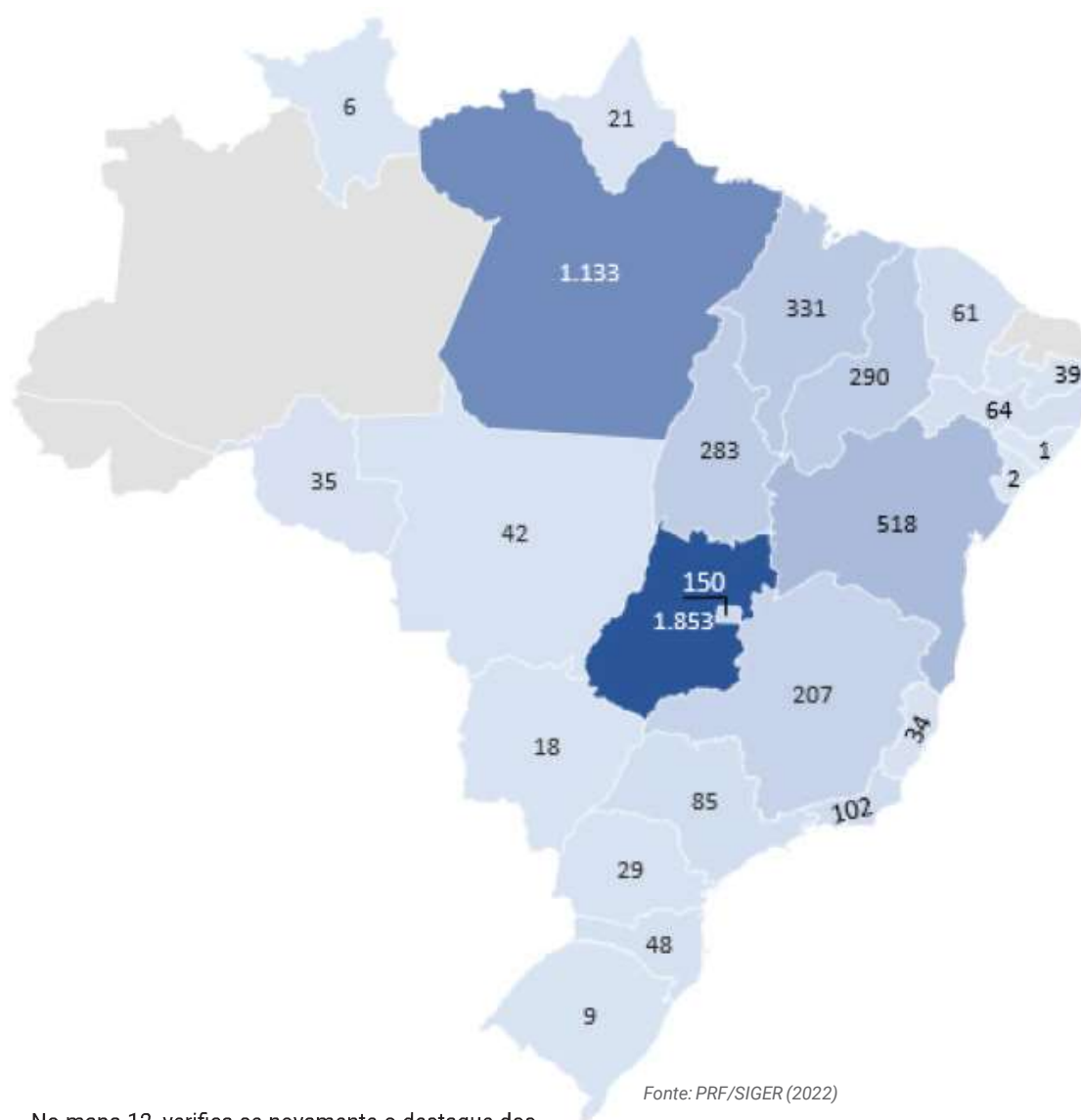


Fonte: PRF/SIGER (2022)

Os 1.853 trabalhadores libertados pelo estado do Goiás credenciaram o CentroOeste a ter os 38% de toda libertação de pessoas pela PRF, bem como as 1.133 pessoas libertadas pela PRF no Pará elevaram os percentuais da região norte. Os valores de Goiás e Pará, isoladamente, são maiores que os da região Nordeste, que por sua vez é três vezes maior que os do Sudeste.



Mapa 12 – Trabalhadores libertados 2006-2021, por UF, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

No mapa 12, verifica-se novamente o destaque dos estados que mais atuaram na libertação (Goiás, Pará e Bahia) em relação os estados vizinhos. Nesta análise em especial, é possível verificar também o resultado significativo trabalho realizado pelas regionais do Maranhão, Piauí e Tocantins.

3.6 ARMAS DE FOGO

No ano de 2006, a PRF passou a contabilizar as apreensões de armas de fogo, conforme gráfico abaixo:

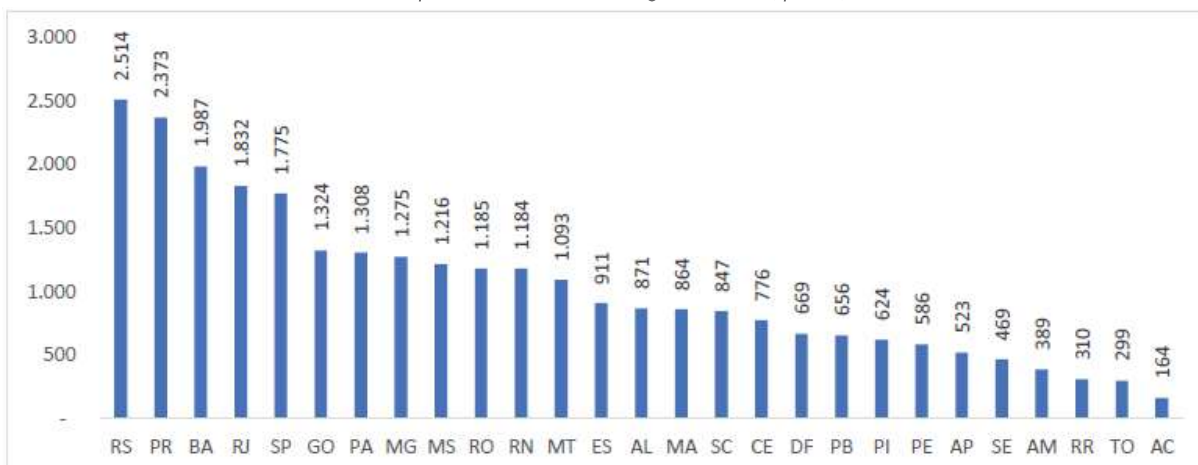
Gráfico 33 – Apreensão de armas de fogo 2006-2021, por ano, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

No período em estudo, a PRF retirou de circulação 28.024 armas de fogo, quando se percebe uma relativa estabilidade com a média de 1.900 armas apreendidas por ano. Não variando mais que 30% de um ano para o outro, alcançando o auge no ano de 2015, com a apreensão de 2.358 armas.

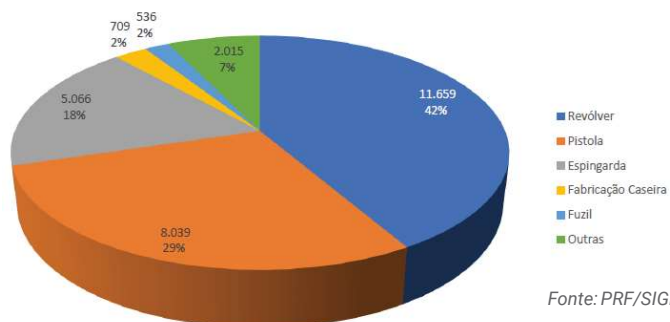
Gráfico 34 – Apreensão de armas de fogo 2006-2021, por UF, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Ao contrário dos crimes de tráfico de drogas e contrabando, as apreensões de armas de fogo não seguem a mesma dinâmica. Nesse cenário, o Rio Grande do Sul desponta como o maior destaque, com 2.514 armas apreendidas.

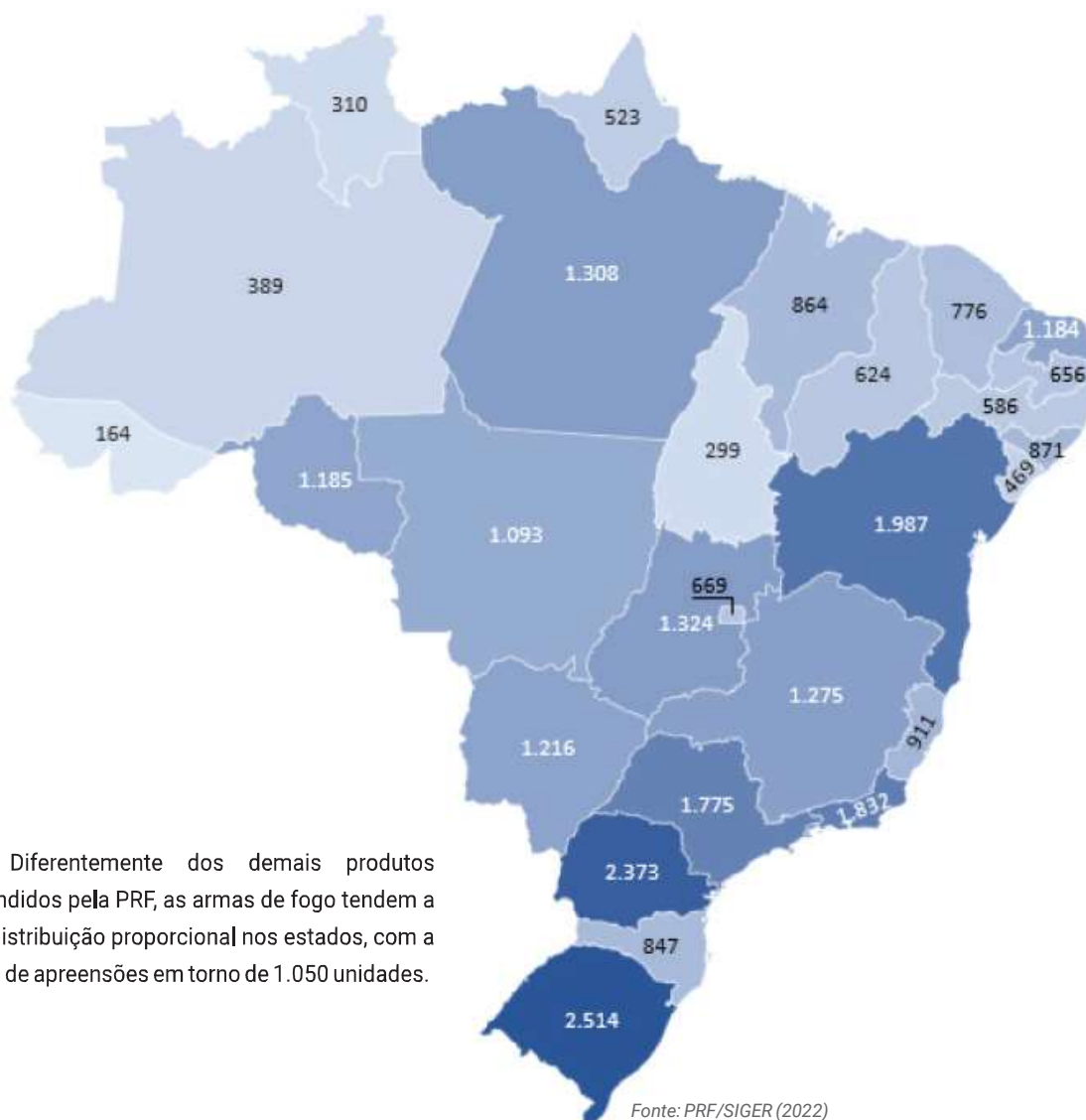
Gráfico 36 – Apreensão de armas de fogo 2006-2021, por tipo, em und e percentual.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

As armas de pequeno porte são a maioria das apreensões da PRF em todo Brasil. Os revólveres e pistolas somados atingem 71% de todas apreensões realizadas nas rodovias federais, contra apenas 2% dos fuzis. Levando em consideração que o transporte de fuzis possui uma logística mais complexa que o de revólveres e pistolas, por conta de seu tamanho, os números sugerem que no caso de armas longas o seu transporte ocorra por outros modais além das rodovias.

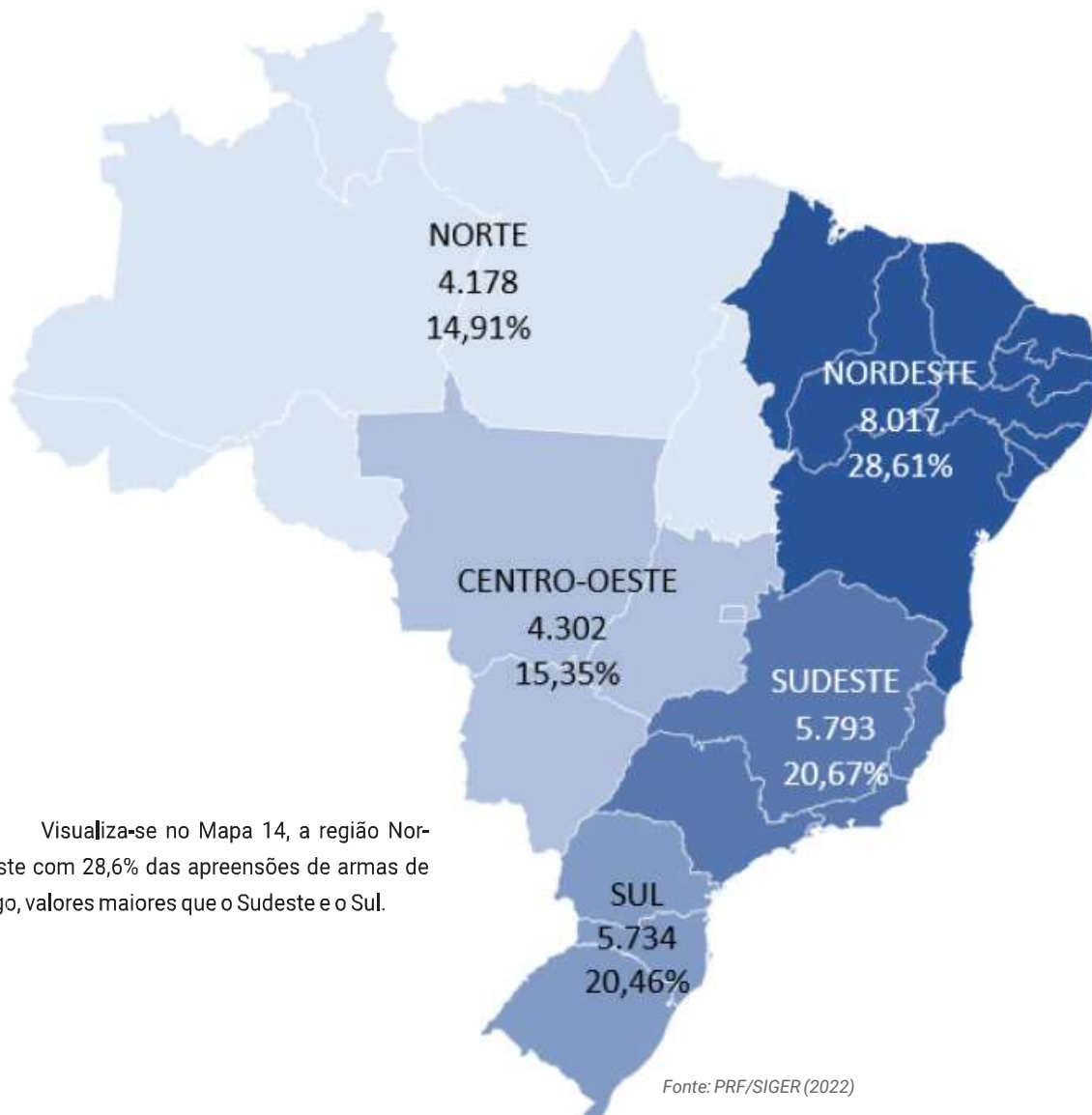
Mapa 13 – Apreensão de armas de fogo 2006-2021, por UF, em und.



Diferentemente dos demais produtos apreendidos pela PRF, as armas de fogo tendem a uma distribuição proporcional nos estados, com a média de apreensões em torno de 1.050 unidades.

Fonte: PRF/SIGER (2022)

Mapa 14 – Apreensão de armas de fogo 2006-2021, por região, em und e percentual.



Visualiza-se no Mapa 14, a região Nordeste com 28,6% das apreensões de armas de fogo, valores maiores que o Sudeste e o Sul.

Fonte: PRF/SIGER (2022)



3.7 PESSOAS DETIDAS

A contabilização de pessoas detidas pela PRF remonta ao ano de 1996, incluindo todas as prisões, independente do tipo de crime. Enquanto as apreensões, em alguns casos, tiveram incrementos exponenciais, a quantidade de pessoas detidas apresenta um crescimento linear, segundo o Gráfico 37.

Gráfico 37 – Pessoas detidas 1996-2021, por UF, em und.

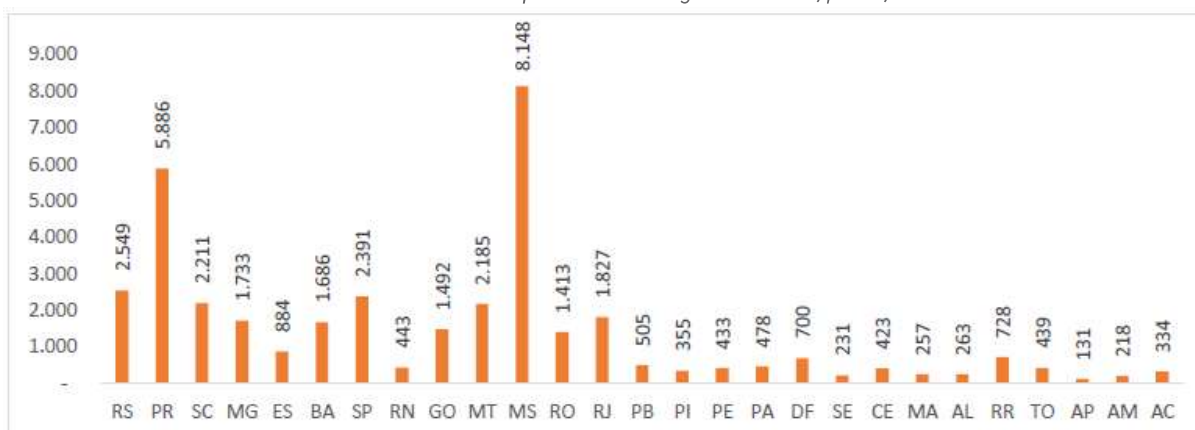


Fonte: PRF/SIGER (2022)

Ao longo dos 25 anos, o crescimento no número de detenções aumentou em 573%, quando se percebe um escalonamento de detenções mais vigoroso de 2005 em diante. Em 2020, nota-se um auge de detenções, chegando à marca de 52.330 pessoas detidas nas rodovias federais.

A seguir, os gráficos tratam de alguns tipos penais que registram marcas expressivas realizadas pela PRF no enfrentamento ao crime.

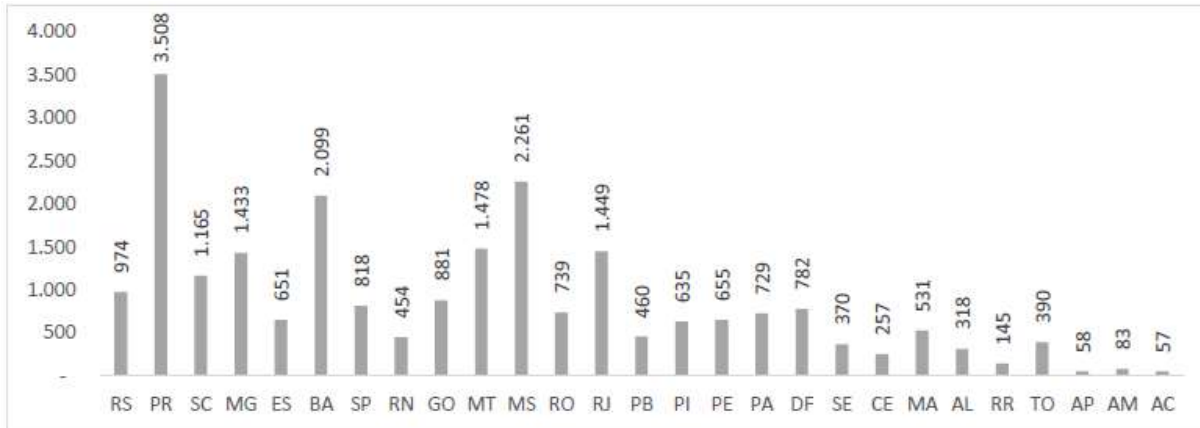
Gráfico 38 – Pessoas detidas por tráfico de drogas 2006-2021, por UF, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Como era de se esperar, o estado do Mato Grosso do Sul é o que mais deteve mais por tráfico de drogas com 8.148 pessoas, seguido pelo Paraná com 5.886 pessoas e o Rio Grande do Sul com 2.549 pessoas.

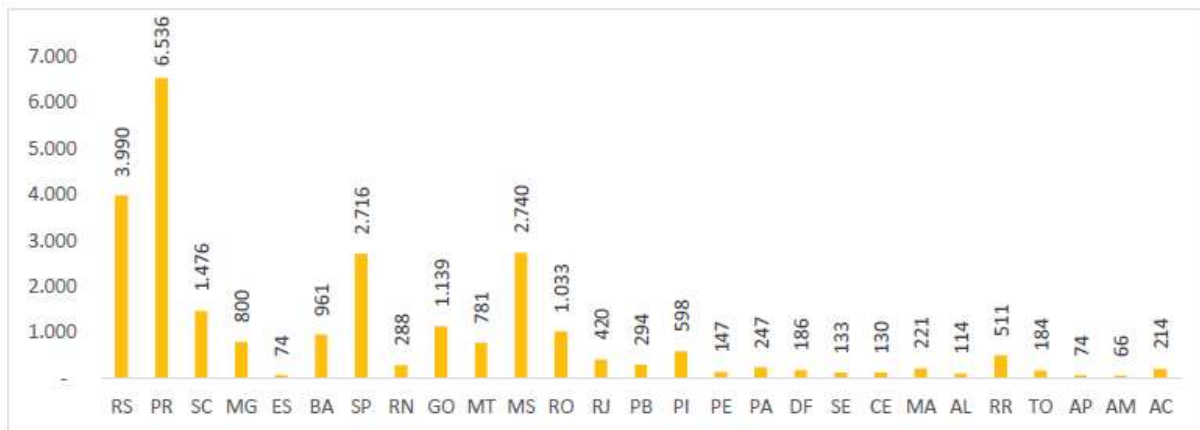
Gráfico 39 – Pessoas detidas por roubo ou furto de veículos 2006-2021, por UF, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

O estado do Paraná é o que mais deteve mais por roubo e furto de veículos com 3.508 pessoas, seguido por Mato Grosso do Sul com 2.261 pessoas e a Bahia com 2.099 pessoas.

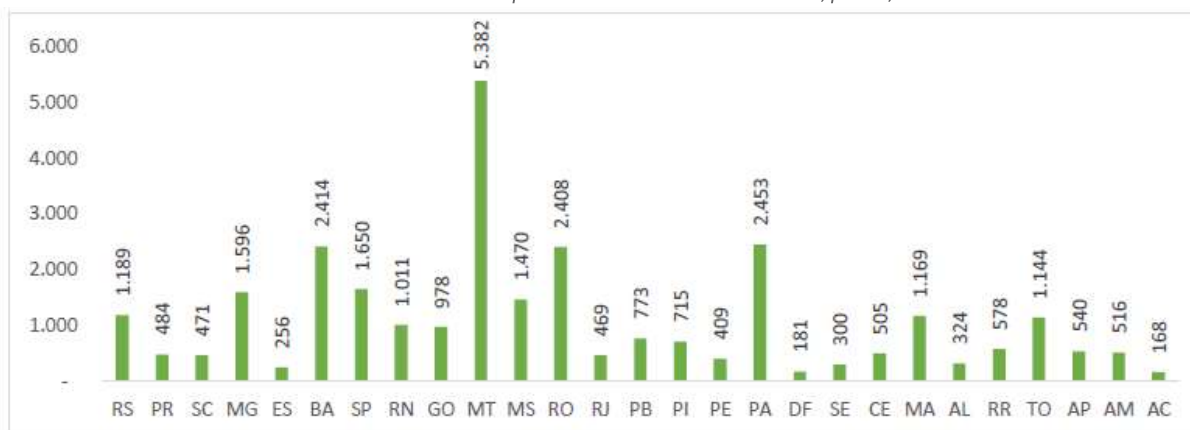
Gráfico 40 – Pessoas detidas por contrabando ou descaminho 2006-2021, por UF, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

O estado do Paraná também se destaca como o que mais deteve mais por contrabando ou descaminho com 6.536 pessoas, acompanhado pelo Rio Grande do Sul com 3.990 pessoas e Mato Grosso do Sul com 2.740 pessoas.

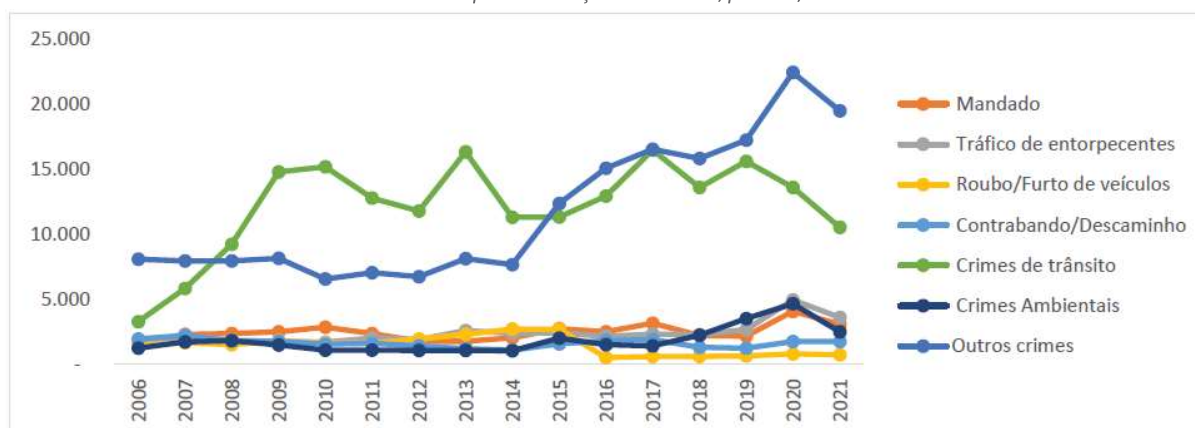
Gráfico 41 – Pessoas detidas por crimes ambientais 2006-2021, por UF, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

O estado com maior quantidade de pessoas detidas por crimes ambientais é o Mato Grosso com 5.382 detidos, mais que o dobro do Pará com 2.453, na segunda posição. Em terceiro, encontra-se a Bahia com 2.414 pessoas detidas.

Gráfico 42 – Tipo de detenção 2006-2021, por ano, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

A partir do Gráfico 42, observa-se que os crimes de trânsito possuem grande representatividade no quadro total de detenções, entre os anos de 2006 e 2021. Entre eles, a embriaguês ao volante é o crime mais apresentado às polícias judiciárias pelos policiais rodoviários federais, segundo consta no Atlas da Década de Ações para Segurança Viária da PRF. (BRASIL, 2021)

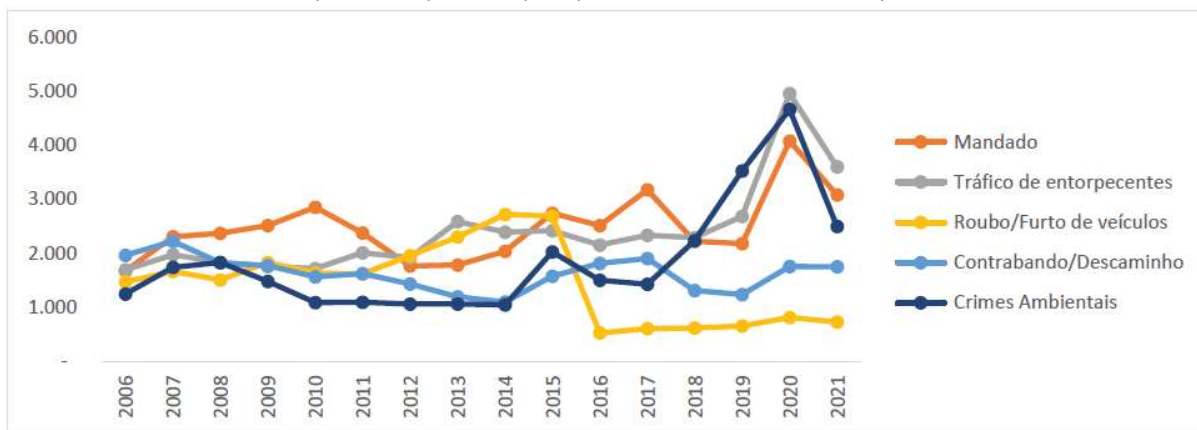
A categoria “outros crimes” engloba todas as demais ações delitivas não especificadas no gráfico acima, sendo, sobretudo em sua maioria, os crimes considerados de menor potencial ofensivo. Inclusive, o aumento verificado a partir de 2014 desse grupo de crimes reflete o avanço e difusão da confecção dos termos circunstanciados de ocorrências (TCO) na maioria dos estados.¹¹⁶

A implementação dos Juizados Especiais Criminais, inovação apresentada pela Lei 9.099/95, com o mote simplificador e desburocratizante, otimizou a

atividade de registro e comunicação das ocorrências de infrações de menor potencial ofensivo. A PRF, superando diversos questionamentos relacionados à competência e capacidade técnica, iniciou a lavratura do termo circunstanciado de ocorrência (TCO) em 2004 por meio da Superintendência Regional em Santa Catarina. Estando atualmente com a ferramenta implantada em todas as suas unidades desconcentradas.

Essa inovação conferiu agilidade ao trabalho da PRF ao permitir que os policiais elaborem o TCO nas próprias rodovias ou unidades operacionais, sem que seus agentes tenham que abandonar suas atividades de patrulhamento para realizar a referida condução à delegacia de polícia judiciária de circunscrição, com remessa direta dos atos formais ao Juizado Especial Criminal da comarca fato. Como já foi dito, o impacto positivo da atuação do órgão com o TCO pode ser verificada no Gráfico 42, na modalidade “outros crimes”.

Gráfico 43 – Tipo de detenção, sem tipificação trânsito e outros, 2006-2021, por ano, em und.



Fonte: PRF/SIGER (2022)

Quando analisados os crimes mais afetos a este trabalho, retirado os ‘crimes de trânsito’ e os ‘outros crimes’, vê-se no Gráfico 43 que, apesar de uma sutil alternância, as prisões por tráfico de drogas se destacam, acompanhadas pelas prisões de pessoas procuradas pela Justiça e por crimes ambientais. O auge das detenções por tráfico de drogas, crimes ambientais e mandados de prisão ocorreu em 2020.

116 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Comissão Nacional de Implantação do TCO. Nota técnica nº 03/2014.

3.8 RESULTADOS COMPILADOS

Gráfico 46 – Compilado dos resultados da PRF 2001-2021.

ITEM	PERÍODO	QTDE	UNIDADE
VEÍCULOS FISCALIZADOS	2001 - 2021	164.822.012	VEÍCULOS
PESSOAS FISCALIZADAS	2012 - 2021	88.768.710	PESSOAS
PESSOAS DETIDAS	1996 - 2021	629.945	PESSOAS
MENORES APREENDIDOS	2016 - 2021	4.528	PESSOAS
MACONHA E DERIVADOS	2001 - 2021	3.652,5	Ton
COCAÍNA E DERIVADOS	2001 - 2021	204,8	Ton
ANFETAMINAS/BARBITÚRICOS	2001 - 2021	1.363.418	UNIDADES
TOTAL ARMAS DE FOGO	2006 - 2021	28.024	UNIDADE
VEÍCULOS RECUPERADOS	2001 - 2021	121.395	UNIDADE
TRABALHADORES LIBERTADOS	2006 - 2021	5.361	PESSOAS
ANIMAIS SILVESTRES	2005 - 2021	195.520	UNIDADES
MADEIRA	2015 - 2021	151.386	M ³
AGROTÓXICO	2015 - 2021	654.725	Kg
ELETRÔNICOS	2001 - 2021	4.750.963	UNIDADES
EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA	2001 - 2021	1.610.815	UNIDADES
CIGARROS	2001 - 2021	690.251.914	MAÇOS
REAIS APREENDIDOS	2012 - 2021	R\$ 130.699.372	R\$
DÓLARES APREENDIDOS	2012 - 2021	R\$ 14.602.307	\$

Fonte: PRF/SIGER (2022)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADORNO, Sérgio. A criminalidade urbana violenta no Brasil: um recorte temático. **BIB-Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais**, n. 35, p. 3-24, 1993.

AJIMURA, Renato Eiiti. **As mudanças da indústria automobilística brasileira a partir da década de 90: as principais políticas setoriais e a nova distribuição geográfica do segmento**. Dissertação (Mestrado em Economia). Fundação Getúlio Vargas. São Paulo, 2007.

A Justiça não Para. **Parabéns Polícia Rodoviária Federal**. Disponível em: <<http://www.infoseg.gov.br>>. Acesso em: 12 de jun. 2009.

BRASIL. **Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928**. Regulou a criação da Polícia de Estradas.

BRASIL. **Decreto nº 42.799, de 12 de dezembro de 1957**. Cria uma Divisão de Trânsito no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

BRASIL. **Decreto nº 56.510, de 28 de junho de 1965**. Aprova o Regulamento Geral do Departamento Federal de Segurança Pública.

BRASIL. **Decreto nº 62.384, de 11 de março de 1968**. Dispõe sobre a fiscalização do trânsito nas rodovias federais, a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e dá outras providências.

BRASIL. **Lei nº 11.784, de 22 de setembro de 2008**. Dispõe sobre a reestruturação dos planos de cargos do serviço público federal e dá outras providências.

CABRAL, Dilma et al. (Org). **Ministério da Justiça 190 anos: justiça, direitos e cidadania no Brasil**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2012.

CARDOSO, Rodrigo Mendes. **A iniciativa popular legislativa da Assembleia Nacional Constituinte ao regime da Constituição de 1988: um balanço**. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em Direito. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 2010.

COSTA, Renato. **Entre 'Avenida' e "Rodovia": a história da Avenida Brasil (1906-1954)**. Tese de doutoramento. UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

COSTA, Márcia Regina da. **A violência urbana é particularidade da sociedade brasileira?**. São Paulo em perspectiva, v. 13, p. 3-12, 1999.

BAUMAN, Z. **A busca por segurança no mundo atual**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

COELHO, Saulo de Oliveira Pinto; DINIZ, Ricardo Martins Spindola; COELHO, Diva Julia Safe. (orgs.) **Direito, História e Política nos 30 anos da Constituição: experiências e reflexões sobre o contexto constitucional brasileiro**. Rio de Janeiro: 2018.

DUARTE, Luciana da Silva. **Atuação da polícia rodoviária federal em bloqueios de rodovias**. 2003. 66 f. Monografia (Especialização em Gestão de Segurança Pública) - Universidade Federal de Mato Grosso, Mato Grosso, 2003.

Governo age para conter guerra entre polícias. Disponível em: <<http://www.correiobraziliense.com.br>>. Acesso em:

24 de maio de 2009.

DE RESENDE FAGUNDES, Flávia Carolina; SENHORAS, Elói Martins; ZOUEN, Maurício Elias. **Políticas de Segurança e Defesa nas Fronteiras Internacionais do Brasil**. EdUFRR, 2019.

HOBBSAWM, Eric, **A Era dos Extremos, o breve século XX-1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

KANT DE LIMA, Roberto; MISSE, Michel; MIRANDA, Ana Paula M. de. **Violência, Criminalidade, Segurança Pública e Justiça Criminal no Brasil: Uma Bibliografia**. Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais, Rio de Janeiro, n. 50, p. 45-123, 2º semestre 2000.

KRAEMER, Rodrigo. **A construção da Polícia Rodoviária Federal: uma história sobre processos de militarização**. Monografia Curso de Ciências Sociais, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2006.

_____. **Tempo e Poder em Processos de Aprendizagem Organizacional: um estudo de caso sobre mudanças do uniforme da Polícia Rodoviária Federal**. Tese (Doutorado em Engenharia e Gestão do Conhecimento), Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2022.

INOUE, Silvia Regina Viodres. **Assaltantes na estrada: estudo sobre vitimização de rodoviários interurbanos por roubos na Bahia**. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva), Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2012.

MISSE, Michel. **Mercados ilegais, redes de proteção e organização local do crime no Rio de Janeiro**. Estudos avançados, v. 21, n. 61, p. 139-157, 2007.

NOVAIS, Fernando Antonio; MELLO, João Manuel Cardoso de. **Capitalismo tardio e sociabilidade moderna**. In: História da vida privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea, 1998.

OKAMOTO, F. (2011) **O Grupo Fronteira do GNCOC e o combate ao narcotráfico na região de fronteira**. In: Messa, A.F. & CARNEIRO, J.R.G. (Orgs.) Crime Organizado. São Paulo: Saraiva.

ROCHA, Lorival Carrijo. **Carta aberta aos policiais rodoviários federais**. Campo Grande: 2021. Arquivo pessoal.

ROEHE, Nara Simone. **A indústria automobilística e a política econômica do governo Geisel: conflito em uma parceria histórica (1974 - 1978)**. Tese apresentada

como requisito para obtenção do grau de Doutor pelo Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

ROLIM, Marcos. **A Síndrome da Rainha Vermelha: policiamento e segurança pública no século XXI**. Zahar, Rio de Janeiro, 2006.

Relatório final da CPI dos Grampos afirma que PRF extrapola suas funções. Disponível em: <<http://www.correiobraziliense.com.br>>. Acesso em: 04 de maio de 2009.

SANTOS, C. J. D. **A gênese das grandes operações investigativas da PF**. Revista Brasileira de Ciências Policiais, v. 8, n. 2, p. 11-68, 2017.

SANDERSON, Ubiratan Antunes. **É preciso fiscalização nas fronteiras para restabelecer a paz social no país**. Consultor Jurídico (19/06/2016). Disponível em: <www.conjur.com.br/>. Acesso em: 20/10/2022.

SCHABBACH, Letícia M. **Tendências e preditores da criminalidade violenta no Rio Grande do Sul**. Tese (Doutorado) PPGS – UFRGS, Porto Alegre, 2007.

COSTA SILVA, Amélia Maria da. **Conflitos e rupturas em torno do transporte urbano: A Geo-história dos trilhos como indutor da urbanização no Brasil no século XX**. 1º concurso de Monografia CBTU 2005 – A Cidade nos Trilhos. CBTU, 2005.

MUNIZ, Jacqueline; Domício, PROENÇA JÚNIOR. **Operações Especiais Policiais e Segurança Pública**. **Rev. bras. segur. pública** | São Paulo v. 11, n. 2, p. 182-198, 2017

VILLA, Marco Antonio. **Collor: Presidente: trinta meses de turbulências, reformas, intrigas e corrupção**. Editora Record, 2016.

VICTOR, Lucas Macedo Fontenele. **A relação entre as operações especiais da polícia rodoviária federal e a inteligência policial**. Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial à obtenção do título especialista em Inteligência Policial. Centro Universitário Faveni.

ZALUAR, Alba. **Para não dizer que não falei de samba: os enigmas da violência no Brasil**. In: SCHWARCZ, Lilia Mortiz (Org.). História da Vida Privada no Brasil. São Paulo: Cia. das Letras, 2000. v.4.

ÍNDICE DE MAPAS, FIGURAS, TABELAS, GRÁFICOS

O COMBATE À CRIMINALIDADE SOB A PERSPECTIVA DOS RESULTADOS

DROGAS

99 MACONHA

- 99 Gráfico 01 – Apreensão de Maconha 2001-2021 em Ton.
- 99 Quadro 01 – Concentração da apreensão de Maconha 2006-2008 em Ton.
- 99 Gráfico 02 – Apreensão de Maconha 2001-2021, por UF, em Ton.
- 99 Gráfico 03 – Apreensão de Maconha 2001-2021, por Região, em Ton.
- 99 Mapa 01 – Apreensão de Maconha 2001-2021, por Região, em Ton.
- 99 Mapa 02 – Apreensão de Maconha 2001-2021, por UF, em Ton.

COCAÍNA

- 99 Quadro 02 – Concentração da apreensão de Cocaína 2006-2008 em Ton.
- 99 Gráfico 04 – Apreensão de Cocaína 2001-2021 em Ton.
- 99 Gráfico 05 – Apreensão de Cocaína 2001-2021, por UF, em Ton.
- 99 Mapa 03 – Apreensão de Cocaína 2001-2021, por UF, em Ton.
- 99 Mapa 04 – Apreensão de Cocaína 2001-2021, por região, em Ton e percentual.
- 99 Gráfico 06 – Apreensão de Cocaína 2001-2021, por região, em Ton.
- 99 Gráfico 07 – Apreensão de Cocaína 2001-2021, acumulado por mês, em Ton.

ANFETAMINAS E BARBITÚRICOS

- 99 Gráfico 08 – Apreensão de Anfetaminas e Barbitúricos 2001-2021, em und.
- 99 Mapa 05 – Apreensão de Anfetaminas e Barbitúricos 2001-2021, por UF, em und.
- 99 Gráfico 09 – Apreensão de Anfetaminas e Barbitúricos 2001-2021, por UF, em und.
- 99 Gráfico 10 – Apreensão de Anfetaminas e Barbitúricos 2001-2021, por mês, em und.
- 99 Gráfico 11 – Apreensão de Anfetaminas e Barbitúricos 2001-2021, por região, em und. e percentual.

RECUPERAÇÃO DE VEÍCULOS

- 99 Gráfico 12 – Recuperação de veículos 2001-2021, em und.
- 99 Gráfico 13 – Recuperação de veículos 2001-2021, por UF, em und.
- 99 Mapa 06 – Recuperação de veículos 2001-2021, por UF, em und.

CONTRABANDO E DESCAMINHO

CIGARRO

- 99 Gráfico 14 – Apreensão de cigarro 2001-2021, em maços.
- 99 Gráfico 15 – Apreensão de cigarro 2001-2021, por UF, em maços.
- 99 Mapa 07 – Apreensão de cigarro 2001-2021, por UF, em maços.
- 99 Gráfico 16 – Apreensão de cigarro 2001-2021, por região, em maços.

AGROTÓXICOS

- 99 Gráfico 17 – Apreensão de agrotóxicos 2015-2021, em Kg.

- 99 Gráfico 18 – Apreensão de agrotóxicos 2015-2021, por UF, em Kg.
- 99 Gráfico 19 – Apreensão de agrotóxicos 2015-2021, por região, em Kg.
- 99 Mapa 08 – Apreensão de agrotóxicos 2015-2021, por UF, em Kg.
- ELETRÔNICOS**
- 99 Gráfico 20 – Apreensão de eletrônicos 2001-2021, em und.
- 99 Gráfico 21 – Apreensão de eletrônicos 2001-2021, por UF, em und.
- 99 Gráfico 22 – Apreensão de eletrônicos 2001-2021, por região, em und.
- 99 Mapa 09 – Apreensão de eletrônicos 2001-2021, por UF, em und.
- ITENS DE INFORMÁTICA**
- 00 Gráfico 23 – Apreensão de itens de informática 2001-2021, por ano, em und.
- 99 Gráfico 24 – Apreensão de itens de informática 2001-2021, acumulado por mês, em und.
- 99 Gráfico 25 – Apreensão de itens de informática 2001-2021, por UF, em und.
- 99 Mapa 10 – Apreensão de itens de informática 2001-2021, por UF, em und.
- 99 Gráfico 26 – Apreensão de itens de informática 2001-2021, por região, em und.
- MEIO AMBIENTE**
- ANIMAIS SILVESTRES**
- 99 Gráfico 27 – Apreensão de animais silvestres 2005-2021, por ano, em und.
- 99 Gráfico 28 – Apreensão de animais silvestres 2005-2021, por UF, em und.
- 99 Gráfico 29 – Apreensão de animais silvestres 2005-2021, por região, em und.
- 99 Mapa 11 – Apreensão de animais silvestres 2005-2021, por UF, em und.
- MADEIRA**
- 99 Gráfico 27 – Apreensão de madeira 2015-2021, por ano, em m³.
- 99 Gráfico 28 – Apreensão de madeira 2015-2021, por UF, em m³.
- 99 Gráfico 29 – Apreensão de madeira 2015-2021, por região, em m³.
- 99 Mapa 12 – Apreensão de madeira 2015-2021, por UF, em m³.
- DIREITOS HUMANOS**
- TRABALHADOR LIBERTADO**
- 99 Gráfico 30 – Trabalhadores libertados 2006-2021, por ano, em und.
- 99 Gráfico 31 – Trabalhadores libertados 2006-2021, por UF, em und.
- 99 Gráfico 32 – Trabalhadores libertados 2006-2021, por região, em und.
- 99 Mapa 13 – Trabalhadores libertados 2006-2021, por UF, em und.
- ARMAS DE FOGO**
- 99 Gráfico 33 – Apreensão de armas de fogo 2006-2021, por ano, em und.
- 99 Gráfico 34 – Apreensão de armas de fogo 2006-2021, por UF, em und.
- 99 Figura 01 – Contrabando Internacional de Armas.
- 99 Gráfico 36 – Apreensão de armas de fogo 2006-2021, por tipo, em und e percentual.
- 99 Mapa 14 – Apreensão de armas de fogo 2006-2021, por UF, em und.
- 99 Mapa 15 – Apreensão de armas de fogo 2006-2021, por região, em und e percentual.
- PESSOAS DETIDAS**
- 99 Gráfico 37 – Pessoas detidas 1996-2021, por UF, em und.
- 99 Gráfico 38 – Pessoas detidas por tráfico de drogas 2006-2021, por UF, em und.
- 99 Gráfico 39 – Pessoas detidas por roubo ou furto de veículos 2006-2021, por UF, em und.
- 99 Gráfico 40 – Pessoas detidas por contrabando ou descaminho 2006-2021, por UF, em und.
- 99 Gráfico 41 – Pessoas detidas por crimes ambientais 2006-2021, por UF, em und.
- 99 Gráfico 42 – Tipo de detenção 2006-2021, por ano, em und.
- 99 Gráfico 43 – Tipo de detenção, sem tipificação trânsito e outros, 2006-2021, por ano, em und.
- VEÍCULOS FISCALIZADOS**
- 99 Gráfico 44 – Veículos Fiscalizados 2001-2021, em und.
- 99 Gráfico 45 – Veículos Fiscalizados 2001-2021, em und.
- RESULTADOS COMPILADOS**
- 99 Gráfico 46 – Compilado dos resultados da PRF 2001-2021.



PRF

ATLAS DE **COMBATE AO CRIME**

BRASÍLIA DEZEMBRO 2022

POLÍCIA

PRF