

Segurança bancária e transporte de valores

Cláudio dos Santos Moretti
Adir Molinari Junior

© 2017 por Editora e Distribuidora Educacional S.A.
Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação poderá ser reproduzida ou transmitida de qualquer modo ou por qualquer outro meio, eletrônico ou mecânico, incluindo fotocópia, gravação ou qualquer outro tipo de sistema de armazenamento e transmissão de informação, sem prévia autorização, por escrito, da Editora e Distribuidora Educacional S.A.

Presidente

Rodrigo Galindo

Vice-Presidente Acadêmico de Graduação

Mário Ghio Júnior

Conselho Acadêmico

Alberto S. Santana
Ana Lucia Jankovic Barduchi
Camila Cardoso Rotella
Cristiane Lisandra Danna
Danielly Nunes Andrade Noé
Emanuel Santana
Grasiele Aparecida Lourenço
Lidiane Cristina Vivaldini Olo
Paulo Heraldo Costa do Valle
Thatiane Cristina dos Santos de Carvalho Ribeiro

Revisão Técnica

Mauro Stopatto

Editorial

Adilson Braga Fontes
André Augusto de Andrade Ramos
Cristiane Lisandra Danna
Diogo Ribeiro Garcia
Emanuel Santana
Erick Silva Griep
Lidiane Cristina Vivaldini Olo

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

M844s Moretti, Cláudio dos Santos
Segurança bancária e transporte de valores / Cláudio dos Santos Moretti, Adir Molinari Junior. – Londrina : Editora e Distribuidora Educacional S.A. 2017.
200 p.

ISBN 978-85-522-0224-0

1. Bancos – medidas de segurança. I. Junior, Adir Molinari. II. Título.

CDD 796.325

2017
Editora e Distribuidora Educacional S.A.
Avenida Paris, 675 – Parque Residencial João Piza
CEP: 86041-100 – Londrina – PR
e-mail: editora.educacional@kroton.com.br
Homepage: <http://www.kroton.com.br/>

Sumário

Unidade 1 Fundamentos gerais, agências bancárias e instituições financeiras	7
Seção 1.1 - Introdução e legislação específica	9
Seção 1.2 - Agências bancárias e instituições financeiras	23
Seção 1.3 - Segurança eletrônica: equipamentos utilizados	37
Unidade 2 Transporte de valores	51
Seção 2.1 - Constituição de empresa de transporte de valores	52
Seção 2.2 - O carro-forte	69
Seção 2.3 - A guarnição de carro-forte	84
Unidade 3 Procedimentos operacionais para o transporte de valores	99
Seção 3.1 - Técnicas operacionais	101
Seção 3.2 - Procedimentos operacionais específicos	114
Seção 3.3 - Central de segurança e operações	129
Unidade 4 Escolta armada	145
Seção 4.1 - A escolta armada	147
Seção 4.2 - Procedimentos operacionais peculiares	163
Seção 4.3 - Procedimentos operacionais essenciais	177



Palavras do autor

Bem-vindo à disciplina de Segurança bancária e transporte de valores. Esperamos poder contribuir para o seu crescimento profissional, por meio dos conteúdos que serão expostos. Ressaltamos a importância do planejamento individual do estudo para que você tenha êxito nessa tarefa e conseqüente apreensão de todos os conteúdos curriculares.

A enorme concorrência entre as organizações, independentemente de seu segmento de atuação ou dimensão, em função do futuro incerto e ameaças inerentes à qualquer atividade, o aumento da violência, o caos social, a inadequação dos órgãos de segurança pública diante dos criminosos e do crime organizado obrigam essas organizações a se prepararem e planejarem seus custos e despesas da maneira mais eficiente possível.

Nessa conjuntura apresentada, não se pode minorar a segurança privada e não devemos vê-la apenas como uma defensora de pessoas, ativos e valores pelo menor dispêndio possível, e sim como um método primordial para aglutinar competitividade e solidez aos processos empresariais.

Considerando o contexto exposto, nesta disciplina estudaremos os seguintes temas:

Na Unidade 1 (Fundamentos gerais, agências bancárias e instituições financeiras) iremos conhecer o contexto de aprendizagem e adquirir o embasamento teórico substancial e indispensável para o estudo do tema da disciplina.

Na Unidade 2 (Transporte de valores) falaremos sobre os aspectos e peculiaridades que envolvem essa área específica da segurança privada.

Na Unidade 3 (Procedimentos operacionais) vamos abordar os procedimentos operacionais compatíveis com as mais variadas situações apresentadas.

Por fim, na Unidade 4 (Planejamento e medidas preventivas) estudaremos situações em que o planejamento detalhado do gestor de segurança se destacará como fator crítico do sucesso no cumprimento da missão.

Esperamos que tenha um excelente aproveitamento no curso. Bons estudos!



Fundamentos gerais, agências bancárias e instituições financeiras

Convite ao estudo

Nesta unidade, a temática abordada — Fundamentos gerais, agências bancárias e instituições financeiras — busca apresentar o contexto de aprendizagem, que tem como objetivo ajudá-lo na apreensão do embasamento teórico indispensável para a sequência dos assuntos e temas a serem estudados.

Na Seção 1.1 desta unidade, iremos relatar a situação ocorrida no Carnaval de 2017, realizado em São Paulo, no bairro de Vila Madalena, em que verificamos a iniciativa de moradores buscando uma melhor organização dos blocos de rua, com o apoio de meios eletrônicos e cumprimento fiel de itens da legislação. Podemos citar como essenciais: o conhecimento dos fundamentos e leis que regem o segmento e a caracterização das instituições financeiras, atualmente alvos potenciais de criminosos e meliantes de toda natureza, na busca de bens e valores protegidos por elas.

Na Seção 1.2, você, na condição de responsável pela segurança de uma das agências bancárias da Vila Madalena, deverá relacionar e agrupar os níveis de segurança adequados a cada local de uma agência bancária apresentada, considerando detalhadamente o ambiente descrito e observando as características dos níveis de segurança dos diversos recintos, inclusive externos. Para resolver essa questão, veremos: aspectos importantes que envolvem as agências bancárias e as instituições financeiras; suas particularidades e diferenças, para o estabelecimento das medidas de segurança necessárias; como aplicar as medidas de segurança adequadamente, considerando a sua compatibilidade e os respectivos níveis de segurança.

Já na Seção 1.3, aproveitamos para lembrar nosso contexto de aprendizagem. Você se lembra da situação ocorrida no Carnaval de 2017, realizado em São Paulo, no Bairro de Vila Madalena, em que verificamos a iniciativa de moradores buscando uma melhor organização dos blocos de rua com apoio de meios eletrônicos e cumprimento fiel de itens da legislação? Pois bem, na Vila Madalena você pôde observar a presenças de algumas agências bancárias, certo?

Neste contexto seis instituições bancárias foram multadas no bairro pela polícia federal, sendo o valor total de R\$ 800.000,00, por descumprimento da lei federal nº 7.102/1983 de normas de segurança, durante o julgamento de vários processos abertos pelas delegacias de segurança privada (Delesp) em reunião da Comissão Consultiva para Assuntos de Segurança Privada (CASP), em Brasília/DF.

Entre as principais falhas de segurança dessas instituições destacaram-se: o número insuficiente de vigilantes, ALARMES INOPERANTES, planos de segurança não renovados e a utilização de bancários para fazer transporte de valores, dentre outras.

Você, aluno, executará o papel do gestor de segurança responsável por essas agências. Reflita especialmente sobre a segurança eletrônica e os equipamentos utilizados. Tente enumerar e comentar os itens legais que respaldaram a polícia federal na aplicação das sanções.

Para resolver essa questão, veremos: Monitoração, detecção, informação, interpretação e ação; Sistemas ativo e passivo; Porta giratória com detector de metal; Câmeras de segurança; Alarme; Sensores de presença; e Alarme de pânico.

Seção 1.1

Introdução e legislação específica

Diálogo aberto

Nesta seção, procuraremos equilibrar os aspectos da teoria em função da realidade dos fatos. Esperamos que você possa trazer ao debate sua experiência pessoal relacionada ao tema estudado, verificando os seus erros e acertos, e que possa aplicar os conteúdos aprendidos na busca de soluções mais eficazes.

A seguir, apresentamos a situação-problema que norteará os seus estudos nesta seção, e que se baseia em uma situação real, relatada na Revista Segurança Eletrônica.

Com mais de 80 blocos esperados, os moradores da Vila Madalena reforçaram a operação de segurança do bairro durante os dias de folia com o projeto SEGD'BOA, iniciativa da sociedade civil organizada em parceria direta com a Segurança Pública. A operação conseguiu a doação de 12 câmeras IP (sendo seis do modelo Speed Dome e seis do modelo Bullet) da Dahua Technology, principal fabricante chinesa de soluções de segurança, que irá colaborar com a operação na festa.

Entre os destaques das câmeras, um poderoso zoom óptico de 30x permite ver com nitidez detalhes dos rostos das pessoas e possíveis tumultos, durante o dia e na escuridão. "As Speed Domes ajudam muito na identificação das pessoas, e na operação de dispersão das pessoas, a Polícia Militar pode tomar ações precisas baseadas nas informações ao vivo de cada local monitorado", explica o consultor de TI do projeto SEGD'BOA, Roberto Rocha. As imagens das câmeras recebidas e também de outras câmeras de propriedade de moradores e comerciantes serão monitoradas por meio de um container posicionado entre as ruas Mourato Coelho e Inácio Pereira, que servirá como Central de Segurança. As imagens serão assistidas em tempo real pela Polícia Militar, que também ajudou a escolher os pontos que receberam os equipamentos, junto com a Subprefeitura Regional de Pinheiros.

"Estes locais foram escolhidos levando em consideração a quantidade de pessoas em horário de pico e, principalmente, no momento de orientação deste público ao melhor deslocamento para

alcançarem a estação do metrô mais próxima”, diz Rocha. Estima-se que, aproximadamente, 50 mil pessoas são esperadas na região que concentra a Operação Carnaval. “Com a tecnologia adotada este ano, será possível não apenas acompanhar a multidão em tempo real, mas também aproximar as imagens e seguir suspeitos. Os moradores são parceiros e apoiam toda a operação e com o trabalho conjunto entre a sociedade organizada, poder público e iniciativa privada, fica melhor e mais fácil atingir os objetivos comuns. A zeladoria e a segurança são desejadas por todos”, finaliza.

Adaptado de: <<http://revistasegurancaeletronica.com.br/vila-maddalena-recebe-cameras-de-alta-tecnologia-para-monitorar-carnaval-de-rua/>>. Acesso em: 11 jun. 2017.

A legislação que normatiza, regula e consolida a atividade de segurança privada visa corrigir falhas na segurança orgânica, no intuito de evitar perdas humanas, prejuízos pecuniários e salvaguardar a reputação das empresas.

Considerando a situação apresentada, reflita sobre as seguintes questões: A legislação e a tecnologia foram decisivas para o sucesso do Projeto SEG D’BOA durante o carnaval de blocos na Vila Madalena em São Paulo? Quais os aspectos das legislações foram observados pelos integrantes do planejamento do projeto?

No término desta seção, você deverá ser capaz de responder a essas questões.

Não pode faltar

Com a finalidade de posicioná-lo em relação ao assunto, antes de qualquer outra apresentação necessitaremos situá-lo no contexto do Sistema Financeiro Nacional (SFN), resumido sucintamente a seguir. Lembramos que o SFN é formado por um conjunto de instituições, financeiras ou não, voltadas para a gestão da política monetária do governo federal, subdividido em três níveis: órgãos normativos, entidades supervisoras e operadores (SISTEMA..., 2016).

O Sistema Financeiro Nacional (SFN) e as autoridades monetárias

Conheça a seguir as autoridades monetárias e de apoio do SFN, de acordo com o site Economia.net:

- **Conselho Monetário Nacional:** o CMN acaba sendo o conselho de política econômica do país, visto que é o responsável pela fixação das diretrizes da política monetária, creditícia e cambial.

- **Banco Central do Brasil:** o BACEN é o órgão responsável pela execução das normas que regulam o SFN. Suas atribuições são: ser o banco dos bancos, gestor do SFN, executor da política monetária, banco emissor e banqueiro do governo.

Autoridades de apoio

- **A Comissão de Valores Mobiliários:** a CVM é um órgão normativo voltado ao mercado de ações. Ela é vinculada ao governo federal e seus objetivos podem ser sintetizados em apenas um: o fortalecimento do mercado acionário.

- **O Banco do Brasil:** até janeiro de 1986 o BB assemelhava-se a uma autoridade monetária mediante ajustamentos da conta movimento do BACEN e do Tesouro Nacional. Hoje, é um banco comercial comum.

- **O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social:** contando com recursos de programas e fundos de fomento, o BNDES é responsável pela política de investimentos de longo prazo do governo e, a partir do Plano Collor, também pela gestão do processo de privatização. É a principal instituição financeira de fomento do Brasil, responsável por impulsionar o desenvolvimento econômico, atenuar desequilíbrios regionais, promover o crescimento das exportações, dentre outras funções.

- **A Caixa Econômica Federal:** a CEF caracteriza-se por estar voltada ao financiamento habitacional e ao saneamento básico. É um instrumento governamental de financiamento social.

Instituições financeiras

- **Os Bancos Comerciais:** os BCs são intermediários financeiros que transferem recursos dos agentes superavitários para os deficitários, mecanismo que acaba por criar moeda pelo efeito multiplicador. Os BCs podem descontar títulos, realizar operações de abertura de crédito simples ou em conta corrente, realizar operações especiais de crédito rural, de câmbio e comércio internacional, captar depósitos à vista e a prazo fixo, obter recursos nas instituições oficiais para repasse aos clientes etc.

- **Os Bancos de Desenvolvimento:** o já citado BNDES é o principal agente de financiamento do governo federal. Destacam-se outros bancos regionais de desenvolvimento, como o Banco do Nordeste do Brasil (BNB), o Banco da Amazônia, dentre outros.

- **As Cooperativas de Crédito:** equiparando-se às instituições financeiras, as cooperativas normalmente atuam em setores primários da economia ou são formadas entre os funcionários das empresas. No setor primário, permitem uma melhor comercialização dos produtos rurais e criam facilidades para o escoamento das safras agrícolas para os consumidores. No interior das empresas, em geral, as cooperativas oferecem possibilidades de crédito aos funcionários, os quais contribuem mensalmente para a sobrevivência e crescimento dela.

- **Os Bancos de Investimentos:** os BIs buscam dinheiro por meio da captação e repasse de recursos e da venda de cotas de fundos de investimentos. Esses recursos são direcionados a empréstimos e financiamentos específicos, à aquisição de bens de capital pelas empresas ou subscrição de ações e debêntures.

- **Sociedade de Crédito, Financiamento e Investimentos:** as "financeiras" captam recursos por meio de letras de câmbio e sua função é financiar bens de consumo duráveis aos consumidores finais (crediário). É uma atividade de alto risco, portanto, limitada.

- **Sociedades Corretoras:** essas sociedades operam com títulos e valores mobiliários por conta de terceiros. As "corretoras" podem efetuar lançamentos de ações, administrar carteiras e fundos de investimentos, intermediar operações de câmbio, dentre outras funções.

- **Sociedades Distribuidoras:** tais instituições não têm acesso às bolsas como as Sociedades Corretoras. Suas principais funções são a subscrição de emissão de títulos e ações, intermediação e operações no mercado aberto. Elas estão sujeitas à aprovação pelo BACEN.

- **Sociedade de Arrendamento Mercantil:** operam com operações de leasing, que se tratam de locação de bens de forma que, no final do contrato, o locatário pode renová-lo, adquirir o bem por um valor residencial ou devolver o bem locado à sociedade.

- **Associações de Poupança e Empréstimo:** são sociedades civis nas quais os associados têm direito à participação nos resultados. A

captação de recursos ocorre por meio de caderneta de poupança e seu objetivo é principalmente o financiamento imobiliário.

- **Sociedades de Crédito Imobiliário:** ao contrário das Caixas Econômicas, essas sociedades são voltadas ao público de maior renda. A captação ocorre por meio de Letras Imobiliárias, depósitos de poupança e repasses da CEF. Esses recursos são destinados, principalmente, ao financiamento imobiliário direto ou indireto.

- **Investidores Institucionais:** os principais investidores institucionais são: **a) Fundos Mútuos de Investimentos** — são condomínios abertos que aplicam seus recursos em títulos e valores mobiliários, objetivando oferecer aos condomínios maiores retornos e menores riscos. **b) Entidades Fechadas de Previdência Privada** — são instituições mantidas por contribuições de um grupo de trabalhadores e da mantenedora. Por determinação legal, parte de seus recursos devem ser destinados ao mercado acionário. **c) Seguradoras** — são enquadradas como instituições financeiras, segundo determinação legal.

- **Companhias Hipotecárias:** dependendo de autorização do BACEN para funcionarem, têm objetivos de financiamento imobiliário, administração de crédito hipotecário e de fundos de investimento imobiliário, dentre outros.

- **Agências de Fomento:** sob supervisão do BACEN, as agências de fomento captam recursos por meio dos orçamentos públicos e de linhas de créditos de longo prazo (LP) de bancos de desenvolvimento, destinando-os a financiamentos privados de capital fixo e de giro.

- **Bancos Múltiplos:** como o próprio nome diz, tais bancos possuem pelo menos duas das seguintes carteiras: comercial, de investimento, de crédito imobiliário, de aceite, de desenvolvimento e de leasing. A vantagem é o ganho de escala que tais bancos alcançam.

- **Bancos Cooperativos:** são verdadeiros bancos comerciais surgidos a partir de cooperativas de crédito. Sua principal restrição é limitar suas operações em apenas uma unidade da federação (UF), o que garante a permanência dos recursos onde são gerados, impulsionando o desenvolvimento local.

Fonte: <www.economiabr.net/economia/7_sfn.html>. Acesso em: 11 jun. 2017.

Agora que já temos uma visão geral do Sistema Financeiro Nacional (SFN), veremos uma teorização dos conceitos de segurança bancária e transporte de valores, considerando os limites da segurança privada.

Cabe lembrar que, conforme Bazote (2016), a segurança privada originou-se nas décadas de 1960 e 1970, com a aprovação, pelo governo militar, das Leis de Constituição de Segurança, particularmente motivadas pelos ataques criminosos a bancos realizados pelos revolucionários de esquerda da época, contrários ao regime vigente.

Surgiu em 1969 a primeira legislação sobre o tema, com a instituição do Decreto-lei 1.034/1969 (BRASIL, 1969), que autorizou o serviço privado em função do aumento de assaltos a bancos.

A tentativa de normatização e controle da atividade deixou para cada estado a missão de regular o desempenho das empresas conforme a necessidade e o entendimento de cada uma. No estado de São Paulo foram limitadas a cinquenta as empresas que exerciam a atividade, sendo controladas pela secretaria estadual de segurança pública.

Nessa época o Estado abre espaço para a segurança privada franqueando às empresas de segurança privada, por meio de seus colaboradores (vigilantes), o direito legal de intervir com a segurança pública na proteção às pessoas e patrimônio (BRASIL, 1983).

A Lei nº 7.102/1983 dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros e estabelece normas para a constituição e o funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte de valores e outras providências; e a Portaria 3.233/2012 (BRASIL, 2012), que disciplina as atividades de segurança privada, armada ou desarmada, desenvolvidas pelas empresas especializadas, pelas empresas que possuem serviço orgânico de segurança e pelos profissionais que nelas atuam, bem como regula a fiscalização dos planos de segurança dos estabelecimentos financeiros.



Pesquise mais

Para ampliar e complementar o seu conhecimento sobre planos de segurança que regem o segmento, consulte a Lei 7.102/83 no endereço eletrônico a seguir.

Disponível em: <<https://www.semeesp.com.br/single-post/2014/12/02/Lei-710283>>. Acesso em: 16 maio 2017.

É fundamental o conhecimento, o entendimento e a assimilação da legislação apresentada. Portanto, procure pesquisar sobre o assunto e aumentar a sua bagagem mental sobre os temas.



Refleta

Até agora verificamos aspectos gerais que envolvem a atividade e temos enfatizado a perspectiva legal, ou seja, a lei como fundamento básico para o funcionamento adequado e equânime do segmento.

Uma questão para sua reflexão: Qual a importância das leis na normatização da atividade de segurança privada?

Prosseguindo com o tema do surgimento da segurança privada, atestamos que até 1983 os governos estaduais fiscalizaram essas empresas. Porém, a partir desse ano, em função do aumento da demanda por segurança privada, essa necessidade passou a não ser mais exclusiva das organizações bancárias e instituições financeiras, sendo fundamental também a organismos públicos e empresas da iniciativa privada. Ocorre no final dos anos 1970 o apogeu dos serviços de segurança e a necessária normatização aconteceu com a sanção do Congresso Nacional e Executivo da Lei 7.102 em 1983, que uniformizou em todo o território nacional a atividade de segurança privada, delineando todas as fases, processos e currículo exigidos, registro profissional no Ministério do Trabalho, além de fixar limites, algumas responsabilidades e delegar a fiscalização pela polícia federal. Da sanção da lei até hoje, não houve alterações significativas e seu conteúdo continua sendo a orientação legal e segura da segurança privada.



Exemplificando

Observe agora um caso no qual um gestor da área de segurança corporativa teve a oportunidade de agir. Recentemente a empresa foi absorvida por outra do mesmo grupo e o gestor mencionado foi designado para analisar o contrato com a empresa prestadora de serviço de segurança patrimonial.

O rompimento do contrato com a prestadora de serviços de segurança foi inevitável e, simultaneamente, celebrou-se um novo contrato com a nova prestadora desse mesmo serviço.

Após reunião inicial entre gestores, na qual foram alinhados todos os detalhes, foi celebrado o contrato de objetivos e metas e o serviço foi iniciado.

Passados alguns dias, observou-se que um dos vigilantes tinha uma aparência muito jovem. O gestor decidiu conversar com ele, fazendo algumas perguntas sobre sua idade, o curso de vigilante que havia realizado, o grau de escolaridade e registro de antecedentes criminais. O colaborador respondeu que tinha dezenove anos recém-completados, que possuía curso de controlador de acesso, que parou de estudar na terceira série do Ensino Fundamental e que tinha “ficha limpa”, sem nenhum registro de antecedentes criminais.

Consultando a Lei 7.102/1983 (BRASIL, 1983), que regula todos os temas relativos à segurança privada, vemos que:

Art. 16º Para o exercício da profissão, o vigilante preencherá os seguintes requisitos:

I – ser brasileiro;

II – ter idade mínima de 21 (vinte e um) anos;

III – ter instrução correspondente à 4ª série do ensino fundamental;

IV – ter sido aprovado em curso de formação de vigilante, realizado em estabelecimento com funcionamento autorizado nos termos desta Lei;

V – ter sido aprovado em exame de saúde física, mental e psicotécnico;

IV – não ter antecedentes criminais registrados; e

VII – estar quite com as obrigações eleitorais e militares.

Após a verificação, o gestor em questão solicitou reunião com o gestor da prestadora de serviço de segurança e apontou as inconformidades legais do vigilante, que foi rapidamente substituído.

O exemplo de uma situação simples nos leva a concluir e atestar que o conhecimento da lei fez a diferença e o desfecho foi favorável, rápido e satisfatório.

Outro aspecto importante da Lei 7.102/1983 (BRASIL, 1983) são os dispositivos que relatam as atividades consideradas como segurança privada, conforme transcrito a seguir:

Art. 10º São considerados como segurança privada as atividades desenvolvidas em prestação de serviços com a finalidade de:

I – proceder a vigilância patrimonial das instituições financeiras e de outros estabelecimentos, públicos ou privados, bem como a segurança de pessoas físicas;

II – realizar o transporte de valores ou garantir o transporte de qualquer outro tipo de carga.

§ 1º Os serviços de vigilância e de transporte de valores poderão ser executados por uma mesma empresa.

§ 2º As empresas especializadas em prestação de serviços de segurança, vigilância e transporte de valores, constituídas sob a forma de empresas privadas, além das hipóteses previstas nos incisos do *caput* deste artigo, poderão se prestar ao exercício das atividades de segurança privada a pessoas; a estabelecimentos comerciais, industriais, de prestação de serviços e residenciais; a entidades sem fins lucrativos; e a órgãos e empresas públicas.

§ 3º Serão regidas por esta Lei, pelos regulamentos dela decorrentes e pelas disposições da legislação civil, comercial, trabalhista, previdenciária e penal, as empresas definidas no parágrafo anterior.

§ 4º As empresas que tenham objeto econômico diverso da vigilância ostensiva e do transporte de valores, que utilizem pessoal de quadro funcional próprio, para execução dessas atividades, ficam obrigadas ao cumprimento do disposto nesta Lei e demais legislações pertinentes.

Art. 11º A propriedade e a administração das empresas especializadas que vierem a se constituir são vedadas a estrangeiros.

Art. 12º Os diretores e demais empregados das empresas especializadas não poderão ter antecedentes criminais registrados.

Art. 13º O capital integralizado das empresas especializadas não pode ser inferior a cem mil UFIR. (Valor de uma unidade de UFIR: R\$1,0341)

Art. 14º São condições essenciais para que as empresas

especializadas operem nos Estados, Territórios e Distrito Federal:

I – autorização de funcionamento concedida conforme o art. 20 desta Lei; e

II – comunicação à Secretaria de Segurança Pública do respectivo Estado, Território ou Distrito Federal.

No mundo globalizado atual, em que as competências e aflições da sociedade alastram-se a todos os campos da atividade humana, a segurança sobressai como uma das principais necessidades do homem no seu convívio social.

Nesse contexto, ressaltamos a polícia federal como órgão governamental que desempenha papel relevante na área de fiscalização, regulação e autorização para as empresas que prestam serviços na área de segurança privada.

Em nosso país a autodefesa está ligada à legítima defesa, estado de necessidade, exercício regular de direito ou, como medida preventiva, à contratação de segurança privada.

As atividades de segurança privada são reguladas, controladas e fiscalizadas pela polícia federal. A segurança privada é subsidiária e complementar à segurança pública. Fora de controle, corre-se o risco de se perder de vista a distinção entre o público e o privado no domínio da segurança interna, bem como poderão surgir “milícias populares”, para grupos divergentes defenderem interesses próprios ou uns contra os outros; “exércitos particulares” para guardar áreas de domínio do crime; ou o combate da criminalidade por “iniciativa privada”. No âmbito do departamento de polícia federal a missão da coordenação geral de segurança privada é regular, controlar e fiscalizar o segmento da segurança privada em todo o País, em conjunto com as delegacias especializadas de segurança privada – DELESP, nas superintendências regionais, e as comissões de vistoria, nas delegacias descentralizadas. A missão da polícia federal será cada vez mais efetiva na proporção do crescimento do setor da segurança privada em nível nacional. Certamente, a elevação do setor inicia-se pela boa formação de seus quadros de vigilante: é por meio de educação e treinamento que formamos profissionais-cidadãos, capacitando-os para atender à sociedade.



Lembre-se de que, conforme o artigo 16º da Lei 7.102/1983 (BRASIL, 1983), o vigilante deverá preencher os seguintes requisitos para o exercício da profissão:

- I - ser brasileiro;**
- II - ter idade mínima de 21 (vinte e um) anos;**
- III - ter instrução correspondente à 4ª série do ensino fundamental;**
- IV - ter sido aprovado em curso de formação de vigilante, realizado em estabelecimento com funcionamento autorizado nos termos desta Lei;**
- V - ter sido aprovado em exame de saúde física, mental e psicotécnico;**
- IV - não ter antecedentes criminais registrados; e**
- VII - estar quite com as obrigações eleitorais e militares.**



Sem medo de errar

A legislação que normatiza, regula e consolida a atividade de segurança privada visa corrigir falhas na segurança orgânica com o intuito de evitar perdas humanas, prejuízos pecuniários e salvaguardar a reputação das empresas.

Na situação-problema descrita no início desta seção, levantamos as seguintes questões: A legislação e a tecnologia foram decisivas para o sucesso do Projeto SEG'D'BOA, durante o carnaval de blocos na Vila Madalena, em São Paulo? Quais os aspectos das legislações foram observados pelos integrantes do planejamento do projeto?

As questões apresentadas são reflexivas, por isso serão válidas todas as respostas que indicarem a observância e consulta das leis que regulam o segmento como item relevante e primordial para o estabelecimento do corpo do projeto. Observe que participam do SEG'D'BOA pessoas e entidades diversas. Em qualquer situação, a legalidade é essencial.

É importante ter em vista o cumprimento dos objetivos comuns desse episódio da melhor forma possível, considerando que o trabalho

conjunto entre as pessoas, o poder público e a sociedade organizada são essenciais. E, neste caso, o direcionador das estratégias serão sempre as leis que regulam a segurança.

Em relação à situação proposta, a legislação e a tecnologia foram, sim, decisivas para o sucesso do Projeto SEG D'BOA.

Em função da insegurança que presenciamos nos dias de hoje, torna-se crescente a integração dos órgãos de segurança pública e privada em todos os projetos que visam monitorações diversas, estabelecimento de limites e responsabilidades dos envolvidos.

A observância dos aspectos legais vai balizar e determinar a conduta e estratégia a ser adotada, de acordo com os procedimentos operacionais básicos e medidas de segurança necessárias.

Os principais aspectos a serem observados em um projeto serão sempre aqueles que definirão a sua legalidade — e os aspectos escolhidos farão parte dele.

Avançando na prática

Vizinhança solidária

Descrição da situação-problema

Juntamente com sua família, você reside há 21 anos no Jardim Porto Seguro, situado na Zona Norte da capital do estado de São Paulo. Esse bairro formou-se lentamente, a partir início da década de 1960, e, no passado, destacou-se por sua tranquilidade e segurança.

Hoje a situação é um pouco diferente. Aquela tranquilidade do pretérito abriu espaço para a presença de infratores que invadem residências, furtam/roubam veículos e estabelecimentos comerciais, apavorando os moradores do local.

A segurança pública não está presente de forma preventiva e somente quando ocorrem os delitos é acionada e apresenta-se para atender os moradores.

Cansados dessa situação e desejosos de uma solução sistemática, os moradores do bairro reuniram-se e tomaram uma decisão: a de contratar quatro vigilantes com motocicletas e formar uma milícia para ocupar o espaço vazio deixado pela segurança pública.

Você ficou encarregado de verificar o aspecto legal desse procedimento, para confirmar se o grupo de vizinhos solidários pode ter essa iniciativa.

Apresente suas conclusões na próxima reunião com os vizinhos.

Resolução da situação-problema

Ressaltamos a importância de sempre buscar amparo fornecido pela legislação vigente, durante todas as divergências surgidas em qualquer situação que envolva segurança, para um direcionamento seguro na solução delas. As conclusões precisarão seguir as normatizações das atividades específicas de segurança, conforme artigos 3º e 10º descritos na Lei 7.102/1983 (BRASIL, 1983).

A solução da situação apresentada encontra aderência nos dispositivos legais acima citados.

Faça valer a pena

1. A questão a seguir diz respeito ao entendimento do aspecto histórico nos primórdios da segurança privada. A assimilação desse conteúdo é fundamental para o desenrolar evolutivo do segmento bem como para a compreensão de todos os fatores que influenciaram o retrato do sistema de segurança privada nos dias atuais.

Qual acontecimento favoreceu o surgimento das primeiras empresas de segurança privada no Brasil e em qual época ocorreu?

- a) O suicídio de Getúlio Vargas, em meados da década de 1950.
- b) Episódios envolvendo a Coluna Prestes, no final dos anos 1960.
- c) Os ataques aos quartéis no Rio de Janeiro (RJ), no final da década de 1950.
- d) Os assaltos a bancos promovidos por indivíduos contrários ao regime militar, nas décadas de 1960 e 1970.
- e) A sanção da Lei 8.104/1976, em meados dos anos 1970.

2. No início da década de 1980, o Estado abre espaço para as empresas de segurança privada franqueando a elas, por meio de seus colaboradores (vigilantes), o direito legal de intervir de modo integrado com a segurança pública na proteção às pessoas e patrimônio.

Assinale a alternativa que descreve a lei/dispositivo que marcou essa necessidade de cobrir um espaço que existia no setor de segurança, causado pelo aumento de delitos na época:

- a) Lei 7.102/1983, que dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte de valores.
- b) Lei 8.102/1962, que dispõe sobre segurança para estabelecimentos comerciais, estabelece normas para constituição de segurança e funcionamento das empresas públicas.
- c) Lei 9.102/1971, que dispõe sobre segurança para bancos, estabelece normas para constituição e funcionamento das empresas públicas que exploram serviços de transporte de valores.
- d) Lei 6.102/1979, que dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de guarda em fórum da justiça comum.
- e) Lei 7.102/1975, que dispõe sobre segurança para organizações não governamentais (ONGs), estabelece normas para constituição e funcionamento das ONGs com finalidades especiais de transporte de pessoas.

3. Imagine que você integra a equipe de gestão da segurança da MRTELECOM, empresa que foi absorvida recentemente por outra do mesmo grupo, a EDERES. Por determinação da nova direção, a prestadora dos serviços de segurança, SEGPRES, será substituída e seu gestor imediato solicitou-lhe que averiguasse os documentos apresentados pela TECVIG, ULTRAVIG e SERVEPORT com o propósito de verificar a autenticidade deles e de decidir qual delas contratar para a substituição da SEGPRES.

Você recorrerá a quais dispositivos da Lei 7.102/1983 para validar, com o seu gestor imediato, o argumento de contratação da TECVIG, ULTRAVIG ou SERVEPORT?

- a) Artigos 9, 10 e 12.
- b) Artigos 10, 11, 12, 13 e 14.
- c) Artigos 13, 14 e 15.
- d) Apenas o Artigo 10 justificaria o seu argumento.
- e) O Artigo 15 é suficiente para nortear a decisão de seu gestor imediato.

Seção 1.2

Agências bancárias e instituições financeiras

Diálogo aberto

Após conhecermos os fundamentos legais e gerais da segurança privada, nesta segunda seção vamos abordar aspectos importantes que envolvem as agências bancárias e as instituições financeiras. O conhecimento de suas particularidades e diferenças é fundamental para o estabelecimento das medidas de segurança necessárias bem como para a sua aplicação adequada, percebendo a compatibilidade entre essas medidas e os respectivos níveis de segurança.

Vamos aproveitar para lembrar o nosso contexto de aprendizagem. Lembra-se da situação ocorrida no Carnaval de 2017, realizado em São Paulo, no Bairro de Vila Madalena, em que verificamos a iniciativa de moradores que buscavam uma melhor organização dos blocos de rua, com apoio de meios eletrônicos e cumprimento fiel de itens da legislação? Pois bem, na Vila Madalena você pôde observar a presença de algumas agências bancárias, não?

Assim, apresentamos ao debate a situação-problema, na qual as organizações bancárias, sejam agências bancárias ou instituições financeiras, necessitam de eficiência e eficácia no desenrolar das 24 horas de um dia, contra quaisquer adversidades e alterações, que compreendem desde um problema com veículo no estacionamento interno ou externo da instituição até uma explosão de caixa eletrônico, tão comum na atualidade.

Tente se imaginar em uma agência bancária e visualize os seguintes personagens e elementos no cenário dessa agência:

- Vigilantes externos; estacionamento externo de veículos; cancela eletrônica de acesso ao estacionamento de veículos externo (entrada e saída); estacionamento interno privativo de colaboradores (entrada e saída); itinerário até a entrada da instituição/agência bancária (entrada e saída).

Agora, você deve analisar, no cenário visualizado, como são os equipamentos de segurança e a disposição dos profissionais da área. Para isso, reflita sobre a presença dos seguintes itens:

- Posto de vigilante fixo; catraca eletrônica de acesso com crachá; uma porta simples de entrada/saída; entrada principal de clientes, colaboradores e pessoas com bloqueio eletrônico por meio de porta giratória para rastrear objetos metálicos; um profissional que opera a entrada e saída de pessoas.

Em seguida, levante as seguintes questões:

- Quantos vigilantes há na agência? Qual a localização do dispositivo (caixa)? Como são guardados os pertences metálicos que poderão oferecer ameaça? Como está organizada a disposição interna dos colaboradores, caixas, assistentes administrativos, gerência, vigilantes internos e clientes? Qual a localização da área interna reservada para a guarda de valores? Há banheiros de funcionários e clientes? etc.

Refleta sobre qual conduta desleixada, distração e/ou elaboração superficial poderiam produzir um acontecimento imprevisto de segurança ou mesmo acidentes que, normalmente, resultam em vítima e prejuízo pecuniário.

O profissional especialista em segurança irá pensar sobre essa questão, restrita a cada recinto, e realizará a aplicação das ações e medidas de segurança de cada espaço.

Na condição de responsável pela segurança de uma das agências bancárias da Vila Madalena, você deverá considerar detalhadamente o ambiente descrito e observar as características dos níveis de segurança dos diversos recintos, inclusive externos. Em seguida, procure relacionar e agrupar os níveis de segurança adequados a cada local dessa agência bancária.

Não pode faltar

Como você responderia à seguinte questão: defina como você entende uma agência bancária ou uma instituição financeira. Tenho certeza que chegaria a uma resposta satisfatória.

Porém, quando o contexto representa todo um processo de identificar, planejar, executar e controlar, como é o caso daquele que envolve segurança, os detalhes e o pleno conhecimento do contexto fazem parte de uma tarefa bem cumprida.

O termo BANCO pode significar uma agência bancária ou instituição financeira que vai captar daqueles que têm sobra de recursos (superávit)

e emprestar aos que têm falta de recursos (deficitários), aplicando uma taxa de juros, ou seja, captar clientes que têm “dinheiro sobrando” e emprestar, aplicando uma taxa de juros, a clientes que têm “dinheiro faltando”. A diferença entre um e outro é o chamado “*spread* bancário”.



Pesquise mais

Quer saber mais sobre *spread*? Leia o artigo *Spread bancário: entenda o que é*.

Disponível em: <<http://www.mundodosbancos.com/spread-bancario/>>.
Acesso em: 12 jun. 2017.

Todo banco tem essas características, porém alguns têm particularidades e peculiaridades que vão torná-los mais próximos de agências bancárias e outros, de instituições financeiras. Por funções, os bancos também têm o depósito de capital em cadernetas de poupança, o financiamento de automóveis, casas, a troca de moedas internacionais, a realização de pagamentos, dentre outros.

Quais atributos especiais irão diferenciá-los? Vamos analisar a seguir.

Na agência bancária lida-se com dinheiro, realizam-se depósitos e saques de dinheiro, ocorrem trocas de dinheiro, pagam-se contas com dinheiro, dentre outras operações financeiras.

A instituição financeira é um local onde se lida com aplicações, compra e venda de ações, investimentos, tudo sem a necessidade de utilizar o “dinheiro físico”. Você pode perceber, então, que existe uma diferença fundamental entre ambas, porém uma é dependente da outra para que se conclua a intermediação financeira.

Em nosso estudo, iremos considerar que a principal diferença entre agência bancária e instituição financeira é que uma trabalha primordialmente com o dinheiro físico e a outra trabalha com informação.

De uma forma generalizada, a agência bancária é um local (recinto) no qual a segurança é indispensável, considerando os colaboradores que ali prestam seu serviço bem como os clientes que buscam a concretização de suas necessidades monetárias. Não podemos deixar de citar, também, os profissionais que prestam serviço de transporte de valores, trazendo e levando bens tangíveis essenciais para o dia a dia da organização.

Uma agência bancária pode ser dividida em dois ambientes com algumas peculiaridades: um interno e outro externo.

Consideremos externo o espaço compreendido entre a porta da rua e a porta giratória de entrada da agência. Usualmente, ali estão posicionados os caixas eletrônicos com horário de atendimento ao público, normalmente, das 6h às 22h. Em alguns bairros de cidades mais populosas, algumas agências limitam esse horário até às 18h, fundamentando-se no grau de periculosidade da área versus a quantidade de ocorrências.

A atuação dos vigilantes nesse local poderá se pautar pela ação discreta e até mesmo limitada, dependendo da perspectiva, tornando-se outra característica importante do procedimento.

Consideremos agora o espaço interno, que é compreendido entre a porta giratória de entrada da agência e todo o seu interior, ou seja, tudo após a porta giratória. A partir desse local, a atuação do vigilante bancário tem maior responsabilidade de provimento da segurança, considerando todo o aglomerado da agência bancária. Aparece também, nesse momento, a figura da gerência da agência, com responsabilidade objetiva em qualquer ocorrência que possa vir a acontecer.



Refleta

Quanto ao papel do gerente da agência? Ele tem alguma importância para a segurança ou ela é definida somente pelos profissionais da segurança que trabalham no local?

Nesse recinto indicado estão dispostos alguns pontos críticos: os caixas de atendimento geral e pessoais e o cofre. Outro ponto fundamental a se considerar na segurança interna de uma agência bancária é a passagem pela porta giratória, que é munida de um dispositivo eletrônico de identificação da presença de objetos metálicos, podendo-se evitar que portadores de armamento entrem sem a devida autorização.



Refleta

Você notou que tanto a parte externa quanto a interna são bastante diferentes na tratativa, prudência e discrição no trato com colaboradores, clientes e prestadores de serviço?

Os especialistas em segurança estão preparados para confrontar com êxito os riscos existentes nesse negócio?

Violações penais relacionadas às agências bancárias

Abordaremos agora algumas violações penais mais comuns relacionadas às agências bancárias.

1. **Roubo a banco**: crime muito comum nos dias atuais, efetuado também nas décadas de 1970 e 1980, em que uma quadrilha armada toma de assalto uma agência bancária e dela leva dinheiro.

2. **“Saidinha de banco”**: modalidade de delito realizada por meio de um assalto ou furto fora das agências bancárias, na qual aborda-se a vítima depois de ela sacar dinheiro, em grande parte das vezes, em elevada quantia, de um banco e/ou caixas eletrônicos. Ocorre quando indivíduos de índole duvidosa, passando-se por usuários da agência, entram nela e ficam veladamente observando os saques realizados por clientes, seja nos caixas eletrônicos, seja nos caixas com atendimento pessoal personalizado. Esses indivíduos possuem comparsas no lado externo ou mesmo na rua que, após avisados seguem a provável vítima e praticam o delito, de forma geral, fora da agência e, às vezes, longe dela.

A característica desse tipo de infração é que, normalmente, o criminoso escolhe a vítima dentro da agência ou nos postos de atendimento, que podem estar localizados na parte interna ou externa. A alta incidência desse tipo de crime fez com que ele chegasse a fazer parte das reuniões da Federação Nacional dos Bancos (FENABAN).

3. **Furto em caixas eletrônicos**: a ação contra caixa eletrônico, podemos afirmar com certeza, é o crime de maior incidência nos dias atuais. Os caixas eletrônicos podem ser transportados em veículos previamente preparados ou são arrombados após ação de explosivos, cujo objetivo é subtrair o dinheiro. Normalmente, é cometido por quadrilha altamente especializada, durante à noite, quando a agência está vazia. É um tipo de delito que cresceu muito nos últimos anos.

4. **Estelionato**: é um crime contra o patrimônio, com a finalidade de obter, para si ou para outro, vantagem ilícita conforme o código penal brasileiro. Ele costuma ocorrer

quando um cliente ou usuário apresenta dificuldade na utilização dos equipamentos colocados à sua disposição para a realização de operações diversas. Nessas circunstâncias, surgem alguns indivíduos de maneira repentina, com a intenção de “oferecer ajuda”, subtraindo, nesse momento, as informações para posterior utilização em proveito próprio e consequentemente lesando a vítima.

5. **Phishing (chupa-cabra)**: equipamento colocado na abertura para inserção do cartão pessoal nos caixas eletrônicos, com o objetivo de obter informação pessoal de identificação, para utilizá-la posteriormente a fim de fraudar as vítimas. Essa modalidade de fraude é conhecida como “chupa-cabra” porque clona todas as informações pessoais, inclusive a senha da vítima. Essas senhas são inseridas em outro cartão para utilização futura (compras e saques) pelos indivíduos fraudadores, de forma aparentemente lícita para quem está vendendo o bem ou serviço.

6. **Câmeras espiãs**: outra modalidade de delito criminoso cometido por bandidos são as câmeras espiãs. Estas são instaladas na fração superior dos caixas eletrônicos e têm a finalidade de capturar imagens que possibilitem identificar a senha do cartão do usuário.



Assimile

Na listagem de violações penais relacionadas a agências bancárias, citamos as ocorrências mais comuns. Perceba que de acordo com os ilícitos é que se deve pensar no dispositivo a ser adotado pelos vigilantes, durante o planejamento da segurança nessas agências.

Os exemplos de delitos mais comuns citados foram descritos de forma sucinta. Eles são cometidos, em sua maioria, na parte externa, ou seja, na área restrita aos caixas eletrônicos.

Pode ser que haja, ainda, dúvidas de como dificultar a ocorrência de algumas dessas modalidades de delitos em agências bancárias. Alguns deles podem ser evitados pela equipe de segurança. Outros, apenas podem ser prevenidos com o auxílio de leis que possam

coibir certas práticas dentro de agências bancárias. Podemos tomar como exemplo a lei municipal que proíbe a utilização do celular dentro de agências bancárias, dentre outras poucas iniciativas.

Cabe também ao gestor de segurança privada a tarefa de identificar e buscar o que pode ser feito em todos os níveis, com a finalidade de melhoria do todo em função de uma sociedade mais justa, auxiliando no serviço da segurança pública e privada.

Níveis de segurança

Passamos agora a discorrer sobre os níveis de segurança a serem observados nas diversas áreas e recintos.

De acordo com Mandarini (2013), conforme a importância do local podemos classificar os níveis de segurança e ter as seguintes graduações de segurança para as áreas, instalações, unidades e ambientes:

- **Segurança excepcional:** a área mais sensível ou perigosa, com acesso restrito a pessoas relacionadas com as atividades específicas desenvolvidas nessas áreas. Local organizacionalmente estratégico.
- **Segurança elevada:** uma área de elevada sensibilidade ou periculosidade, com acesso restrito a pessoas com atividade institucional relacionada às atividades desenvolvidas nos locais específicos.
- **Segurança mediana:** área com mediana sensibilidade ou periculosidade, com acesso restrito a pessoas que tenham relações de atividades de trabalho com as desenvolvidas nesses locais.
- **Segurança rotineira:** área de baixa sensibilidade ou periculosidade, cujo acesso é restrito a pessoas que tenham necessidade funcional com as atividades ali desenvolvidas.
- **Segurança periférica:** área sem sensibilidade ou perigo, que faz parte dos limites das instalações.



Exemplificando

Veja um exemplo de nível de segurança aplicado nas agências bancárias:

- Segurança excepcional: salas de servidores de centros de tecnologia, tesouraria, corredores de abastecimento de terminais, bateria de caixas, ambiente de processamento.

Pensando sobre o que estudou até agora, reflita sobre os conteúdos apresentados e questione o seu aprendizado. Pense em sua realidade diária, na construção do aprendizado até aqui e tente observar os novos conteúdos apreendidos.



Refleta

Existe alguma discordância sobre os níveis de segurança apresentados? Alguma sugestão nova sobre as graduações desses níveis? O conteúdo apresentado até o momento tornou-se um diferencial relevante para você, como futuro gestor de segurança? Você pode identificar outras áreas de um ambiente bancário que possam ser classificadas na graduação de segurança mediana?

A seguir, discorreremos sobre o tema instituição financeira, de forma análoga às temáticas tratadas sobre agência bancária. Para começar, como você definiria uma instituição financeira?

Divergente de uma agência bancária, definimos instituição financeira como um local onde os clientes e usuários buscam negócios (empréstimos), geram-se boletos de pagamento, compram-se e vendem-se títulos etc. Porém, não se trabalha com o dinheiro em espécie. Não existem cofres ou tesouraria. Trata-se de uma estrutura física mais simplificada do que uma agência bancária. É um recinto único, com área de espera para atendimento pessoal, o atendimento pessoal propriamente dito e a gerência daquele posto de atendimento.

Percebe-se que uma instituição financeira é um local mais flexível, sem muitas restrições à entrada de pessoas, exatamente pelo motivo de não haver o manuseio nem a manipulação de dinheiro.

No entanto, o risco maior poderá ser a inoportuna presença de indivíduos de índole duvidosa, que podemos alcinhar de “estelionatários”. A atenção, a perspicácia e a capacidade de observação dos integrantes

da segurança bancária será fator crítico de sucesso para perceber e atuar sobre esses indivíduos nesse tipo de organização financeira.

Os integrantes da equipe de segurança bancária (vigilantes) das instituições financeiras deverão estar com seu foco voltado à segurança física, com ferramentas de trabalho obtidas por intermédio da segurança eletrônica.

Os colaboradores da equipe de segurança deverão ser escolhidos entre aqueles que possuam habilidades específicas para o desempenho da função de uma forma mais inibidora do que repressiva, ou seja, sua firmeza, presença e atitude serão valiosas barreiras contra qualquer ação desses indivíduos.

Numa organização bancária a segurança eletrônica exercerá um papel de fundamental importância no dia a dia da equipe. Conforme o dito popular "Uma boa imagem vale mais do que mil palavras", e, por isso, devemos pensar na relevância da qualidade das imagens de uma câmera de segurança.

Vale relembrar a definição conceitual de segurança eletrônica, como sendo a utilização de equipamentos eletrônicos de forma incorporada e estruturada, com a missão de garantia da segurança e a integridade dos bens materiais e pessoas.

Destacamos, a seguir, alguns dos equipamentos mais comuns e de grande valia pela qualidade do produto que fornecem à equipe de segurança.

1. **Sensor de presença:** são instalados em locais estratégicos (portas e janelas) e estão conectados ao alarme. Sua instalação deverá ser realizada com fios, para garantia de seu funcionamento pleno e sem intercorrências de acionamento mesmo sem invasões.

2. **Câmeras de segurança:** com a finalidade de gravar e monitorar ambientes por meio de imagens, é um equipamento fundamental na composição de um circuito fechado de televisão (CFTV), sendo instrumento valioso não somente para a elucidação do delito, mas também para sua inibição.

Poderão ser instaladas na parte interna e externa da organização com gravação 24 horas por dia, gravando também imagens da

rotina diária da organização, que podem ser vistas pelos usuários do recinto. Uma fonte de alimentação ininterrupta (nobreak) deverá estar integrada ao sistema de câmeras para que este não deixe de funcionar no caso de falta de energia elétrica.

3. **Porta giratória com detector de metal:** é um dispositivo instalado no limiar entre o lado externo e interno da agência bancária, com a finalidade de impedir a entrada de clientes e usuários que contenham em seus pertences de mão individuais objetos metálicos, que vão desde moedas até telefones celulares ou mesmo armas.

4. **Alarme:** acionado ao término do expediente e desligado no início do próximo dia de trabalho.

5. **Alarme de pânico:** deverá ser instalado nos caixas de atendimento personalizado, na mesa da gerência geral da organização. É recomendável que o vigilante bancário tenha posse de um dispositivo móvel, sendo responsável por seu acionamento em caso de percepção de risco de assalto, roubo ou ameaça iminente.

Descritos sucintamente, os equipamentos apresentados serão ineficazes caso seus usuários e/ou operadores não tenham o treinamento e a instrução necessários para tal.

Sem medo de errar

Iniciamos a solução do questionamento previsto na situação-problema, apresentada nesta seção de estudo, lembrando que somente com planejamento cuidadoso e detalhado é que se pode cumprir a missão da segurança privada. O estudo detalhado do ambiente operacional, nesse caso, vai nos levar à percepção da tipicidade dos detalhes importantes para avaliação dos níveis de segurança e aplicação das medidas operativas específicas de cada local/recinto.

Dessa forma, buscando os conhecimentos explanados sobre esse assunto e o estudo prévio que você realizou, acreditamos que tenha chegado a uma solução para a problemática apresentada.

Foi solicitado que você se imaginasse em uma agência bancária e visualizasse os vigilantes externos, o estacionamento de veículos externo, o itinerário até a entrada na instituição/agência bancária, a porta giratória, o dispositivo (caixa) onde são dispostos os pertences metálicos que poderão oferecer ameaças diversas, a disposição interna dos colaboradores, caixas, assistentes administrativos, gerência, vigilantes internos e clientes, localização de área interna reservada para guarda de valores, banheiros de funcionários e clientes. Pedimos ainda que você ponderasse sobre atitudes e planejamento.

Considerando todos esses itens, você deveria responder às seguintes questões: quais os níveis de segurança adequados a cada local? Você deveria relacionar e agrupar esses locais conforme o nível de segurança.

Vamos às nossas respostas, considerando os níveis de segurança que podem ser aplicados em uma agência bancária:

- Segurança excepcional: salas de servidores de centros de tecnologia, tesouraria (cofre), corredores de abastecimento de terminais, caixas de atendimento personalizado, ambiente de processamento.

- Segurança elevada: centros de processamento de dados (CPD), salas dos comitês de unidades estratégicas.

- Segurança rotineira: caixas eletrônicos, saguão das agências destinado ao atendimento aos clientes.

- Segurança periférica: estacionamentos, áreas externas (corredores, fundos etc.) e, até mesmo, áreas públicas.

Avançando na prática

Missão Startrek

Descrição da situação-problema

Os níveis de segurança refletem a necessidade de segurança concreta de uma determinada organização, sendo bastante comum a busca da proteção total (MANDARINI, 2013).

Proteção total é uma meta a ser perseguida, porém, para atingi-la, poderemos ter um custo bastante alto para qualquer organização.

Imagine que você é supervisor na área de segurança da empresa CGS-Seg e foi encarregado de pesquisar preços e organizar orçamentos para futura aquisição de meios eletrônicos de segurança que implementarão, em aproximadamente sessenta dias, o CFTV (gravador, câmeras e acessórios) do mais novo posto de atendimento das agências bancárias da instituição financeira SPOK BANK.

A nova unidade de investimento e empréstimos será a 33ª instituição financeira do Grupo STARTREK INVESTMENT.

Com os três orçamentos realizados, seu gestor imediato determinou que você os apresentasse ao diretor de *compliance* da CGS-Seg, com uma justificativa para a aquisição desses equipamentos. Qual o argumento utilizado e explanado ao diretor que justificaria essa aquisição?

Resolução da situação-problema

Inicialmente, seria interessante explanar ao diretor todos os aspectos e características que aproximem e ao mesmo tempo diferenciem os conceitos e definições de agências bancárias e instituições financeiras.

Lembrando que na agência bancária lida-se com dinheiro, realizam-se depósitos e saques de dinheiro, ocorrem trocas de dinheiro, pagam-se contas com dinheiro, dentre outras operações financeiras.

A instituição financeira é um local onde se lida com aplicações, compra e venda de ações, investimentos, tudo sem a necessidade de utilizar o "dinheiro físico". Você pode perceber, então, que existe uma grande diferença fundamental entre ambas, porém uma é dependente da outra para que se conclua a intermediação financeira.

A principal diferença entre agência bancária e instituição financeira é que uma trabalha primordialmente com o dinheiro físico e a outra com informação.

De uma forma generalizada, a agência bancária é um local no qual a segurança é indispensável, considerando os colaboradores

que ali prestam seu serviço bem como os clientes que buscam a concretização de suas necessidades monetárias. Não podemos deixar de citar os profissionais que prestam serviço de transporte de valores, trazendo e levando bens tangíveis essenciais no dia a dia da organização.

Em seguida, seria interessante fazer com que o diretor perceba que o investimento será menor no caso de um posto de atendimento, pois serão adquiridos meios eletrônicos que aumentarão a sensação de segurança com menor custo.

É interessante dizer ainda que, nesse caso, os recursos gastos para ter uma excelente segurança seguiriam as premissas básicas da relação custo-benefício da CGS-Seg.

Como a argumentação foi efetiva, ele aprovou um dos orçamentos, manifestando confiança em suas palavras e interesse em saber mais detalhes sobre as diferenças existentes entre agência bancária e instituição financeira.

Faça valer a pena

1. O conhecimento das particularidades e diferenças das agências bancárias e instituições financeiras é fundamental para o estabelecimento das medidas de segurança necessárias bem como para a sua aplicação adequada, de acordo com a compatibilidade entre essas medidas e os respectivos níveis de segurança.

Qual a principal diferença existente entre uma agência bancária e uma instituição financeira? Assinale a alternativa correta:

- a) A agência bancária trabalha com dinheiro físico e a instituição financeira com informação.
- b) A agência bancária trabalha com informação e a instituição financeira com dinheiro físico.
- c) Ambas trabalham com dinheiro físico e possuem caixas eletrônicos para a realização de transações financeiras diversas.
- d) A agência bancária não possui portas giratórias na entrada e na instituição financeira elas existem.
- e) A agência bancária não possui caixas eletrônicos e a instituição financeira possui.

2. A agência bancária é um local no qual a segurança é indispensável, considerando os colaboradores que ali prestam seu serviço bem como os clientes que buscam a concretização de suas necessidades monetárias, não podendo deixar de citar os profissionais que prestam serviço de transporte de valores, que trazem e levam bens tangíveis essenciais para o dia a dia daquela organização.

Considerando sempre aspectos de segurança, uma agência bancária pode ser dividida basicamente em dois ambientes com peculiaridades específicas. Quais ambientes são esses?

- a) Ambiente físico e ambiente dos caixas.
- b) Ambiente interno e ambiente externo.
- c) Ambiente dos caixas eletrônicos e ambiente do cofre.
- d) Ambiente da tesouraria e ambiente da gerência.
- e) Ambiente da segurança e ambiente da porta giratória.

3. A instituição financeira é um local onde os clientes e usuários buscam negócios, geram-se boletos de pagamento, compram-se e vendem-se títulos etc. Porém, não se trabalha com o dinheiro em espécie. Nela, não existem cofres ou tesouraria. Apresenta uma estrutura física mais simplificada do que a de uma agência bancária, constituindo um recinto único, local mais flexível, sem muitas restrições à entrada de pessoas, exatamente por não haver a manipulação de dinheiro.

Conforme o cenário descrito, em uma instituição financeira qual o maior risco no qual a equipe de segurança deverá concentrar sua atenção?

- a) Furto ou roubo de valores monetários (dinheiro).
- b) Delito denominado “saidinha de banco”.
- c) Instalação de câmeras espãs no caixa eletrônico.
- d) Instalação de dispositivos tipo “chupa-cabra” no interior da instituição.
- e) A presença inoportuna de indivíduos de índole duvidosa que costumam ser chamados de “estelionatários”.

Seção 1.3

Segurança eletrônica: equipamentos utilizados

Diálogo aberto

Dando seguimento aos nossos estudos sobre segurança privada, esta seção terá como tema a “Segurança eletrônica: equipamentos utilizados”. É importante lembrar que quando falamos em segurança eletrônica buscamos aliar, sempre, adequada tecnologia com proteção e integração com outros subsistemas, considerando a disponibilidade orçamentária.

Partindo de nosso contexto de aprendizagem, que apresentou a situação ocorrida no Carnaval de 2017, realizado em São Paulo, no Bairro de Vila Madalena, em que moradores buscaram uma organização dos blocos de rua com apoio de meios eletrônicos e cumprimento fiel de itens da legislação, iremos nos aprofundar no tema da segurança eletrônica e os equipamentos utilizados nela. Para isso, conheceremos uma situação-problema ocorrida em instituições bancárias da Vila Madalena.

Nesse contexto seis instituições bancárias do bairro Vila Madalena, São Paulo, foram multadas pela polícia federal, no valor total de R\$ 800.000,00, por descumprimento da lei federal nº 7.102/1983 (BRASIL, 1983) e de normas de segurança, durante o julgamento de vários processos abertos pelas delegacias de segurança privada (Deesp) em reunião da Comissão Consultiva para Assuntos de Segurança Privada (CASP), em Brasília (DF).

Entre as principais falhas de segurança dessas instituições, destacaram-se: o número insuficiente de vigilantes, alarmes inoperantes, planos de segurança não renovados e a utilização de bancários para fazer transporte de valores, dentre outras.

Você deverá executar o papel do gestor de segurança, responsável por essas agências. Reflita especialmente sobre a segurança eletrônica e os equipamentos utilizados nela. Tente enumerar e comentar sobre os itens legais que respaldaram a Polícia Federal na aplicação das sanções.

Adaptado de: <<http://www.spbancarios.com.br/Noticias.aspx?id=1352>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

Não pode faltar

Quando falamos em segurança eletrônica, qual o seu entendimento imediato dessa questão? Certamente viriam várias ideias e esclarecimentos mentais do que seria e o que compõe tal definição.

Inicialmente podemos afirmar de uma forma bastante simplificada e esclarecedora que a segurança eletrônica é uma ferramenta de auxílio ao profissional de segurança, que tem o objetivo de facilitar, por meio de áudio e imagens, a visualização e o ingresso de pessoas, autorizadas ou não, na companhia. Ou seja, denominamos como sistema eletrônico de segurança o conjunto de princípios técnicos destinados a alertar, no próprio local ou à distância, qualquer eventualidade que possa trazer risco para vidas, bens ou à continuidade das atividades.

Conforme Brasiliano e Oliveira (2003), podemos dividi-la em dois grandes subsistemas: o sistema ativo e sistema passivo. Vejamos a descrição detalhada de cada um deles a seguir:

a) **Sistema ativo:** compreende os recursos humanos especializados empenhados em atingir o grau de segurança desejado em uma instalação (área), executando as tarefas de controle, fiscalização, manutenção da ordem, majoritariamente por meio de ações preventivas e corretivas.

Esses recursos são representados pelos seguintes profissionais: encarregados/líderes; vigilantes; recepcionistas; mensageiros; bombeiros; outros.

- **Meios aplicados:** envolve os recursos materiais utilizados na operacionalização dos serviços relativos aos meios de comunicação que possibilitem o recebimento imediato de informações e ordens. Por exemplo, o rádio comunicador (HT), bases fixas ou móveis, entre outros.

- **Controles:** meios de registro das ações do sistema de segurança. Por exemplo, a ronda eletrônica.

- **Administrativos:** normas internas e critérios de responsabilidade.

b) **Sistema passivo:** compreende os recursos tecnológicos distribuídos convenientemente pela empresa, capazes de detectar qualquer anomalia existente enviando a informação (sinal) a uma central de segurança (monitoramento) para

que as providências sejam tomadas conforme o que ficar preestabelecido no plano de segurança.

Vamos nos ater à descrição básica dos componentes específicos do sistema passivo:

- **Circuito Fechado de Televisão (CFTV):** o subsistema CFTV tem como requisitos básicos a utilização de servidores digitais de vídeo para gravação, a transmissão de imagens e o controle das câmeras como um todo. Para tanto, deve ter no mínimo as seguintes características: integração com o sistema de controle de acesso e alarmes; apresentar tela cheia de qualquer imagem ao vivo ou gravada; e programação na tela com acesso a menus protegidos por senha. Deverão possuir ainda: um *hard disk* (HD) interno de no mínimo 40 GB para armazenar gravações de trinta dias. Todas as câmeras deverão ser revestidas por caixas de proteção adequadas para o local de instalação.

- **Câmeras de segurança:** são uma ferramenta muito importante não somente na inibição do crime, mas também para a elucidação deste, pois as imagens são gravadas e, caso seja necessário, utilizadas na investigação de um delito pelos órgãos de segurança pública. Devem ser instaladas na parte interna e externa. A gravação das imagens deve ser realizada em local externo, 24 horas por dia. As câmeras de segurança devem ser instaladas com dupla função: para o monitoramento do local em que estarão e para serem vistas e percebidas por quem utiliza o local, com efeito de despersuasão.

- **Dispositivos de acesso:** cada tipo de acesso tem um conjunto único de situações e necessidades. O sistema oferece uma família de dispositivos inteligentes de entrada, variando cada solução de gerenciamento de acordo com a necessidade específica. Esses recursos registram cada acesso realizado, não requerem energia elétrica e são desenvolvidos para suportar uma variedade de condições ambientais.

- **Alarme, sensores de presença e botão de pânico:** deverão estar integrados ao controle de acesso, pois esse subsistema executará o sensoriamento contra intromissão dos locais por ele cobertos, por meio de sensores magnéticos de abertura de porta, botões de pânico e outros que se fizerem necessários para demandas específicas.

Deverá ter a função de controle de iluminação do ambiente, auxiliando o CFTV na ocorrência de algum alarme, permitindo a gravação e observação das imagens.

A seguir, destacamos outro equipamento eletrônico utilizado como ferramenta auxiliar da segurança patrimonial no cumprimento de sua tarefa de proteção numa instituição financeira: a porta giratória com detector de metal.

Essa porta é um dispositivo que deve ser instalado no limite entre o lado externo e interno da organização financeira e que detecta metais que estão próximos ao corpo do usuário, sendo travada ao detectar qualquer tipo de metal. A intenção da porta giratória é evitar que pessoas entrem no ambiente portando armamento. Os clientes e usuários demonstram insatisfação ao passar pela porta, pois é um equipamento que trava ao detectar celulares, moedas, algumas bijuterias, botas com bico de ferro etc., mas necessário em função do seu benefício.



Assimile

Aproveitamos para destacar, neste espaço, alguns fundamentos e conceitos relevantes desse sistema. Conforme Andrade (2002), segurança é a sensação que se tem do grau de resguardo e proteção de um bem, sejam pessoas, móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. A decisão de reduzir as instabilidades a que esse bem está sujeito será determinada em função do valor que estiver associado a ele.

Com a impossibilidade da eliminação do risco, determina-se até que volume de investimento se justifica a proteção. Portanto, é a relação custo-benefício que define o grau de risco a que se admite expor o bem a ser preservado.

Da cadeia de medidas adotadas, o elo mais fraco será o determinante da vulnerabilidade imposta. Assim, um sistema de segurança eletrônico deverá ser buscado, evitando-se a dependência de determinada pessoa ou meio, tendo como característica a velocidade entre as seguintes fases: monitoração, detecção, informação, interpretação e ação.

Lembre-se sempre de que segurança patrimonial é o emprego de um conjunto de medidas técnicas, dentre elas, a segurança eletrônica, que visa salvaguardar o patrimônio da instituição, e que essas medidas devem ser ativas, dinâmicas, claras, correntes e eficazes.

A prevenção é a chave do sucesso quando se trata de segurança. Prevenir equivale a: antecipar, preparar, evitar, impedir ou minimizar a ocorrência de um fato.

Responda à seguinte pergunta: qual seria a opção de um invasor de uma empresa ao se deparar com alarmes, cercas elétricas, circuito fechado de TV (CFTV), sensores e detectores diversos, equipe de segurança, muros, portas, controles de acesso, fechaduras, entre outros? Certamente todas essas medidas de segurança o intimidariam e talvez até o fizessem desistir de seu intento. Pense nisso!



Refleta

Você está percebendo como os itens de segurança eletrônica mencionados são importantes? Poderíamos escrever outro livro didático somente sobre esse assunto. Reflita, agora, sobre o item sensor de presença.

Os sensores de presença devem ser instalados em locais estratégicos como portas e janelas e estar integrados ao alarme. Aconselhamos a instalação do dispositivo de sensores de presença sempre com fio, pois o sem fio funciona por meio de baterias individuais que, com o tempo e a diminuição da carga, começam a disparar sem que haja invasões. Pense sobre esses pequenos detalhes que poderão fazer toda a diferença na ocorrência de um sinistro.

Reflita agora sobre o alarme de pânico, chamado de botão de pânico. Esse dispositivo deve ser instalado nos caixas de atendimento, mesa da gerência, além de um dispositivo móvel que deve ficar com o vigilante bancário e ser acionado, com responsabilidade, ao perceber risco de roubo.

Você percebe que todos esses equipamentos eletrônicos de segurança patrimonial serão inúteis se os usuários não tiverem o treinamento e a percepção necessária para operá-los? Pense sobre o discurso anterior e levante outras hipóteses de aplicação desses dispositivos de segurança eletrônica.



Exemplificando

Cuidados a serem observados na porta giratória de uma instituição financeira

A segurança de bancos e agências é fundamental para que clientes e usuários possam efetuar suas transações, sacar dinheiro e resolver suas

pendências de forma despreocupada. Os vigilantes que atuam nesses ambientes devem ser os mais bem treinados, pois lidam diretamente com criminosos que se dedicam a roubo a bancos, extorsão mediante sequestro e várias situações perigosas.

Para aumentar a segurança das agências, é preciso estar atento aos mínimos detalhes, desde o funcionamento de equipamentos até o procedimento de ações e movimentação interna. A **porta giratória** é um dos recursos mais difundidos, mas precisa ser bem utilizada pelos vigilantes e funcionários do banco para garantir mais proteção.

Algumas dicas importantes são:

- Para a segurança máxima, não se deve permitir a entrada de duas pessoas ao mesmo tempo.
- Toda vez que o sistema atracar e o cliente estiver dentro da caixa de passagem, o vigilante deve pedir que ele saia e volte a entrar pelo detector.
- Não se pode julgar as pessoas pela cor, crença ou vestimenta. O bom atendimento é extensivo a todos. A porta de segurança não é discriminativa, não é ela que determina quem deve entrar na unidade. Por isso, em casos de travamento, é importante não dar um atendimento diferenciado ao cliente ali retido.
- Tanto o vigilante quanto os funcionários da instituição devem transparecer ao cliente que não se desconfia dele em particular, mas, sim, obedece-se aos procedimentos de segurança.
- Por isso é importante que o controle de liberação da porta seja mantido longe da vista do público, evitando, assim, transparecer que seria o vigilante ou funcionário do banco que está determinando quem pode entrar na agência.
- É necessária uma checagem diária do funcionamento do sistema. Essa checagem poderá ser feita por um vigilante armado e acompanhado de um funcionário do banco. Testar entrando e saindo normalmente.
- Nunca deixar a equipe testar o sistema portando o armamento na mão e com o corpo parado. É necessário fazer o teste entrando e saindo normalmente pela porta, como qualquer cliente.

- Durante o expediente externo, se o vigilante suspeitar de qualquer anormalidade, testar novamente o sistema.
- Havendo qualquer irregularidade, chamar imediatamente a assistência técnica, tomando providências para evitar surpresas desagradáveis.

Esses e outros cuidados são para garantir a segurança proporcionada pelo dispositivo. Os meliantes estão à espreita de oportunidades e assaltos podem ocorrer a qualquer hora, mesmo durante o expediente interno.

Adaptado de: <www.portaldaseguranca.com.br>. Acesso em: 13 jun. 2017.



Pesquise mais

Planejamento é a palavra-chave em um projeto de segurança. Esse projeto só irá oferecer resultados positivos e eficientes se o plano for baseado em ações interligadas identificadas a partir de análises, estudos e acompanhamento das soluções buscadas, com o objetivo de proporcionar tranquilidade e ganho financeiro. Do anteriormente exposto, recomendamos que pesquise no livro *Manual de planejamento tático e técnico em segurança empresarial*, de Antonio Celso Ribeiro Brasileiro e Lucas Blanco, o detalhamento de um planejamento, visando poder assessorar de maneira eficiente a sua empresa, na busca de ganho financeiro e, principalmente, tranquilidade.

BRASILIANO, Antonio Celso Ribeiro; OLIVEIRA, Lucas Blanco de. **Manual de planejamento tático e técnico em segurança empresarial**. São Paulo: Sicurezza, 2003.

Sem medo de errar

Iniciamos a solução do questionamento previsto na situação-problema apresentada nesta seção relembrando que somente com planejamento cuidadoso e detalhado pode-se cumprir a missão de garantir a segurança em um dado recinto. O estudo detalhado do ambiente operacional, nesse caso, vai nos levar à

percepção da tipicidade dos detalhes importantes para avaliação dos equipamentos eletrônicos adequados a serem utilizados nas soluções e aplicação das medidas operativas específicas de cada local.

Dessa forma, buscando os conhecimentos explanados sobre esse assunto e considerando o seu estudo prévio, acredito que tenha chegado a uma solução para a problemática apresentada.

Entre as principais falhas de segurança apresentadas pelas instituições bancárias, destacam-se o número insuficiente de vigilantes, alarmes inoperantes, planos de segurança não renovados e a utilização de bancários para fazer transporte de valores, dentre outras.

Considerando especialmente a segurança eletrônica e os equipamentos utilizados, enumere e comente os prováveis itens legais que respaldaram a polícia federal na aplicação das sanções.

A Lei nº 7.102 de 20 de junho 1983 (BRASIL 1983), atualizada pelas Leis nº 8.863 de 28 de março de 1994 (BRASIL, 1994) e 9.017 de 30 de março de 1995 (BRASIL, 1995), além da MP nº 2.116-19 de 24 de maio de 2001 (BRASIL, 2001), dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros e estabelece normas para a constituição e o funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte de valores e dá outras providências.

Os artigos da Lei 7.102 como um todo e especialmente nos dispositivos legais iniciais (Artigos 1º e 2º) citam o termo "sistema de segurança". Esse sistema irá compor todo o aparato material e pessoal que normatiza e disciplina a atividade de segurança. O subsistema de segurança eletrônica integra o citado "sistema de segurança" e caso aquele esteja deficiente em algumas ferramentas (alarme inoperantes), o sistema como um todo, com características de integração, estará deficiente e inoperante também. Se considerarmos os outros itens com deficiência, a situação deles ficará com uma falha ainda maior, pois contrariam o previsto na lei de referência da segurança privada.

Avançando na prática

Floripa Shopping

Descrição da situação-problema

Atualmente, as empresas responsáveis pelas construções de shoppings centers em todo o Brasil têm se preocupado com a qualidade dos serviços ofertados aos visitantes. Dessa maneira, é visível o crescimento do segmento de segurança eletrônica dentro desses estabelecimentos.

Um dos locais que utiliza a tecnologia para garantir a segurança dos clientes é o Floripa Shopping, localizado em Florianópolis (SC). O shopping foi aberto ao público em novembro de 2006 e instalado estrategicamente no principal acesso às praias de Jurerê Internacional, Praia Brava, Canasvieiras, Ingleses e Costão do Santinho na SC-401 (rodovia estadual, que liga o centro ao norte da ilha de Santa Catarina). O espaço tem localização privilegiada, arquitetura moderna e um conceituado mix de lojas. Por receber um fluxo de aproximadamente 450 mil visitantes por mês, o Floripa Shopping optou pela solução de tecnologia para monitoramento e gerenciamento de imagens integrado ao controle de acesso. A escolha considerou um sistema que tem abertura e integração, possibilitando a expansão de novos métodos e tecnologias que possam surgir, além de se adequar às necessidades mercadológicas e à inclusão de novidades de controle. A área monitorada é superior a 75 mil m² e conta com aproximadamente 1,5 mil trabalhadores diretos. Para a auditoria sistemática do espaço, são disponibilizados quatro operadores para um sistema formado por 184 câmeras (IPs) de alta resolução. Para aumentar a segurança interna nas diversas lojas, foi implantado um sistema de CFTV com monitores de 42 polegadas, HDs (*hard disks*) de última geração, com alta capacidade de armazenamento de imagens, servidores, integração com sistemas de intrusão nas portas de emergências, controle das escadas rolantes, lojas e acessibilidade programáveis e sistema de LPR (leitor de placas) no estacionamento, tudo 100% integrado.

Adaptado de: <<http://revistasegurancaeletronica.com.br/case-de-abril-floripa-shopping-seguranca-e-tecnologia-de-qualidade/>>. Acesso em: 13 jun. 2017.

Refleta sobre os conteúdos apresentados e responda ao seguinte questionamento: Quais são as vantagens (necessidades) que motivaram a administração do Floripa Shopping à adoção desse sistema eletrônico de monitoramento?

Resolução da situação-problema

As vantagens e necessidades que motivaram a administração do shopping a adotar o sistema eletrônico de monitoramento são as seguintes:

- Possibilidade de redução de sinistros em suas áreas internas e externas.
- Urgência de acompanhamento em tempo real das ações realizadas pelos clientes no interior e no entorno do Floripa Shopping.
- Resposta rápida preventiva a situações de futuros riscos; melhoria nos processos de controle e fiscalização de padrões de procedimento estabelecidos dentro do Floripa Shopping.
- Resgate rápido e eficiente das imagens, com qualidade para a identificação de sinistros e ocorrências em geral, colaborando com uma maior veracidade em processos investigativos de órgãos policiais.

Faça valer a pena

1. Podemos afirmar, de uma forma bastante simplificada e esclarecedora, que a segurança eletrônica é uma ferramenta de auxílio ao profissional de segurança, que tem o intuito de facilitar, por meio de áudio e imagens, a visualização e o ingresso de pessoas, autorizadas ou não, na companhia. Ou seja, denomina-se “sistema eletrônico de segurança” o conjunto de princípios técnicos destinados a alertar, no próprio local ou à distância, qualquer eventualidade que possa trazer risco para vidas, bens ou à continuidade das atividades.

Assinale a alternativa que completa corretamente os espaços a seguir:

O sistema de segurança _____ compreende os recursos humanos especializados empenhados em atingir o grau de segurança desejado em uma instalação ou área; e o sistema de segurança _____

compreende os recursos tecnológicos distribuídos convenientemente pela empresa.

- a) positivo; negativo.
- b) aberto; fechado.
- c) ativa; passiva.
- d) negativo; positivo.
- e) passiva; ativa.

2. Os recursos tecnológicos distribuídos convenientemente pela empresa, deverão ser capazes de detectar qualquer anomalia existente, enviando a informação (sinal) a uma central de segurança (monitoramento) para que as providências sejam tomadas conforme o que ficar preestabelecido no plano de segurança.

Assinale a alternativa que completa corretamente o trecho a seguir:

O circuito fechado de televisão (CFTV) tem como requisitos básicos a utilização de servidores digitais de vídeo para gravação e transmissão de imagens e controle das câmeras como um todo. Assim, esse circuito deve ter no mínimo a seguinte característica: _____.

- a) Localização ostensiva, seguindo o princípio da oportunidade e transparência.
- b) Facilitador de gravação de áudio e imagens.
- c) Um HD de gravação de no mínimo 550 MB.
- d) Integração com o sistema de controle de acesso e alarme.
- e) Atender ao grau de segurança secreto.

3. A câmera de segurança é uma ferramenta muito importante não somente na inibição do crime, mas também para a elucidação deste, pois as imagens dela originadas serão gravadas e, caso seja necessário, utilizadas na investigação de um delito pelos órgãos de segurança pública. Devem ser instaladas na parte interna e externa e a gravação das imagens deve ser realizada em local externo, 24 horas por dia.

Qual é a dupla função da instalação de câmeras de segurança em uma organização?

- a) A redução de sinistros em suas áreas internas e em suas áreas externas.
- b) O monitoramento do local onde está instalada e o efeito de despersuasão causado ao ser percebida por quem utiliza o local.
- c) A urgência de acompanhamento em tempo real das ações realizadas e o cumprimento dos protocolos de segurança.
- d) A resposta rápida preventiva e corretiva a situações de futuros riscos.
- e) A melhoria nos processos de controle e fiscalização de padrões de procedimento estabelecidos.

Referências

ANDRADE, José Helder de Souza. **Segurança X Sensação de segurança**. Rio de Janeiro: Editora Ciência Moderna Ltda., 2002.

BAZOTE, Miriam. **Introdução ao estudo da segurança privada**. Rio de Janeiro: Editora Senhora Segurança, 2016.

BRASIL. Decreto-lei nº 1.034, de 21 de outubro de 1969. [Revogado pela Lei nº 7.102, de 1983] dispunha sobre medidas de segurança para Instituições Bancárias, Caixas Econômicas e Cooperativas de Créditos, e dava outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, 21 out. 1969. p. 8952.

_____. Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983. Dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte de valores, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, 21 jun. 1983. p. 10737.

_____. Lei nº 8.863, de 28 de março de 1994. Altera a Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983. **Diário Oficial da União**, Poder Legislativo, 29 mar. 1994. p. 4553.

_____. Lei nº 9.017 de 30 de março de 1995. Estabelece normas de controle e fiscalização sobre produtos e insumos químicos que possam ser destinados à elaboração da cocaína em suas diversas formas e de outras substâncias entorpecentes ou que determinem dependência física ou psíquica, e altera dispositivos da Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983, que dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento de empresas particulares que explorem serviços de vigilância e de transporte de valores, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, 31 mar. 1995. p. 4575.

_____. Medida provisória nº 2.116-19, de 24 de maio de 2001. Assegura percepção de gratificação por servidores das carreiras Policial Federal, Delegado de Polícia do Distrito Federal, de Polícia Civil do Distrito Federal, Policial Rodoviário Federal, altera as Leis nºs 4.878, de 3 de dezembro de 1965, 5.619, de 3 de novembro de 1970, 5.906, de 23 de julho de 1973, 7.102, de 20 de junho de 1983, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, 25 maio 2001. Seção 1 - eletrônico, p. 32.

_____. Portaria 3.233, de 10 de dezembro de 2012. [Alterada pela Portaria nº 3.258/2013 – DG/DPF, publicada no D.O.U em 14/01/2013] dispõe sobre as normas relacionadas às atividades de Segurança Privada. **Diário Oficial da União**, Ministério da Justiça, 14 jan. 2013 [data de publicação da alteração feita pela Portaria nº 3.258/2013].

BRASILIANO, Antonio Celso Ribeiro; OLIVEIRA, Lucas Blanco de. **Manual de planejamento tático e técnico em segurança empresarial**. São Paulo: Sicurezza, 2003.

CASE de Abril: Floripa Shopping. **Revista Segurança Eletrônica**, [S.l.], [2017]. Disponível em: <<http://revistasegurancaeletronica.com.br/case-de-abril-floripa-shopping-seguranca-e-tecnologia-de-qualidade/>>. Acesso em: 13 jun. 2017.

JORNAL DA SEGURANÇA. [S.l.], [entre 2014 e 2017]. Disponível em: <www.portaldaseguranca.com.br>. Acesso em: 13 jun. 2017.

MANDARINI, Marcos. **Segurança corporativa estratégica**. Barueri: Manole, 2013.

O SISTEMA Financeiro Nacional. **Economia.net**, [S.l.], [20--]. Disponível em: <www.economiabr.net/economia/7_sfn.html>. Acesso em: 11 jun. 2017.

PF multa bancos por falhas na segurança. **Sindicato dos bancários e financeiros de São Paulo, Osasco e região (CUT)**, São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.spbancarios.com.br/Noticias.aspx?id=1352>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

SISTEMA FINANCEIRO DO BRASIL. In: WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. Flórida: Wikimedia Foundation, 2016. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Sistema_financeiro_do_Brasil>. Acesso em: 11 jun. 2017.

SPREAD bancário: entenda o que é. **Mundo dos bancos**, [S.l.], [entre 2012 e 2017]. Disponível em: <<http://www.mundodosbancos.com/spread-bancario/>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

VILA Madalena recebe câmeras de alta tecnologia para monitorar carnaval de rua. **Revista Segurança Eletrônica**, [S.l.], [2017]. <<http://revistasegurancaeletronica.com.br/vila-madalena-recebe-cameras-de-alta-tecnologia-para-monitorar-carnaval-de-rua/>>. Acesso em: 11 jun. 2017.



Transporte de valores

Convite ao estudo

Caro aluno, nesta unidade de ensino vamos desenvolver um tema muito importante para o segmento da segurança privada, que é o transporte de valores. Nós passaremos por todos os processos, desde a documentação necessária para que a empresa possa receber a autorização de funcionamento ao certificado de segurança para desenvolver a atividade de transporte de valores. Todos esses processos são fiscalizados pelo Departamento de Polícia Federal e têm exigências específicas que serão mostradas nesta unidade de ensino.

Em nosso cotidiano, é comum vermos um carro-forte na rua e os vigilantes que compõem a sua guarnição. Aqui vamos identificar as características peculiares tanto dos carros-fortes quanto de sua guarnição. Veremos ainda que as atividades de transporte de valores não estão resumidas ao carro-forte e que, em alguns casos, podem ser realizadas em veículos comuns, como no caso do atendimento aos caixas eletrônicos. A nossa atividade de segurança privada é uma das mais regulamentadas do mundo, com grande rigidez e detalhamento na legislação específica. Note que há uma gama de detalhes a serem observados no desenvolvimento desse tema que demonstram a importância do preparo do gestor de segurança que poderá atuar numa empresa de transporte de valores. Portanto, o tema constitui-se numa grande oportunidade de absorver conhecimentos que poderão ser utilizados em outras atividades da segurança privada.

Ao final desta unidade, você estará habilitado a identificar os procedimentos operacionais da guarnição do carro-forte, suas ações operacionais e a central de monitoramento de veículos.

Vamos começar!

Seção 2.1

Constituição de empresa de transporte de valores

Diálogo aberto

Nesta seção, vamos identificar as necessidades básicas exigidas pelo Departamento de Polícia Federal (DPF) para que uma empresa possa receber a autorização de funcionamento para transporte de valores. Essa atividade, assim como as demais da segurança privada, precisa de autorização e certificado de segurança expedidos pelo DPF. Um gestor de segurança que trabalhe numa empresa de transporte de valores deve conhecer essas exigências, uma vez que o não atendimento destas poderá resultar em multas à empresa. Dessa forma, é essencial que você, que poderá desempenhar essa função, conheça profundamente os fundamentos e aprimore seus conhecimentos nesse tema. Além das exigências legais para a abertura e funcionamento da empresa de transporte de valores, ainda existem as características do carro-forte. A segurança privada tem uma regulamentação própria com diversas características que são peculiares à sua atividade e no transporte de valores elas são ainda maiores, indo desde o tipo de blindagem até os meios de comunicação.

Você assume a gerência de uma empresa de segurança em transporte de valores, a JLK – Transporte de Valores, e já fica sabendo que será necessário entrar com um processo de solicitação da revisão da autorização de funcionamento e do certificado de segurança.

Além disso, na sua base, três carros-fortes precisam do certificado de vistoria.

Há também um vendedor do departamento comercial com experiência em segurança privada, mas que nunca havia trabalhado com transporte de valores e que, por isso, apresenta dúvidas quanto aos serviços que a empresa pode prestar. Foi solicitado que você oriente esse vendedor para que ele possa prospectar novos negócios.

A JLK – Transporte de Valores está iniciando suas atividades na região e o diretor espera que você desenvolva novos negócios, trabalhe com segurança, dentro das exigências legais e que não receba nenhuma multa da Polícia Federal.

Você ainda será responsável pelo desenvolvimento de treinamentos dos vigilantes que compõem as guarnições dos carros-fortes.

Entenda que essas atividades são rotineiras nas empresas de segurança de qualquer ramo (segurança patrimonial, transporte de valores, escolta armada, segurança pessoal e escolas de formação) portanto, devem ser de conhecimento do gestor.

Vamos conhecer quais são os requisitos legais para que a empresa consiga a autorização de funcionamento. Além dessa autorização, também serão exigidos o certificado de segurança e os certificados de vistoria de cada carro-forte da empresa. Esses itens compõem a parte documental que você, como gestor de segurança da JLK – Transporte de Valores, deve providenciar para atender as necessidades da empresa, aplicando os seus conhecimentos para a revisão da autorização de funcionamento dela.

Quais seriam as suas ações nesse sentido?

Qual legislação deve ser consultada?

Conhecer esses detalhes será de fundamental importância para a sua carreira como gestor de segurança.

Por isso, toda a atenção nesta seção será fundamental para o exercício pleno da função de gestor de segurança.

Não pode faltar

O transporte de valores teve início, em uma forma próxima à que conhecemos hoje, nos EUA, em 1859, quando as instituições bancárias estavam em pleno desenvolvimento e Perry Brink fundou a BRINK'S, em Washington, que inicialmente fazia a proteção de transportes de cargas e, em 1891, fez o primeiro serviço de segurança de transporte de valores, tornando-se a primeira empresa desse tipo de serviço.

No Brasil, apresentaremos um exemplo bem conhecido e que faz parte da história da segurança privada, pois foram crimes como esse que fizeram com que o governo decidisse pela criação da segurança privada em nosso país. É certo que os roubos a bancos foram o estopim para essa decisão, tendo em vista que eles aconteciam na década de 1960 com a finalidade de tomar o poder

por meio da força por grupos de esquerda, chamados, na época, de comunistas.

Mas um caso de roubo a um veículo Kombi, ocorrido em São Paulo, em 27 de janeiro de 1965, chamaria a atenção, sendo considerado, naquele período, o maior roubo da história do Brasil. Nele foram roubados meio bilhão de cruzeiros por um grupo de gregos que monitoravam o veículo, que pertencia ao Banco Moreira Salles S.A., e ainda mataram o tesoureiro da agência que estava no veículo. Logicamente, muita coisa mudou de lá para cá, inclusive a chegada de carros-fortes com blindagem que foram tornando-se cada vez mais robustas devido ao tipo de armamento utilizados pelos criminosos.

A BRINK'S também foi a primeira empresa de transporte de valores a atuar no território nacional, em 1966. A partir da promulgação da Lei nº 7.102, em 20 de junho de 1983 (BRASIL, 1983), as funções de fiscalização das empresas de segurança passaram das polícias dos estados para o Ministério da Justiça, por meio da Polícia Federal. Foi justamente com essa lei que as instituições financeiras passaram a ter de fazer o seu transporte de numerários em veículos especiais, os carros-fortes. Desde então, os transportes de valores superiores a 20.000 UFIRs (Unidades Fiscais de Referência) são realizados por veículos especiais. Com isso, o Departamento de Polícia Federal passou a publicar Portarias que atualizam o sistema de segurança dos carros-fortes e adaptam-se a outras exigências, com a finalidade de combater a criminalidade.

É nesse ponto que entram as exigências legais para a autorização de funcionamento de empresas de transporte de valores. Além da autorização de funcionamento, existe ainda a necessidade do certificado de segurança para a empresa e do certificado de vistoria para os carros-fortes. Atualmente, os requisitos estão dispostos na Portaria nº 3.233/2012-DG/DPF, de 10 de dezembro de 2012 (BRASIL, 2012), (alterada pela Portaria nº 3.258/2013 – DG/DPF, publicada no D.O.U em 14/01/2013; e alterada pela Portaria nº 3.559, publicada no D.O.U. em 10/06//2013).

A Portaria veda a administração de empresas de transporte de valores para estrangeiros e apresenta algumas exigências como **requisitos para autorização** de funcionamento, a saber:

I - Possuir capital social integralizado mínimo de 100.000 (cem mil) UFIR;

II - Prova de que os sócios, administradores, diretores e gerentes da empresa de segurança privada não tenham condenação criminal registrada;

III - Contratar, e manter sob contrato, o mínimo de dezesseis vigilantes com extensão em transporte de valores;

IV - Comprovar a posse ou propriedade de, no mínimo, dois veículos especiais;

V - Possuir instalações físicas adequadas, comprovadas mediante certificado de segurança, observando-se: o uso e acesso exclusivos ao estabelecimento, separado das instalações físicas de outros estabelecimentos e atividades estranhas às atividades autorizadas; dependências destinadas ao setor administrativo; dependências destinadas ao setor operacional, dotado de sistema de comunicação; local seguro e adequado para a guarda de armas e munições, construído em alvenaria, sob laje, com um único acesso, com porta de ferro ou de madeira, reforçada com grade de ferro, dotada de fechadura especial, além de sistema de combate a incêndio nas proximidades da porta de acesso; garagem exclusiva para, no mínimo, dois veículos especiais de transporte de valores; cofre para guarda de valores e numerários com dispositivos de segurança; alarme capaz de permitir, com rapidez e segurança, comunicação com órgão policial próximo ou empresa de segurança privada; vigilância patrimonial e equipamentos elétricos, eletrônicos ou de filmagem, funcionando ininterruptamente; e sistema de comunicação próprio, que permita a comunicação ininterrupta entre seus veículos e a sede da empresa em cada unidade da federação em que estiver autorizada; e

VI - Contratar seguro de vida coletivo. (BRASIL, [s.p.], 2012)

Como vimos, não são poucos os requisitos exigidos, mas além desses, ainda há o **Certificado de Segurança**, que será obtido por meio do DREX (Delegacia Regional Executivo) da respectiva unidade da federação, após a aprovação das instalações físicas. As instalações passarão por vistoria realizada pela **DELESP** (Delegacia de Controle de Segurança Privada) ou pela **CV** (Comissão de Vistoria), além de pagar a taxa de vistoria das instalações. Existe

uma DELESP em cada unidade da federação e 89 CVs espalhadas pelo Brasil, ambas com as mesmas atribuições.

Na vistoria das instalações físicas da empresa, a DELESP ou a CV emitirá relatório, aprovando-as ou não. A empresa poderá sanar as eventuais irregularidades apontadas pelos agentes da Polícia Federal e solicitar uma nova vistoria. Caso seja aprovada, a DREX emitirá o certificado de segurança, porém, caso seja reprovada de maneira definitiva, será lavrado o auto de infração, correspondente à conduta descrita no art. 173 da Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012) que pune com a pena de cancelamento da autorização de funcionamento para as atividades de segurança privada. O prazo para sanar as irregularidades é de dez dias.

Observe os detalhes que podem gerar o cancelamento da autorização de funcionamento – o que também pode ocorrer por ocasião da revisão do certificado de segurança, que é feita anualmente.

Portanto, a inobservância de algum requisito para a autorização de funcionamento impedirá a emissão do certificado de segurança, ocasionando, em última análise, o fechamento da empresa.

Para identificarmos as principais características do carro-forte, primeiramente vamos estabelecer um contexto sobre carros-fortes no Brasil.

Em junho de 2014, a FENAVIST (Federação Nacional das Empresas de Segurança e Transporte de Valores) realizou seu IV ESSEG (Estudo do Setor da Segurança Privada), o qual utilizou dados do Departamento de Polícia Federal de 2013.

Nele, foi apresentado o número de empresas de transporte de valores e de carros-fortes existentes no Brasil.

Em 2013 havia 131 empresas de transporte de valores e 4.775 carros-fortes, além de 789 veículos leves utilizados para o transporte de valores até 7.000 UFIRs e/ou atendimento de caixas eletrônicos.

A região Sudeste apresenta o maior número de carros-fortes, 2.116 em 2013, sendo que 1.269 estavam no estado de São Paulo. Aqui é possível identificar a importância desse segmento e das características desses veículos, sempre buscando melhorias na sua blindagem e outros detalhes que aprimorem as condições de segurança da guarnição.

Essas características dos veículos especiais estão pormenorizadas na Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012), no art. 27, que traz a tabela dos níveis de blindagem que usa como referência o R-105 (Regulamento para Fiscalização de Produtos Controlados), regulamento que pertence ao Ministério do Exército, por meio do SFPC (Serviço de Fiscalização de Produtos Controlados).

A partir dessa tabela, observe os demais requisitos técnicos aos quais os carros-fortes devem atender.

I - cabine e compartimento da equipe, dotados de blindagem opaca com blindagem nível III, mesmo que resultante da sobreposição de blindagens diversas, desde que comprovado o atingimento do nível adequado nos termos do disposto no art. 32;

II - compartimento do cofre dotado de blindagem opaca, no mínimo nível II-A;

III - para-brisa dotado de blindagem transparente nível III;

IV - visores dotados de blindagem transparente nível III em ambos os lados da cabine, que permitam à equipe ver com segurança;

V - sistema de escotilha que permita o tiro do interior, com um mínimo de quatro seteiras e com aberturas que possibilitem ângulos de tiro mergulhantes de no máximo quarenta e cinco graus;

VI - portas com o mesmo padrão de blindagem referido no inciso I, equipadas com fechaduras sem comando externo para os trincos;

VII - para-choques que não contenham dispositivos externos que facilitem o atrelamento;

VIII - sistema de ar condicionado ou climatizador;

IX - sistema de comunicação em ligação permanente com a base da empresa;

X - compartimento do cofre dotado de fechadura randômica, por acionamento remoto ou outra prevista nos termos do art. 30, parágrafo único; e

XI - sistema de comunicação que permita ligação entre os vigilantes componentes da equipe quando em deslocamento externo ao veículo, nos termos do art. 20, § 4º. (BRASIL, [s.p.], 2012)



No art. 29, a Portaria prevê que



Poderão ser utilizados como veículos especiais de transporte de valores, depois de adaptados segundo as especificações desta Portaria, os seguintes tipos de veículos automotores previstos no Código de Trânsito Brasileiro, e em suas regulamentações:

I - caminhão;

II - camioneta; e

III - unidade tratora de veículo articulado (cavalo mecânico).

§ 1º No caso de utilização do veículo descrito no inciso III, destinado ao transporte de cargas valiosas que não possam ou não seja conveniente realizar o transporte pelos veículos descritos nos incisos I e II, não serão aplicáveis os requisitos técnicos básicos previstos no art. 28, incisos II e X, os quais serão substituídos pelos seguintes:

I - monitoramento através de sistema de posicionamento que permita a localização e o controle do trajeto do veículo durante o transporte;

II - dispositivo de desatrelamento remoto do engate do semirreboque (quinta-roda), conectado ao dispositivo descrito no inciso I, de modo que não se permita o seu desatrelamento por comando manual direto ou fora da área de cobertura monitorada; e

III - dispositivo de abertura das portas do semirreboque dotado de fechadura randômica, por acionamento remoto ou outra prevista nos termos do art. 30, parágrafo único.

§ 2º As seteiras e os visores blindados do veículo descrito no inciso III devem alcançar também a região traseira do veículo, de modo a impedir o acesso indevido ao dispositivo de engate do veículo trator (cavalo mecânico) ao semirreboque (quinta-roda).

§ 3º Nas regiões onde a malha viária não favoreça o trânsito de veículos de grande porte ou quando houver interesse no uso de veículos diferenciados, podem ser utilizados como veículos especiais de transportes de valores caminhões ou camionetas de proporções reduzidas, devidamente adaptados nos termos do art. 28, a fim de propiciar a distribuição e o fornecimento adequado do meio circulante da forma mais ampla possível.

§ 4º O disposto no § 1º, incisos I e II, não se aplica aos veículos de outros tipos utilizados como veículos especiais de transportes de valores, desde que autorizados pelo DPF antes da publicação desta Portaria e em conformidade com as normas vigentes à época da autorização. (BRASIL, [s.p.], 2012)

Os carros-fortes poderão utilizar equipamentos adicionais, previstos no art. 30, quais sejam: luzes intermitentes ou rotativas, de cor âmbar; divisórias e portas internas, exceto a divisória que separa o compartimento da guarnição do cofre e a respectiva porta, quando o cofre não for dotado de blindagem opaca idêntica à do restante do veículo; escudos para proteção individual, com a blindagem idêntica à mencionada no art. 28, inciso I, que deverão medir, no mínimo, 0,60 x 0,90 metros, ter espessura máxima de 31 milímetros, e peso máximo de 30 quilogramas; capacetes balísticos; e outros equipamentos de defesa, individual ou coletiva, da guarnição.

Parágrafo único. Outros equipamentos opcionais serão submetidos, preliminarmente, à consideração da CCASP [Comissão Consultiva para Assuntos de Segurança Privada] e, se indicado para testes, terão seus requisitos técnicos básicos fixados pela CGCSP [Coordenação Geral de Controle de Segurança Privada]. (BRASIL, [s.p.], 2012)

Ainda na Portaria nº 3.233/2012, o art. 33 indica o local de instalação mínima das partes do carro-forte que exigem a proteção balística, que são: parede frontal da cabine; teto da cabine e do compartimento da guarnição; piso da cabine e do compartimento da guarnição; lateral direita da cabine e do compartimento da guarnição; lateral esquerda da cabine e do compartimento da guarnição; divisória entre o cofre e o compartimento da guarnição; teto da área do cofre; piso da área do cofre; lateral direita da área do cofre; lateral esquerda da área do cofre; parede traseira do veículo; para-brisa; visores traseiros; visores laterais direitos da cabine e do compartimento da guarnição; e visores laterais esquerdos da cabine e do compartimento de guarnição.

Os carros-fortes serão submetidos ao órgão competente do Comando do Exército responsável pela emissão do respectivo Relatório Técnico Experimental (ReTEx), segundo os critérios da NBR 15000, da Associação Brasileira de Normas Técnicas. O Departamento de Polícia Federal aceitará esses certificados em suas vistorias pelo prazo máximo de três anos para as blindagens transparentes e cinco anos para as blindagens opacas, a contar da data de sua expedição, sendo arquivado o certificado de conformidade original, à disposição da fiscalização.

Para efetivar o processo de autorização, a empresa de transporte de valores deverá encaminhar a documentação relacionada no art. 46 da Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012) à Coordenação Geral de Controle de Segurança Privada. Além disso, de acordo com o art. 47, “as empresas de transporte de valores autorizadas a funcionar na forma desta Portaria deverão comunicar o início de suas atividades à Secretaria de Segurança Pública da respectiva unidade da federação”.

Para o processo de revisão de autorização de funcionamento, as empresas de transporte de valores deverão apresentar requerimento dirigido à Coordenação Geral de Controle de Segurança Privada com a documentação relacionada no art. 48 da Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012).

Vamos falar um pouco sobre as atividades das empresas de transporte de valores. Além de não ser apenas os serviços executados por carros-fortes, essas empresas ficam impedidas de atuar em outras atividades não relacionadas ao transporte de valores. Vamos conhecê-las.



Art. 49. As empresas de transporte de valores não poderão desenvolver atividades econômicas diversas das que estejam autorizadas.

§ 1º A autorização para o funcionamento de empresa de transporte de valores inclui a possibilidade de realização da vigilância patrimonial de sua matriz, de suas filiais e de suas outras instalações, além de outros serviços correlatos ao de transporte de valores.

§ 2º As empresas de transporte de valores poderão prestar serviços de abastecimento e manutenção de caixas eletrônicos, sendo vedada a manutenção de

caixas eletrônicos não relacionados no contrato de abastecimento.

§ 3º As atividades de manutenção de caixas eletrônicas, de instalação, vistoria e atendimento técnico de acionamento de alarmes não poderão ser realizadas por vigilante, o qual é responsável, apenas, pelas atividades previstas no art. 10 da Lei nº 7.102, de 1983.

Art. 50. As empresas de transporte de valores deverão utilizar uma guarnição mínima de quatro vigilantes por veículo especial, já incluído o condutor, todos com extensão em transporte de valores. (BRASIL, [s.p.], 2012)

Observem que não é o trabalho exclusivo com carros-fortes, pois nos casos em que o numerário a ser transportado for maior do que 7.000 (sete mil) e inferior a 20.000 (vinte mil) UFIR, poderá ser utilizado veículo comum, de posse ou propriedade das empresas de transporte de valores, sempre com a presença de, no mínimo, dois vigilantes especialmente habilitados. Nesse caso, os vigilantes precisam ter o curso de extensão em transporte de valores.

Os incidentes relevantes relativos aos veículos especiais, tais como ocorrências de furto e roubo também devem ser comunicados à DELESP ou à CV no prazo de cinco dias, para fins de atualização do sistema de controle. Essa comunicação independe da comunicação à Polícia Militar e Civil.

As empresas de transporte de valores também devem ficar atentas a operações suspeitas de clientes com movimentação de numerário. Para isso, o art. 59 exige a comunicação ao COAF (Conselho de Controle de Atividades Financeiras), no prazo de vinte e quatro horas, abstendo-se de dar ciência do ato aos clientes. A falta de comunicação poderá gerar punição à empresa e seus administradores.

A lei também impõem penas de multas, que terão seus valores alterados de acordo com a gravidade da conduta; as consequências, ainda que potenciais, da infração; e a condição econômica do infrator.

Após a fixação da pena-base de multa serão consideradas as agravantes, as atenuantes e a reincidência.

Essas penas podem variar desde advertência, multa de 500 (quinhentas) a 5.000 (cinco mil) UFIR, proibição temporária de funcionamento e cancelamento da autorização de funcionamento.

Como vimos nesta seção, diversas situações, na parte dos processos de autorização, vistoria, blindagem e atividades, podem ensejar a multa ou até o cancelamento de uma empresa de transporte de valores, vindo dessas questões a necessidade de conhecermos a fundo a nossa legislação.

Não é necessária a formação em Direito para o entendimento das normas que compõem a nossa legislação de segurança privada, mas é necessário o acompanhamento, mantendo-se atualizado sobre os temas que envolvem o nosso segmento. Vamos em frente!



Assimile

De tudo o que exploramos aqui, vale ressaltar alguns conceitos importantes, com o objetivo de facilitar o seu estudo e de consolidar o seu aprendizado. O carro-forte só poderá transitar, realizando a atividade de transporte de valores, se tiver o certificado de vistoria emitido pela Polícia Federal dentro da validade – que é de um ano. Esse documento deve ser afixado na parte de dentro do vidro do veículo



Refleta

Como seria a atividade de transporte de valores sem uma legislação tão específica como a que temos hoje?

Vamos refletir sobre essa questão e identificar quais seriam os cenários mais prováveis para esse tipo de atividade sem a regulamentação necessária, para o bem ou para o mal.



Exemplificando

Veja um exemplo no artigo *Bradesco é multado em R\$ 500 mil por transporte de dinheiro sem escolta*, no qual o banco foi multado por entender que o transporte de valores não necessitava de vigilantes e que poderia ser realizado por seus funcionários que não são vigilantes.

Disponível em: <<http://economia.ig.com.br/2015-07-16/bradesco-poe-funcionario-de-agencia-para-transportar-dinheiro-na-rua-e-e-multado.html>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

Outro exemplo é o que ocorreu em 5 de maio de 2017, quando a Polícia Federal (PF) realizou uma operação contra um grupo que prestava serviços de segurança privada de forma clandestina, em Aparecida de Goiânia, na região metropolitana da capital. Segundo a PF, nove seguranças foram encaminhados à delegacia e dez armas foram apreendidas.

Ainda conforme a PF, o grupo era chefiado por um subtenente da Polícia Militar de Goiás e formado por ex-vigilantes penitenciários e ex-guardas municipais. A equipe prestava serviços na região do setor Virgínia Park.

Adaptado de: <<http://g1.globo.com/goias/noticia/policia-federal-realiza-operacao-contras-empresa-de-seguranca-privada-clandestina.ghtml>>. Acesso em: 18 jul. 2017.



Pesquise mais

Para saber mais sobre o tema leia do artigo 20 ao 62 da Portaria DG/PF Nº 18.045 DE 17 DE ABRIL DE 2023, disponível no link a seguir que compreendem os aspectos tratados nesta seção.

Disponível em: <https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/seguranca-privada/legislacao-normas-e-orientacoes/portarias/portaria-18045-dou.pdf/view>. Acesso em 09 out 2023.”

Sem medo de errar

A legislação brasileira de segurança privada exige uma série de requisitos para a abertura de uma empresa de transporte de valores, sendo eles:

- I - possuir capital social integralizado mínimo de 100.000 (cem mil) UFIR;**
- II - prova de que os sócios, administradores, diretores e gerentes da empresa de segurança privada não tenham condenação criminal registrada;**



III - contratar, e manter sob contrato, o mínimo de dezesseis vigilantes com extensão em transporte de valores;

IV - comprovar a posse ou propriedade de, no mínimo, dois veículos especiais;

V - possuir instalações físicas adequadas, comprovadas mediante certificado de segurança, observando-se:

a) uso e acesso exclusivos ao estabelecimento, separado das instalações físicas de outros estabelecimentos e atividades estranhas às atividades autorizadas;

b) dependências destinadas ao setor administrativo;

c) dependências destinadas ao setor operacional, dotado de sistema de comunicação;

d) local seguro e adequado para a guarda de armas e munições, construído em alvenaria, sob laje, com um único acesso, com porta de ferro ou de madeira, reforçada com grade de ferro, dotada de fechadura especial, além de sistema de combate a incêndio nas proximidades da porta de acesso;

e) garagem exclusiva para, no mínimo, dois veículos especiais de transporte de valores;

f) cofre para guarda de valores e numerários com dispositivos de segurança;

g) alarme capaz de permitir, com rapidez e segurança, comunicação com órgão policial próximo ou empresa de segurança privada;

h) vigilância patrimonial e equipamentos elétricos, eletrônicos ou de filmagem, funcionando ininterruptamente; e

i) sistema de comunicação próprio, que permita a comunicação ininterrupta entre seus veículos e a sede da empresa em cada unidade da federação em que estiver autorizada; e

VI - contratar seguro de vida coletivo.

§ 1º Caso adote um sistema de comunicação complementar, a empresa deverá comprovar a sua aquisição à Delesp ou CV, que fará comunicação à CGCSP.

§ 2º A comprovação, por parte da empresa, da contratação do seguro de vida coletivo e do efetivo mínimo de vigilantes deverá ser feita até sessenta dias após a publicação do alvará de funcionamento.

§ 3º O objeto social da empresa deverá estar relacionado somente às atividades de segurança privada que esteja autorizada a exercer.

§ 4º As empresas de transportes de valores deverão utilizar, ainda, sistema de comunicação que permita ligação entre os vigilantes componentes da equipe quando em deslocamento externo, na forma e no prazo estabelecido pela CGCSP. (BRASIL, [s.p.], 2012)

De acordo como art. 24 da Portaria nº 3.233/2012, para a obtenção do certificado de vistoria para cada carro-forte é necessário:

I - cópia do documento que comprove a posse ou propriedade do veículo especial;

II - cópias dos certificados de conformidade;

III - cópia da documentação que comprove a regularidade junto ao órgão de trânsito competente; e

IV - comprovante do recolhimento da taxa de vistoria de veículo especial de transporte de valores.

§ 1º O veículo especial deverá ser identificado e padronizado, contendo nome e logotipo da empresa, dotado de sistema que permita a comunicação ininterrupta com a sede da empresa em cada unidade da federação em que estiver autorizada, e atender às especificações técnicas de segurança contidas nesta Portaria.

§ 2º A Deesp ou CV, após analisar o requerimento de vistoria do veículo especial, comunicará ao interessado a data, horário e local em que será realizada a vistoria.

§ 3º Não será expedido certificado de vistoria para os veículos especiais que não estiverem em perfeitas condições de uso.

§ 4º A não apresentação injustificada do veículo para vistoria ensejará a reprovação do pleito do requerente. (BRASIL, [s.p.], 2012)

Como gestor de segurança de uma empresa de transporte de valores, você precisaria conhecer profundamente a Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012) e, a partir desse conhecimento, desenvolver as ações para cumprir todas as missões relativas à empresa.

Avançando na prática

Guarda de armas e munições

Descrição da situação-problema

Um dos requisitos para obter a autorização de funcionamento de uma empresa de transporte de valores, emitido pelo Departamento de Polícia Federal, é que a instalação da base operacional tenha um local adequado para a guarda de armas e munições.

Quais as características que você indicaria para que o local de guarda de armas e munições fosse construído e pudesse ser aprovado pela Polícia Federal, por ocasião da vistoria?

Observe que essa questão está relacionada a todos os tipos de atividades da segurança privada. É bom lembrar que a segurança privada é, basicamente, dividida em cinco atividades: segurança patrimonial, transporte de valores, escolta armada, segurança pessoal e escola de formação de vigilantes. Todas elas têm as mesmas exigências em relação a esse quesito: guarda de armas e munições.

Resolução da situação-problema

A resposta para esse problema está descrita no art. 20, parágrafo V, alínea "d" da Portaria nº 3.233/2012, que afirma:



Local seguro e adequado para a guarda de armas e munições, construído em alvenaria, sob laje, com um único acesso, com porta de ferro ou de madeira, reforçada com grade de ferro, dotada de fechadura especial, além de sistema de combate a incêndio nas proximidades da porta de acesso. (BRASIL, [s.p.], 2012)

Ou seja, o local não pode ter paredes do tipo divisória, o teto não pode ser de isopor, por exemplo, só deve haver uma porta, que pode ser de ferro ou de madeira, mas deve ter outra porta em forma de grade de ferro. A fechadura especial pode ser do tipo chave tetra e o sistema de combate a incêndio pode ser um extintor de incêndio do lado de fora do cofre.

Faça valer a pena

1. A atividade de transporte de valores tem uma legislação específica e o Departamento de Polícia Federal atualiza essas exigências de acordo com as necessidades do cenário tecnológico e criminoso.

De acordo com o que estudamos, identifique a resposta que contenha um dos requisitos exigidos para a obtenção da autorização de funcionamento de uma empresa de segurança, emitida pelo Departamento de Polícia Federal.

- a) Prova de contratação de, no mínimo, quinze vigilantes.
- b) Cópia do documento que comprove a posse ou propriedade do veículo especial.
- c) Prova de que os sócios, administradores, diretores e gerentes da empresa de segurança privada não tenham condenação criminal registrada.
- d) Comprovar a posse ou propriedade de, no mínimo, oito veículos especiais.
- e) Comprovante do recolhimento da taxa de vistoria de veículo especial de transporte de valores.

2. Uma das diferenças entre as empresas de segurança privada e as demais é a exigência de características específicas das instalações, as quais diferem das demais empresas por conta da necessidade de segurança, própria das atividades da segurança privada, em especial, por ser objeto da nossa seção de estudo, o transporte de valores.

Com relação às instalações físicas de uma base operacional de transporte de valores, identifique uma das suas características nas respostas a seguir e que deva ser comprovadas mediante certificado de segurança.

- a) Cofre para guarda de valores e numerários com dispositivos de segurança.
- b) Contrato de seguro de vida coletivo.
- c) Certificado de vistoria do carro-forte.
- d) Comprovante de posse ou propriedade de, no mínimo, dois veículos especiais.
- e) Comprovante de posse de capital social integralizado mínimo de 100.000 (cem mil) UFIR.

3. O desenvolvimento da criminalidade com grande poder de fogo obrigou o Departamento de Polícia Federal a alterar as características dos carros-fortes, inclusive no seu nível de blindagem balística. Mas além

da blindagem, outros aspectos foram adaptados com o objetivo de dar maiores condições de trabalho para a guarnição do carro-forte, como a obrigatoriedade do ar-condicionado. Essas características são importantes em todas as suas alterações e consideradas ainda como uma evolução na proteção dos vigilantes e dos ativos transportados em veículos especiais.

O art. 26 da Portaria nº 3.233/2012 diz que “os veículos especiais de transporte de valores somente poderão trafegar acompanhados da via original ou cópia autenticada do respectivo certificado de vistoria, afixado na parte de dentro do vidro do veículo” (BRASIL, [s.p.],2012). Identifique uma das características para a aprovação e obtenção do certificado de vistoria do carro-forte.

a) Alarme capaz de permitir, com rapidez e segurança, comunicação com órgão policial próximo ou empresa de segurança privada.

b) Relação atualizada dos empregados, das armas, das munições e dos veículos utilizados.

c) Comprovante de posse ou a propriedade de, no mínimo, um veículo comum, com sistema de comunicação ininterrupta com a sede da empresa em cada unidade da federação em que estiver autorizada.

d) Balanço ou balancete, assinado por contador ou técnico em contabilidade, que comprove a integralização do capital social em no mínimo 100.000 (cem mil) UFIR, juntamente com os documentos em nome da empresa que comprovem a efetiva integralização dos bens ou recursos, como notas fiscais e documentos de propriedade de bens móveis, emitidos por órgãos competentes, escrituras de imóveis e comprovantes de saldo bancário.

e) O veículo especial deverá ser identificado e padronizado, contendo nome e logotipo da empresa, dotado de sistema que permita a comunicação ininterrupta com a sede da empresa em cada unidade da federação em que estiver autorizada e atender às especificações técnicas de segurança contidas na Portaria.

Seção 2.2

O carro-forte

Diálogo aberto

Nesta seção, vamos conhecer quais são as principais características de um carro-forte. Esses veículos especiais, como são chamados, têm características próprias, as quais são exigidas por ocasião das vistorias que são realizadas por agentes da Polícia Federal. Essas características vão desde o nível de blindagem até a instalação de ar-condicionado, passando ainda pela equipe de guarnição de cada carro-forte.

Portanto, uma série de medidas devem ser desenvolvidas para que o carro-forte possa ser aprovado na vistoria. Você precisa dos certificados de vistoria dos carros-fortes da JLK – Transporte de Valores, quais seriam as providências necessárias para que os três carros-fortes sejam aprovados na vistoria da Polícia Federal?

Qual lei e qual portaria você usaria como referência nesse aspecto?

Quais são as atividades de uma empresa de transporte de valores que determina desde a quantidade de valores a serem transportados, seja por um carro-forte, seja por um veículo comum, e quais são as exigências para cada tipo de veículo e valores transportados?

Como gestor da JLK – Transporte de Valores, quais orientações você daria ao vendedor?

Qual portaria você recomendaria que ele lesse para aprender um pouco mais sobre as atividades de uma empresa de transporte de valores? Qual artigo da portaria não poderia faltar?

Veja a importância do conhecimento que servirá como fonte de consulta para o desempenho da sua função de gestor de segurança.

Como gestor de segurança da JLK – Transporte de Valores, você deve conhecer muito bem as exigências legais e as características do carro-forte e foi por isso que o diretor da empresa solicitou que você fizesse a integração dos novos vigilantes. O gestor deverá explicar a configuração e características de proteção do carro-forte. Como você definiria a blindagem do carro-forte? Quais as principais

características do carro-forte que fazem parte das exigências legais? Como você explicaria a necessidade do certificado de vistoria?

Esses serão os assuntos tratados nesta seção.

Vamos começar!

Não pode faltar

De acordo com a Contrasp (Confederação Nacional dos Trabalhadores de Segurança Privada), no ano passado ocorreram 65 roubos a carros-fortes, sendo que em São Paulo (estado que lidera o ranking) foram 17 ocorrências, seguido por Pernambuco com nove ataques (aumento de 50% em relação a 2015).

Todos nós já vimos esse tipo de notícia nas mídias. Por isso, é importante que se tenha um conhecimento aprofundado sobre os carros-fortes, o que faremos nesta seção: vamos conhecer as características do carro-forte e detalhar a sua composição.

O carro-forte sofreu algumas modificações em relação à sua blindagem. Essas alterações são propostas pelo Departamento da Polícia, através da CGCSP (Coordenação Geral de Controle de Segurança Privada).

Aqui vamos detalhar as exigências previstas para a constituição do carro-forte, as quais são previstas na Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012) e suas atualizações, sempre visando a necessidade de melhoria das condições de defesa dos veículos especiais de transporte de valores e a composição de suas guarnições.

Para identificarmos as principais características do carro-forte, primeiramente, vamos estabelecer um contexto sobre esses veículos no Brasil.

Em junho de 2014, a Fenavist (Federação Nacional das Empresas de Segurança e Transporte de Valores) realizou seu IV Esseg (Estudo do Setor da Segurança Privada), o qual utilizou dados do Departamento de Polícia Federal de 2013.

Nele, foi apresentado o número de empresas de transporte de valores e de carros-fortes existentes no Brasil.

Em 2013 havia 131 empresas de transporte de valores e 4.775 carros-fortes, além de 789 veículos leves utilizados para o transporte de valores até 7.000 UFIRs e/ou atendimento de caixas eletrônicos.



Pesquise mais

Assista ao vídeo *Como são fabricados os carros fortes* para saber como um carro-forte é feito.

Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=scAIPLWw2OE>>.

Acesso em: 18 jul. 2017.

A região Sudeste apresenta o maior número de carros-fortes, 2.116 em 2013, sendo que 1.269 estavam no estado de São Paulo.



Refleta

Na atividade de transporte de valores, os veículos especiais (carros-fortes) e as instalações devem seguir algumas exigências, conforme já vimos, que são do Departamento de Polícia Federal. No entanto, para os demais órgãos haverá novas exigências, como em qualquer outro estabelecimento comercial ou de trânsito, no caso dos carros-fortes.

Devemos estar atentos aos detalhes que descrevem as atividades de transporte de valores, inclusive com a comunicação de operações suspeitas que possam evidenciar suspeitas de ações criminosas.

O que percebemos é que essa atividade é muito importante para o segmento da segurança privada.

O nosso propósito é identificar as exigências da Polícia Federal e, por isso, iremos nos ater a esses critérios. Para reflexão, sugerimos a seguinte questão: como seria a atividade de transporte de valores sem uma legislação tão específica como a que temos hoje? Seria melhor aparelhada ou ainda estaríamos fazendo transporte de numerários em veículos comuns, sem nenhuma segurança?

Vamos refletir sobre essas questões e identificar quais seriam os cenários mais prováveis para esse tipo de atividade sem a regulamentação necessária.

Essa atividade da segurança privada apresenta características bem específicas dos seus veículos especiais e, como dissemos, houve uma evolução dessas características, sendo a primeira em 1995, através da Coordenação Geral de Controle de Segurança Privada (CGCSP).

Em 2001 houve uma nova alteração com a Portaria nº 1.055, de 20 de novembro de 2001, publicada pelo Ministério da Justiça (BRASIL, 2001), a qual exigia que as empresas de transporte de valores repotencializassem o teto e o piso dos carros-fortes, que até então não tinham blindagem. Também houve alterações nas peculiaridades do carro-forte em 2010, com a Portaria nº 781, de 18 de janeiro de 2010 (BRASIL, 2010), publicada pelo Departamento de Polícia Federal, que insere a tabela com os níveis de blindagem disposta no art. 18 do Anexo do Decreto no 3.665, de 20 de novembro de 2000 (R-105) do Ministério da Defesa (BRASIL, 2000).

Com essa amostra é possível verificar o que havíamos citado anteriormente com relação às alterações que melhoraram as condições dos carros-fortes e, conseqüentemente, da sua guarnição.

De acordo com a Portaria nº 3.233/2012, publicada pelo Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2012), os carros-fortes devem ter blindagem de nível III, de acordo com o Regulamento para Fiscalização de Produtos Controlados (R-105), publicado pelo Ministério da Defesa.

O nível III protege contra impactos até de tiros de fuzil no calibre 7,62, como é o caso do Fal (Fuzil Automático Leve), usado no Exército.

Infelizmente, os criminosos têm usado armas com calibres mais poderosos, como o caso da .50, que é capaz de atravessar o carro-forte. Em alguns casos, já foram usados tiros de lança-rojões (bazuca) e granadas de mão.



Refleta

Observando alguns casos de roubos de carros-fortes, você acredita que essa blindagem ainda vai sofrer uma nova repotencialização?

Como ficariam os carros-fortes?

Seria viável, caso houvesse essa nova alteração?

Vamos pensar sobre essas questões após a leitura de alguns casos demonstrados a seguir.

BANDIDOS explodem carro-forte em assalto. **O Dia**, [S.l.], maio 2017. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/brasil/2017-05-09/bandidos-explodem-carro-forte-em-assalto-na-br-116-duas-pessoas-que-passaram-pelo-local-do-ataque.html>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

QUADRILHA que roubou carro-forte tem arma capaz de parar tanque de guerra. **G1 Ribeirão e Franca**, Ribeirão Preto, Franca, ago. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2015/08/quadrilha-que-roubou-carro-forte-tinha-arma-capaz-de-parar-tanque-de-guerra.html>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

Como você pode observar, as ações criminosas estão cada vez mais audaciosas.

O art. 28 da Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012) traz os requisitos técnicos básicos para os carros-fortes, sem prejuízo do atendimento das normas do órgão de trânsito.

Observe que os vidros do carro-forte também devem ter a blindagem de nível III.

Vamos ver as exigências previstas neste artigo.

- I - cabine e compartimento da equipe, dotados de blindagem opaca com blindagem nível III, mesmo que resultante da sobreposição de blindagens diversas, desde que comprovado o atingimento do nível adequado;
- II - compartimento do cofre dotado de blindagem opaca, no mínimo nível II-A;
- III - para-brisa dotado de blindagem transparente nível III;
- IV - visores dotados de blindagem transparente nível III em ambos os lados da cabine, que permitam à equipe ver com segurança;
- V - sistema de escotilha que permita o tiro do interior, com um mínimo de quatro seteiras e com aberturas que possibilitem ângulos de tiro mergulhantes de no máximo quarenta e cinco graus;
- VI - portas com o mesmo padrão de blindagem referido no inciso I, equipadas com fechaduras sem comando externo para os trincos; [...]. (BRASIL, [s.p.], 2012)



Exemplificando

Assista aos vídeos a seguir para saber como é confeccionada a blindagem de um carro-forte e de outros veículos e locais.

COMO se blinda um carro - Auto Life Blindagens. **Speedbox Cine Vídeo** [canal do YouTube], [S.l.], 2009. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=1vqYJdZbNB8&t=227s>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

QUANTAS marteladas um vidro blindado aguenta? - Adivinhe Se Puder | Discovery Channel. **Discovery Brasil** [canal do YouTube], [S.l.], 2013. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=HOgYohrjyCM>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

Além das características referentes à blindagem do carro-forte, ainda há outras que também fazem parte do art. 28 da Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012), publicada pelo Departamento de Polícia Federal, que dão maior segurança à guarnição.

São elas:



Para-choques que não contenham dispositivos externos que facilitem o atrelamento;
Sistema de comunicação em ligação permanente com a base da empresa;
Sistema de comunicação que permita ligação entre os vigilantes componentes da equipe quando em deslocamento externo ao veículo. (BRASIL, [s.p.], 2012)

Outra exigência prevista está relacionada à dificuldade em abrir o cofre do carro-forte, no qual a fechadura requerida é do tipo randômica, por acionamento remoto.

Hoje os carros-fortes podem utilizar diversos meios tecnológicos para a abertura da porta do cofre, desde que esteja autorizada pela CGCSP (Coordenação Geral de Controle de Segurança Privada).

Um dos modos adotados é o modelo de senha randômica, a qual é alterada a cada abertura de porta. Desse modo, é necessário um contato prévio com a base de um telefone cadastrado, por exemplo do setor de financeiro da agência bancária. A central fornecerá a senha, que também tem um temporizador, ou seja, haverá a necessidade de abrir o cofre naquele espaço de tempo. Após o fechamento da porta haverá a necessidade de outra senha.

Essa ação acaba por desestimular ou dificultar a ação criminosa

quando a guarnição estiver mais vulnerável, que é na operação de coleta ou entrega de valores.

O carro-forte ainda pode receber alguns equipamentos, os quais são considerados opcionais, tais como:

Luzes intermitentes ou rotativas, de cor âmbar.

Divisórias e portas internas, exceto a divisória que separa o compartimento da guarnição do cofre e a respectiva porta, quando o cofre não for dotado de blindagem opaca idêntica à do restante do veículo, ou seja, uma outra divisória, separando a guarnição do compartimento do motorista.

A guarnição ainda pode adotar o uso de escudos para proteção individual, blindado, capacetes balísticos e outros equipamentos de defesa, individual ou coletiva, da guarnição. Tudo previsto no art. 30 da Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012).

A execução de transporte de valores deve ter início no estado em que a empresa tenha sua base, devidamente autorizada para funcionamento. Isso quer dizer que o carro-forte pode transitar entre os estados, porém, o início da missão deve ser no estado em que a empresa tiver autorização de funcionamento e o certificado de segurança.

Outro detalhe importante é que qualquer incidente considerado relevante em relação ao carro-forte, como roubo ou furto, deve ser comunicado à Delegacia de Controle de Segurança Privada (Delesp) ou Comissão de Vistoria (CV) no prazo máximo de cinco dias. Essa comunicação independe das outras previstas em lei, como o registro da ocorrência na Delegacia da Polícia Civil e acionamento da Polícia Militar.

Lembre-se de que a atividade de transporte de valores pode ser executada por empresas especializadas e empresas orgânicas, desde que tenham a devida autorização do Departamento de Polícia Federal.

Aqui é possível identificar a importância desse segmento e das características desses veículos, sempre buscando melhorias na sua blindagem e outros detalhes que aprimoram as condições de segurança da guarnição.



É importante destacar que empresas especializadas são aquelas que prestam serviço de segurança para outras empresas.

Por exemplo, o vigilante da Prosegur, empresa que também presta serviço na atividade de segurança patrimonial, pode prestar serviço para o Banco do Brasil e no dia seguinte para o Bradesco ou a qualquer condomínio ou indústria que tenha contrato com a Prosegur.

As empresas de segurança orgânica, apesar de possuírem as mesmas exigências de funcionamento, não podem prestar serviço para outras empresas.

Elas só prestam serviço para a própria empresa que possui essa autorização (serviço de segurança orgânica).

Por exemplo, um vigilante orgânico da Usiminas, só poderá trabalhar como vigilante na própria Usiminas. Não poderá prestar serviço em bancos, condomínios ou outra indústria.

Outro fator importante é que para as instituições financeiras, as empresas de transporte de valores deverão utilizar veículos especiais (carros-fortes), de sua posse ou propriedade, nos casos em que o numerário a ser transportado for igual ou superior a 20.000 (vinte mil) UFIR.

Ainda na atividade de transporte de valores, quando o valor a ser transportado for maior do que 7.000 (sete mil) e inferior a 20.000 (vinte mil) UFIR, poderá ser utilizado veículo comum, de posse ou propriedade das empresas de transporte de valores, sempre com a presença de, no mínimo, dois vigilantes especialmente habilitados. Isso quer dizer que os vigilantes deverão ter feito o curso de extensão em transporte de valores.

Nos casos de abastecimento de caixas eletrônicos ou de caixas de autoatendimento, os vigilantes não poderão fazer a contagem do dinheiro no local. A operação será resumida na retirada ou troca das caixas metálicas (cassetes) sem a contagem das cédulas.

Em determinadas situações, em que o carro-forte não possa transitar, as empresas poderão utilizar outros meios para o transporte de valores, como um helicóptero ou um barco.

Nesses casos, haverá a necessidade de autorização prévia da Delesp ou CV, de acordo com a localização da empresa.

Ainda assim, haverá a exigência do acompanhamento de, pelo menos, dois vigilantes com curso de extensão em transporte de valores.

Casos nos quais haja a necessidade de mais de um modo de transporte são chamados de transporte intermodal. Nesses casos, não há exigência de blindagem de outros meios de transportes, exceto do carro-forte.

Em qualquer um desses casos, ou mesmo naqueles em que o transporte é feito apenas em carro-forte, o uso de celular pelos vigilantes que compõem a guarnição é proibido. Essa proibição prende-se ao fato de que o vigilante pode ser comunicado de ocorrências familiares envolvendo reféns, por exemplo. Esta é uma medida de segurança.

Também são proibidos materiais de leitura, aparelhos sonoros, como rádios ou MP3 ou ainda qualquer outro tipo de meio que possa desviar a atenção da guarnição.



Pesquise mais

Leia o artigo *Quadrilha fura blindagem e rouba carro-forte na Padre Manuel da Nóbrega*, que mostra que os criminosos não usam armas comuns e podem perfurar um carro-forte.

QUADRILHA fura blindagem e rouba carro-forte na Padre Manuel da Nóbrega. **A Tribuna.com.br**, [S.l.], jan. 2017. Disponível em: <<http://www.atribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/policia/quadrilha-fura-blindagem-e-rouba-carro-forte-na-rodovia-padre-manuel-da-nobrega/?cHash=92fbdec6587cf419b98ddeb71f641b79>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

Para entender um pouco mais sobre blindagem, destacamos alguns sites de empresas blindadoras com muitas informações para que você possa aprofundar o seu conhecimento sobre o tema.

BLINDAGEM. **Avallon Blindagens**, São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://avallonblindagens.com.br/blindagem>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

BLINDAGEM automotiva. **Target Blindagens**, Suzano, 2017. Disponível em: <<http://targetblindagens.com.br/processo-de-blindagem/>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

BLINDAGEM Armor: o processo. **Armor Blindados**, São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.armor.com.br/processo.html>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

COMO São Feitos os Vidros Blindados? - FATOS RESPONDE. **Fatos Desconhecidos** [canal do YouTube], [S.L.], 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=7sdz7AafY1o>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

Sem medo de errar

Caro aluno,

A segurança privada tem uma forte regulamentação, sendo considerada uma das mais detalhistas no mundo.

Nesta seção você teve uma noção sobre o que são essas exigências em relação ao carro-forte.

O lado positivo de ter uma regulamentação tão detalhada é que você encontrará as respostas para a maioria das suas dúvidas diretamente na legislação específica.

Nesse caso, estamos falando da Portaria nº 3.233/2012, publicada pelo Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2012), na qual há, de forma bem detalhada, cada exigência para que um carro-forte possa obter o certificado de vistoria.

O carro-forte pode ser dividido em dois ou três compartimentos, sendo que aquele que separa o compartimento dos vigilantes do cofre é obrigatório.

As características da blindagem do carro-forte estão inseridas no art. 27 da Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2012).

O carro-forte tem blindagem de nível III em toda a sua estrutura externa, inclusive nas transparentes, como os vidros, e no teto e no assoalho. Ele deve ter, pelo menos, quatro seteiras, que são os

locais em que os vigilantes poderão colocar o cano das armas para uma reação.

Um detalhe importante que caracteriza o veículo especial é justamente a sua blindagem. A blindagem exigida para um carro-forte suporta tiros de fuzis de calibre até 7,62 mm, o que gera um nível de proteção muito grande para a guarnição.

O veículo especial deve possuir um sistema de comunicação em ligação permanente com a base da empresa e sistema de comunicação que permita ligação entre os vigilantes componentes da equipe quando em deslocamento externo ao veículo.

Essas exigências estão previstas no art. 28 da Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2012).

O art. 24 da mesma portaria exige que todos os veículos especiais utilizados pelas empresas de transporte de valores tenham certificado de vistoria. A emissão do certificado de vistoria deve ser solicitada à Delesp (Delegacia de Controle de Segurança Privada) ou à CV (Comissão de Vistoria), dependendo da localização da empresa. O certificado de vistoria tem validade de um ano, sendo necessária a sua renovação.

Para a expedição do certificado de vistoria, o carro-forte será vistoriado por agentes da Polícia Federal a fim de verificar se as características do carro-forte estão em conformidade com a legislação, além da documentação exigida a qualquer veículo.

O certificado de vistoria é um documento importantíssimo para que o carro-forte possa trafegar. O art. 26 da Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2012) exige que os veículos especiais de transporte de valores trafeguem acompanhados da via original ou cópia autenticada do certificado de vistoria, afixado na parte de dentro do vidro do veículo.

O art. 168 da mesma portaria prevê pena de advertência para a empresa que permitir o tráfego de veículo especial de transporte de valores desacompanhado de cópia do certificado de vistoria. O art. 169 prevê punição de 500 (quinhentas) a 1.250 (um mil, duzentas e cinquenta) UFIR à empresa que permitir o tráfego de veículo especial de transporte de valores com o certificado de vistoria vencido.

Observe que a falta do certificado de vistoria implicará no impedimento do trabalho com o carro-forte e poderá impedir que a empresa consiga a autorização de funcionamento.

A atividade de transporte de valores tem a possibilidade de transporte intermodal, e pode haver a necessidade de criar novos procedimentos operacionais para a guarnição que fará o transporte de valores.

Os vigilantes deverão receber treinamentos específicos, de acordo com o modal a ser utilizado e, em qualquer que seja a forma de transporte, sempre haverá a necessidade de dois vigilantes para a missão.

Veja que existem muitas variáveis nesta seção e que, apesar de tratarmos apenas do carro-forte, elas influenciam o bom andamento da empresa, vindo dessa questão a necessidade de que o gestor de segurança de uma empresa de transporte de valores tenha conhecimento profundo da legislação em vigor.

Avançando na prática

Transporte de baixos valores no Amazonas

Descrição da situação-problema

Um banco, cliente da empresa de transporte de valores, precisa que enviem um malote contendo 15.000 UFIRs para uma outra agência do mesmo banco.

Essa outra agência fica em Manué, cidade do estado do Amazonas onde só poderá chegar através de embarcações ou por vias aéreas.

Você, como gestor de segurança da empresa, deve traçar uma estratégia para levar o malote da agência do cliente, que fica em São Paulo, para o aeroporto, do aeroporto para a cidade de Manaus e de lá para a cidade de Manué.

Resolução da situação-problema

Apesar dos detalhes da legislação, sempre haverá ocorrências que não estão previstas em nenhuma legislação.

No caso citado, já existe previsão legal, de acordo com a Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2012).

Nesse caso, há a possibilidade de o transporte ser feito em veículos comuns, com três vigilantes, sendo que dois deles deverão seguir viagem para Manaus acompanhando o malote. Mesmo que haja necessidade de uso de embarcação, os dois vigilantes devem fazer o acompanhamento até o local de entrega.

Porém, você deverá solicitar autorização à Polícia Federal porque estará prestando serviço fora do seu estado.

A previsão legal para essa estratégia foi elaborada com base no art. 51 Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2012), que prevê que no transporte de valores de instituições financeiras, em que o numerário a ser transportado for maior do que 7.000 (sete mil) e inferior a 20.000 (vinte mil) UFIR, poderá ser utilizado veículo comum, de posse ou propriedade das empresas de transporte de valores, sempre com a presença de, no mínimo, dois vigilantes especialmente habilitados.

Na mesma Portaria, o art. 52 prevê que

[...] nas regiões onde for comprovada a inviabilidade do uso de veículo especial, as empresas de transporte de valores poderão ser autorizadas pela DELESP – Delegacia de Controle de Segurança Privada ou CV – Comissão de Vistoria a efetuar o transporte por via aérea, fluvial ou por outros meios, devendo:

I - utilizar, no mínimo, dois vigilantes especialmente habilitados.

II - adotar as medidas de segurança necessárias, por ocasião do embarque e desembarque dos valores, junto às aeronaves, embarcações ou outros veículos;

III - observar as normas da aviação civil, das capitânicas de portos ou de outros órgãos fiscalizadores, conforme o caso; e

IV - comprovar que possui convênio ou contrato com outra empresa de transporte de valores devidamente autorizada, quando não possuir autorização na(s) unidade(s) da federação por onde necessite transitar durante o transporte.



Parágrafo único. Aplicar-se-á o disposto no caput aos casos em que for necessário realizar o transporte intermodal, assim entendido aquele realizado por mais de uma modalidade de veículo, quer seja aéreo, fluvial ou por qualquer outro meio. (BRASIL, [s.p.], 2012)

Faça valer a pena

1. A segurança privada no Brasil é regulamentada por leis, decretos e portarias. Elas possuem muitas exigências e especificações para cada tipo de atividade. Essas especificações passam pelas características dos carros-fortes das empresas de transporte de valores.

Assinale a alternativa correta que indica quando o transporte de valores, entre instituições financeiras, pode ser realizado em veículos comuns.

a) Quando o valor a ser transportado for maior do que 7.000 UFIR e menor do que 20.000 UFIR, devendo ser realizado com o acompanhamento de dois vigilantes habilitados.

b) Quando o transporte for realizado por meio de embarcações, ou qualquer outro modal, desde que não saia da unidade federativa.

c) Apenas nos casos de abastecimento de caixas eletrônicos, independentemente do valor.

d) Quando houver autorização da Delesp (Delegacia de Controle de Segurança Privada) ou da CV (Comissão de Vistoria).

e) Quando o contrato exclusivo para prestação de serviços de instituições financeira exigir.

2. As organizações criminosas estão cada vez mais aparelhadas, com o uso de armamento de guerra, principalmente para os roubos de carros-fortes.

O Departamento de Polícia Federal, por meio da edição de portarias, têm aumentado o nível de blindagem dos veículos especiais, sempre com a intenção de preservar os ativos transportados e a vida dos vigilantes que compõem a guarnição do carro-forte.

As partes externas do carro-forte possuem blindagem resistente a tiros até de fuzis de calibre 7,62 FMJ (.308 Winchester). Qual o nível de blindagem do para-brisa do carro-forte?

- a) Nível II-A.
- b) Nível III-A,
- c) Nível III.
- d) Nível IV.
- e) Nível II.

3. A legislação e as normas de procedimentos são rigorosas em relação ao que pode e o que não pode ser transportado no interior do carro-forte. Sobre essa questão, considere as assertivas a seguir:

- I. Armas e munições da empresa de transporte de valores.
- II. Revistas e livros.
- III. Celulares.
- IV. Rádios e MP3.
- V. Bolachas e lanches.

As assertivas correspondentes aos materiais proibidos no interior do carro-forte são:

- a) As assertivas I, II, III e IV.
- b) As assertivas I, III e IV.
- c) As assertivas I, II, III e V.
- d) As assertivas II, III, IV e V.
- e) As assertivas II, III e IV.

Seção 2.3

A guarnição de carro-forte

Diálogo aberto

Ao longo desta disciplina você conheceu as características de uma empresa de segurança privada, seu histórico e a sua importância para as instituições financeiras.

Você aprendeu que essas instituições não podem trabalhar sem que o seu plano de segurança tenha sido aprovado pela Polícia Federal e que este contempla uma série de requisitos que o gestor deve dominar, como o uso de equipamentos eletrônicos (câmeras, sensores, botão de pânico e monitoramento), além da atuação do vigilante na porta giratória.

Você também aprendeu sobre a necessidade do certificado de vistoria para cada carro-forte, suas características e como se compõe a sua guarnição, inclusive com as exigências para se trabalhar no carro-forte. É importante que o gestor de segurança conheça as atribuições dessa guarnição e as orientações de proibição de materiais que possam distrair a atenção do vigilante no carro-forte.

Outro fator importante que foi trabalhado é o das condições de transporte de valores que podem ser executados por outros modais, diferentes do carro-forte, para situações especiais. Nesse caso também foram detalhadas as exigências para que esse transporte seja feito com segurança.

Além das exigências legais para a abertura e funcionamento da empresa de transporte de valores, ainda existem as características do carro-forte.

Você assume a gerência de uma empresa de segurança em transporte de valores, a JLK – Transporte de Valores, e fica sabendo que será necessário entrar com o processo de solicitação da revisão da autorização de funcionamento e do certificado de segurança.

Além disso, na sua base, três carros-fortes necessitam do certificado de vistoria.

Há também um vendedor do departamento comercial que possui experiência em segurança privada, mas que nunca havia trabalhado com transporte de valores e que, por isso, tem dúvidas quanto aos serviços que a empresa pode prestar. Foi solicitado que você oriente esse vendedor para que ele possa prospectar novos negócios.

A JLK – Transporte de Valores está iniciando suas atividades na região e o diretor espera que você desenvolva novos negócios, trabalhe com segurança, dentro das exigências legais e que não receba nenhuma multa da Polícia Federal. Além disso, você será responsável pelo desenvolvimento de treinamentos dos vigilantes que compõem as guarnições dos carros-fortes.

Entenda que essas atividades são rotineiras nas empresas de segurança de qualquer atividade (segurança patrimonial, transporte de valores, escolta armada, segurança pessoal e escolas de formação), portanto, devem ser de conhecimento do gestor.

Nesta seção, vamos trabalhar no desenvolvimento das orientações sobre as atribuições dos componentes de uma guarnição de carro-forte.

Como gestor da JLK – Transporte de Valores quais orientações você daria aos componentes da guarnição? Como você descreveria as atribuições de cada um? Quais as exigências para se trabalhar no carro-forte?

Veja que na função de gestor de segurança sempre haverá uma certa pressão por resultados e proteção dos ativos da empresa, mas, além disso, você será responsável pela atuação das guarnições que fazem os transportes de valores.

O treinamento para a guarnição é constante e o gestor deve conhecer as atribuições de cada vigilante.

Cabe ressaltar que, ao término desta unidade, você estará apto a entregar como produto: análise de conceitos, princípios da segurança bancária e equipamentos eletrônicos utilizados e aspectos diversos bem como análise dos procedimentos particulares de transporte de valores. Habilidades conquistadas por meio do estudo dos conteúdos abordados nas Unidades 1 e 2.

Vamos em frente!

Não pode faltar

O transporte de valores pode ser executado por veículos comuns, entre instituições financeiras, desde que não ultrapasse 20.000 UFIR – acima desse valor ele deverá ser transportado por veículos especiais, os carros-fortes.

A porta de entrada para trabalhar na segurança privada como vigilante, seja patrimonial, de transporte de valores, de escolta armada ou de segurança pessoal, é o curso de formação de vigilante, que tem a duração de 200 horas-aulas.

Após a conclusão do curso de formação de vigilante, o profissional estará apto a trabalhar na atividade de segurança patrimonial, seja em bancos, condomínios, indústrias etc.

Para que o vigilante possa trabalhar em carro-forte, será necessário o curso de extensão em transporte de valores, o qual tem a duração de 50 horas-aula. O objetivo do curso, de acordo com o Anexo III da Portaria nº 3.233/2012 é “Dotar o aluno de conhecimentos, técnicas, habilidades e atitudes que o capacitem para o exercício da atividade de transporte de valores, adotando medidas preventivas e repressivas ante possíveis ataques” (BRASIL, [s.p.], 2012).

Com exceção dos cursos de extensão em equipamentos não letais I e II e do curso de extensão em segurança para grandes eventos, os demais exigirão o curso de reciclagem específico a cada dois anos.

O curso de reciclagem em transporte de valores tem duração de 35 horas-aula.

Esses cursos têm o seu certificado registrado na Polícia Federal e o curso de formação de vigilante recebe o registro na CTPS (Carteira de Trabalho e Previdência Social).

No curso de extensão em transporte de valores o vigilante aprenderá a utilizar a pistola calibre .380 e a espingarda calibre 12. Observe que nesse curso não são previstos tiros com o revólver, haja vista que esta arma ele já aprendeu a manusear no curso de formação de vigilante.

Os vigilantes que trabalham em carros-fortes devem utilizar uma arma de porte (revólver calibre .38 ou pistola calibre 7,65 mm ou .380) cada um e, pelo menos, duas armas portáteis, podendo ser carabina de repetição calibre .38 ou espingardas calibre 12, 16 ou 20 para cada veículo especial, no mínimo.

Para cada componente da guarnição é exigida a quantidade mínima de munição de duas cargas completas por cada arma.

Nas atividades de transporte de valores, as empresas poderão dotar seus vigilantes com armas e munições não letais, de média distância – até cinquenta metros – e outros produtos controlados, como armas de choque e granadas fumígenas, entre outros.

Os vigilantes da guarnição do carro-forte, obrigatoriamente, de acordo com a Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012) usarão colete à prova de balas.

O uso permitido: os coletes à prova de balas que possuem níveis de proteção I, II-A, III e III-A.

A compra de coletes de proteção balística deve obedecer à regulamentação específica do Comando do Exército.



Assimile

Os vigilantes da guarnição do carro-forte poderão utilizar munições não letais desde que possuam o curso específico de extensão em equipamentos não letais I e II, podendo utilizar os seguintes equipamentos relacionados no art. 114 da Portaria nº 3.233/2012:

Espargidor de agente químico lacrimogêneo (CS ou OC) de até 70 g, em solução (líquido), espuma ou gel e outras substâncias de utilização similar, autorizadas por portaria da Coordenação Geral de Controle de Segurança Privada.

Arma de choque elétrico de contato direto e de lançamento de dardos energizados.

Granadas fumígenas lacrimogêneas (CS ou OC) e fumígenas de sinalização.

Munição no calibre 12 lacrimogêneas de jato direto.

Munição no calibre 12 com projéteis de borracha ou plástico.

Lançador de munição não letal no calibre 12.

Máscara de proteção respiratória modelo facial. (BRASIL, [s.p.], 2012)



A Portaria nº 3.233/2012 exige, no mínimo, quatro vigilantes para compor a guarnição do carro-forte. Essa guarnição é composta por um chefe de equipe, também chamado de fiel, um motorista e dois vigilantes, todos com curso de extensão em transporte de valores.

A segurança no Transporte de Valores é a atividade desenvolvida, cujo objetivo principal visa dar garantias contra qualquer risco aos valores transportados. O objetivo de uma guarnição de carro-forte é transportar os valores com segurança, do início ao fim da missão.

A guarnição é comandada pelo chefe de equipe, também conhecido como fiel. O segundo na cadeia de comando da guarnição é o motorista do carro-forte. O **chefe da equipe** é o responsável direto pelas operações de transporte de valores e suas atribuições são:

- Orientar os vigilantes quanto aos procedimentos operacionais.
- Cumprir as rotas pré-programadas pela base de operações.
- Comandar e disciplinar a equipe.
- Cumprir e fazer com que se cumpram as normas e procedimentos estabelecidos pela empresa.
- Guardar absoluto sigilo sobre as operações de transporte de valores.
- Zelar pelas condições dos malotes, lacres, etc.
- Receber do setor operacional a documentação correspondente ao serviço.
- Verificar se a sua equipe está armada e com o armamento municiado.
- Receber na tesouraria os malotes com seus respectivos recibos (caso haja).
- Orientar o motorista do carro-forte sobre o roteiro e itinerário a seguir.
- Manter o mais alto padrão de segurança.
- Como líder da equipe, zelar pela disciplina, postura e apresentação pessoal de seus companheiros e também pela limpeza da viatura, assim como pela correta utilização e conservação de todo o material de serviço e também do armamento de sua guarnição.

- Tomar as medidas convenientes de defesa da viatura em caso de ataque.
- Verificar o armamento por ocasião do recebimento e ao entregá-lo na empresa.
- Registrar no fim do serviço todas as alterações ocorridas.

Já as atribuições do **motorista** do carro-forte são:

- Conhecer e acatar os regulamentos e normas da empresa.
- Examinar as condições do carro-forte (motor, pneus, freios, lanternas, faróis, abastecimento, meios de comunicação e emergência) e também zelar pela sua conservação.
- Acatar as ordens, instruções e itinerários fornecidos pelo chefe de equipe.
- Dirigir o carro-forte de acordo com as leis de trânsito específicas.
- Visar às melhores condições de posicionamento, caso haja uma reação.
- Permanecer ao volante nas paradas, atento a tudo, inclusive aos espelhos retrovisores.
- Conduzir o carro-forte com atenção para evitar acidentes;
- Estar atento a veículos suspeitos e observar se estão perseguindo o carro-forte.
- Conhecer técnicas de direção defensiva e evasiva;
- Guardar absoluto sigilo sobre as operações de transporte de valores.
- Verificar o armamento por ocasião do recebimento e ao entregá-lo na empresa.

As atribuições dos **vigilantes** que farão a cobertura das operações de transporte de valores são:

- Cumprir suas atribuições de acordo com as normas da empresa.
- Acatar as determinações do chefe de equipe.

- Auxiliar o motorista durante a manobra do carro-forte, se necessário, principalmente quando a manobra estiver sendo feita em marcha ré.
- Fazer a cobertura (proteção) do chefe de equipe, responsável pela operação de transporte de valores na ocasião do desembarque e embarque do carro-forte.
- Guardar absoluto sigilo sobre as operações de transporte de valores.
- Verificar o armamento por ocasião do recebimento e ao entregá-lo na empresa.



Refleta

Dada a importância da guarnição do carro-forte e as atribuições do chefe de equipe, quais as principais características que devem ser exigidas para esse vigilante?

Na legislação não há diferenciação na qualificação do chefe de equipe e dos demais vigilantes. Seria viável um treinamento especial para o chefe de equipe?

Nós vimos que o carro-forte, além da documentação comum de qualquer veículo, ainda deve manter no vidro, do lado interno, o certificado de vistoria, mas os vigilantes também são obrigados a trazer consigo alguns documentos obrigatórios, que são:

- A CNV (Carteira Nacional do Vigilante) de uso obrigatório pelo vigilante quando estiver em efetivo serviço, pois nela constam os seus dados de identificação e as atividades a que está habilitado, incluindo o curso de extensão em transporte de valores.
- Cópia autenticada do registro das armas que o vigilante estiver utilizando.
- Documentação de identificação comum, como o RG (Registro Geral).
- O motorista ainda deve portar a CNH (Carteira Nacional de Habilitação), categoria D.

Ainda que os vigilantes estejam de posse da documentação

necessária, eles só podem andar em vias públicas ou áreas públicas, como shopping, bancos, lojas, supermercados e estabelecimentos comerciais, se esses forem objeto do transporte de valores, de acordo com o roteiro da empresa.

O uso de armas em qualquer local que não seja para a movimentação de transporte de valores de acordo com o roteiro da empresa é ilegal e o vigilante pode ser preso e ter a arma apreendida pela polícia.

Observe que o gestor de segurança deve providenciar as condições adequadas do armamento e dos equipamentos utilizados pelos vigilantes, sob pena de multa, como prevê o art. 170 da Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012), com multa de 1.251 (um mil, duzentas e cinquenta e uma) a 2.500 (duas mil e quinhentas) UFIR, para a empresa que permitir que o vigilante exerça suas atividades com a utilização de armas, munições, coletes à prova de balas ou outros equipamentos que não estiverem em perfeito estado de conservação e funcionamento, fora do prazo de validade ou em desacordo com o art. 121 ou art. 132, § 2º:

Art. 132 § 2º Os coletes com prazo de validade expirado não poderão ser utilizados ou reconicionados, devendo ser destruídos.

Art. 132 As armas de fogo utilizadas pelos vigilantes em serviço deverão estar muniçadas com carga completa. (BRASIL, [s.p.], 2012)

Outra previsão da mesma pena de multa é exercer quaisquer das atividades de segurança privada sem dispor do efetivo mínimo necessário de vigilantes. Nesse caso, os quatro vigilantes que compõem a guarnição do carro-forte.

O art. 171 pune com a pena de multa, de 2.501 (duas mil, quinhentas e uma) a 5.000 (cinco mil) UFIR, a empresa que utilizar vigilante desarmado ou sem coletes de proteção balística em estabelecimentos financeiros que realizam guarda de valores ou movimentação de numerário, ou em serviço de transporte de valores.

Utilizar armamento ou munição imprestável ou inservível para a atividade, ou munição recarregada fora dos casos permitidos na

Portaria nº 3.233/2012 (a única possibilidade de uso de munição recarregada é em escola de formação de vigilantes, devidamente autorizada para esse fim).

Nós falamos da guarnição do carro-forte, mas quando se trata de transporte de valores de instituições financeiras, as empresas de transporte de valores poderão utilizar veículos comuns nos casos em que o numerário a ser transportado seja maior do que 7.000 (sete mil) e inferior a 20.000 (vinte mil) UFIR, nesse caso com, no mínimo, dois vigilantes especialmente habilitados. Entende-se por especialmente habilitados os vigilantes com curso de extensão em transporte de valores.

Os veículos comuns devem estar identificados e padronizados, dotados de sistema de comunicação, contendo nome e logotipo da empresa.

Esses exemplos demonstram a importância das ações do gestor de segurança e de conhecer a legislação a fim de dar maior proteção aos vigilantes e evitar multas para a empresa.



Exemplificando

De acordo com as atribuições da guarnição, o chefe de equipe é o responsável pela orientação quanto aos procedimentos de segurança dos demais vigilantes.

Nesse caso, é fácil imaginar diversas situações nas quais o chefe de equipe deve exigir o cumprimento dos procedimentos de segurança ou que evitem, por exemplo, uma situação que possa se caracterizar como ilegal.

Há alguns anos, um fato bastante interessante ocorreu em São Paulo, quando um carro-forte parou em frente a uma padaria. Um vigilante desceu armado do carro-forte e foi comprar cigarros. Ocorre que nessa padaria havia uma guarnição da viatura da Polícia Militar que, ao ver o vigilante armado, fora do carro-forte e sem estar prestando o serviço de transporte de valores, deu voz de prisão por porte ilegal de arma e o vigilante foi preso.

A Polícia agiu dentro da lei, pois o vigilante só pode sair do carro-forte armado em estrito cumprimento dos procedimentos de transporte de valores, seja para coleta ou entrega. Nesse caso, faltou, por parte do chefe de equipe, a exigência dos procedimentos de segurança e das normas da empresa, além, obviamente, da legislação.

O que poderá ocorrer nessa situação? O vigilante será autuado, a guarnição deverá retornar à base, pois, como vimos, ela só pode trabalhar com, no mínimo, quatro vigilantes e todo o itinerário de coleta e entrega de valores será prejudicado.

Obviamente o vigilante será penalizado, assim como o chefe de equipe. A partir dessa situação, vemos a importância do cumprimento das normas e procedimentos e da responsabilidade do chefe de equipe.



Pesquise mais

Veja no vídeo a seguir a importância de os vigilantes estarem adequadamente preparados, seja por meio dos conhecimentos operacionais necessários para a execução do transporte de valores, seja pela documentação necessária para a execução das operações de segurança.

Apesar de um erro de avaliação do policial e do repórter, tudo isso poderia ser evitado se eles tivessem cumprindo todas as suas atribuições.

Falsos vigilantes de transportes de valores são conduzidos para Central de Flagrantes. **Meio Norte**. [canal do YouTube], [S.l.], 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=CpMJe1F1hR0>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

Sem medo de errar

A legislação brasileira de segurança privada deve ser consultada, sempre que houver dúvidas quanto aos procedimentos a serem adotados.

A nossa legislação é bastante específica, mas é claro que não atende a todas as demandas do dia a dia e, principalmente, dos procedimentos operacionais de cada tipo de atividade que envolve a segurança privada.

O gestor de segurança deve orientar os vigilantes da guarnição do carro-forte ou da equipe que fará o transporte de valores em veículos comuns de forma sistemática. As orientações de segurança devem fazer parte do DDSP (Diálogo Diário de Segurança Patrimonial), sempre reforçando os pontos essenciais de proteção e cuidados da guarnição.

O DDSP é derivado do DDS (Diálogo Diário de Segurança), primeiramente utilizado na segurança do trabalho. Ele visa reforçar os conceitos e procedimentos utilizados na execução das atividades, especificando, quando necessário, assuntos especiais, relativos a um determinado trabalho ou tratando de assuntos relacionados à segurança de um modo geral.

O gestor deve preparar as atribuições da guarnição de acordo com a realidade.

Essas atribuições devem estar escritas num manual ou caderno de procedimentos para uso e consulta da equipe. É importante mantê-lo atualizado, inclusive com as novas técnicas "*modus operandis*" dos criminosos.

A correta observância da manutenção de equipamentos, prazos de validade dos coletes balísticos, condições das armas e munições são fundamentais para a proteção dos vigilantes, inclusive porque são exigências legais e a falta de cuidados com esse tipo de equipamento e material pode gerar multas à empresa.

É essencial que os vigilantes de carro-forte estejam treinados e preparados para agir em diversas situações que possam ocorrer durante as operações de embarque e desembarque de valores.

O desenvolvimento de treinamentos na base de carros-fortes é essencial para manter os vigilantes aptos para agirem em situações de emergência.

Cumprir a legislação é outro fator preponderante para o exercício da função do vigilante que trabalha no transporte de valores.

Todos devem ter feito o curso de extensão em transporte de valores e, é claro, estar com este em dia. A reciclagem é obrigatória e deve ser realizada a cada dois anos, pois quando o vigilante está com a reciclagem vencida, ou seja, depois de dois anos, ele fica impedido de trabalhar na função.

O gestor deve estar atento a esses detalhes e procurar desenvolver treinamentos que também poderão ser ministrados por supervisores, mesmo aqueles que não fazem parte da exigência legal.

Avançando na prática

Composição da guarnição do carro-forte

Descrição da situação-problema

A guarnição do carro-forte é, de acordo com a legislação, constituída de, no mínimo, quatro vigilantes. Todos com curso de extensão em transporte de valores.

No entanto, se o mínimo são quatro vigilantes, qual seria o número máximo para uma guarnição de carro-forte?

Quais seriam as exigências para que o gestor possa incluir mais vigilantes na guarnição de um carro-forte?

É importante salientar que a estrutura de um carro-forte pode ser dividida em dois ou três compartimentos, sendo o primeiro compartimento reservado ao motorista e ao chefe da guarnição, que pode ou não ter divisão com o segundo compartimento, em que os demais vigilantes estão instalados.

No terceiro compartimento, ou no segundo, dependendo da estrutura do carro-forte, fica o cofre. Esse compartimento, obrigatoriamente, deve ser separado dos demais.

Resolução da situação-problema

A Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012) exige que a guarnição do carro-forte seja formada com, no mínimo, quatro vigilantes com curso de extensão em transporte de valores, mas não cita a quantidade máxima.

Na prática, pode haver o quinto vigilante, desde de que haja condições que atendam à legislação de trânsito, ou seja, deve haver banco com cinto de segurança para que ele possa utilizar. Essa exigência está explícita no art. 28 da portaria: “Sem prejuízo do atendimento das normas emanadas do órgão de trânsito competente, os veículos especiais de transporte de valores deverão atender aos seguintes requisitos técnicos básicos” (BRASIL, [s.p.], 2012).

A decisão do uso do quinto vigilante dependerá do nível de segurança exigido na operação e das condições estruturais do veículo especial, o quinto banco para o vigilante.

Faça valer a pena

1. A legislação de transporte de valores é bem detalhada e possui diversas exigências com relação à guarnição do carro-forte. Essas exigências vão desde a formação dos vigilantes até a quantidade que pode compor a guarnição.

De acordo com a Portaria nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012), qual a composição mínima de uma guarnição de carro-forte?

- a) Cinco vigilantes.
- b) Quatro vigilantes.
- c) Não há um número mínimo exigido.
- d) Seis vigilantes.
- e) Três vigilantes.

2. Os roubos a carros-fortes são realizados por criminosos bem armados e em número superior à guarnição do carro-forte.

Muitos desses roubos são realizados por organizações criminosas devido à necessidade de armamentos de grosso calibre, além de artefatos explosivos para romper a blindagem do carro-forte.

Na guarnição de carro-forte é exigido o uso de uma arma de porte (revólver ou pistola) para cada vigilante. Quantas espingardas, no mínimo, a guarnição deve ter?

- a) Quatro.
- b) Três.
- c) Duas.
- d) Uma.
- e) Nenhuma.

3. Todo trabalho de equipe, principalmente nas equipes de segurança, deve ter um líder para conduzir as ações e dar orientações sobre os procedimentos de segurança, o qual também será o responsável pelos desfechos das ações operacionais desenvolvidas pela equipe.

A guarnição do carro-forte também é considerada como uma equipe de segurança. Quem, na guarnição do carro-forte, é o responsável pelas operações de transporte de valores?

- a) O motorista do carro-forte.
- b) O vigilante com curso de extensão em transporte de valores.
- c) O supervisor de segurança.
- d) O gestor de segurança da empresa de transporte de valores.
- e) O chefe de equipe.

Referências

ANDRADE, José Helder de Souza. **A segurança no transporte e condução de valores**. Rio de Janeiro: Ciência Moderna, 2003. 94 p.

BANDIDOS explodem carro-forte em assalto. **O Dia**, [S.l.], maio 2017. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/brasil/2017-05-09/bandidos-explodem-carro-forte-em-assalto-na-br-116-duas-pessoas-que-passaram-pelo-local-do-ataque.html>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

BARBOSA, Jair. **Gestão de segurança bancária e transporte de valores**. Carapicuíba: Faculdade Nossa Cidade – FNC, 2011. 48 p.

BLINDAGEM. **Avallon blindagens**, São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://avallonblindagens.com.br/blindagem>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

BLINDAGEM Armor: o processo. **Armor blindados**, São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.armor.com.br/processo.html>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

BLINDAGEM automotiva. **Target blindagens**, Suzano, 2017. Disponível em: <<http://targetblindagens.com.br/processo-de-blindagem/>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

BRADERCO é multado em R\$ 500 mil por transporte de dinheiro sem escolta. **IG São Paulo**, São Paulo, jul. 2015. Disponível em: <<http://economia.ig.com.br/2015-07-16/braderco-poe-funcionario-de-agencia-para-transportar-dinheiro-na-rua-e-e-multado.html>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

BRASIL. Decreto nº 3.665, de 20 de novembro de 2000. Dá nova redação ao Regulamento para a Fiscalização de Produtos Controlados (R-105). **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, 21 nov. 2000. p. 1.

_____. Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983. Dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte de valores, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Legislativo, 21 jun. 1983. p. 10737.

_____. Portaria nº 781, de 18 de janeiro de 2010. **Diário Oficial da União**, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Agência Nacional de Aviação Civil e Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, 15 mar. 2010. nº 51, seção 1, p. 70.

_____. Portaria nº 1.055, de 20 de novembro de 2001. Altera os §§ 8º e 9º do art. 1º da Portaria n. 1264/MJ, de 29 de setembro de 1995, que dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento de empresas particulares que explorem serviços de vigilância e transporte de valores. **Diário Oficial da União**, Ministério da Justiça, 21 nov. 2001. Seção 1, p. 5.

_____. Portaria nº 3.233/2012-DG/DPF, de 10 de dezembro de 2012 (Alterada pela Portaria nº 3.258/2013 – DG/DPF, publicada no D.O.U em 14/01/2013; e alterada pela Portaria nº 3.559, publicada no D.O.U. em 10/06/2013). Dispõe sobre as normas relacionadas às atividades de Segurança Privada. **Diário Oficial da União**, 10 dez. 2012.

COMO são fabricados os carros fortes. **Sigmacon segurança** [Canal do YouTube], [S.I.], 2014. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=scAIPLWw2OE>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

COMO São Feitos os Vidros Blindados? - FATOS RESPONDE. **Fatos desconhecidos** [canal do YouTube], [S.I.], 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=7sdz7AafY1o>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

COMO se blinda um carro - Auto Life Blindagens. **Speedbox cine vídeo** [canal do YouTube], [S.I.], 2009. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=1vqYJdZbNB8&t=227s>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

FALSOS vigilantes de transportes de valores são conduzidos para Central de Flagrantes. **Meio norte.** [canal do YouTube], [S.I.], 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=CpMJe1F1hR0>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

MARTINS, Vanessa. Polícia Federal realiza operação contra grupo de segurança privada clandestina. **G1 GO**, [S.I.], jul. 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/goias/noticia/policia-federal-realiza-operacao-contras-empresa-de-seguranca-privada-clandestina.ghml>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

QUADRILHA fura blindagem e rouba carro-forte na Padre Manuel da Nóbrega. **A Tribuna.** com.br, [S.I.], jan. 2017. Disponível em: <<http://www.tribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/policia/quadrilha-fura-blindagem-e-rouba-carro-forte-na-rodovia-padre-manuel-da-nobrega/?chash=92fbdec6587cf419b98ddeb71f641b79>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

QUADRILHA que roubou carro-forte tem arma capaz de parar tanque de guerra. **G1 Ribeirão e Franca.** Ribeirão Preto, Franca, ago. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2015/08/quadrilha-que-roubou-carro-forte-tinha-arma-capaz-de-parar-tanque-de-guerra.html>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

QUANTAS marteladas um vidro blindado aguenta? - Adivinhe se puder | Discovery Channel. **Discovery Brasil** [canal do YouTube], [S.I.], 2013. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=HOgYohrjyCM>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

Procedimentos operacionais para o transporte de valores

Convite ao estudo

Nas unidades anteriores, nós vimos os conceitos relevantes da atividade de transporte de valores, desde a autorização de funcionamento, passando pelo certificado de segurança e pelo certificado de vistoria. Vimos também as características do carro-forte, incluindo sua composição, além da legislação que trata desses assuntos.

Agora, veremos como é a formação da guarnição de cada carro-forte. Para isso, é importante entendermos como essa guarnição do carro-forte é constituída, sua composição básica e ampliada, de acordo com a previsão legal. Vamos trabalhar também os aspectos mais específicos da operacionalidade dessa guarnição, identificando os procedimentos para casos de rotina, que devem ser treinados e padronizados pela empresa de transporte de valores, e as principais características dos meios tecnológicos de apoio ao transporte de valores.

Dessa forma, na Seção 3.1, veremos que as escolas de formação de vigilantes, que também são uma atividade da segurança privada, ministram os cursos de extensão em transporte de valores. Nesses cursos, ensinam aos vigilantes como eles devem se portar em cada situação operacional de entrega ou recolhimento de valores e que esses procedimentos aprendidos são adaptados por cada empresa de transporte de valores, tanto para o embarque e desembarque da guarnição quanto em relação aos procedimentos sobre os pontos sensíveis de cada operação e a importância dos treinamentos dessas operações.

Na Seção 3.2, abordaremos os aspectos rotineiros do transporte de valores, por exemplo, como deve ser o procedimento da guarnição em caso de pane no carro-forte, de um problema com um pneu furado e suas implicações para as operações e segurança da guarnição. Veremos que, em alguns casos, será necessário fazer o transbordo dos valores e essa operação também deve ser treinada e padronizada pela empresa.

Para finalizarmos, na Seção 3.3, estudaremos as centrais de monitoramento que poderão auxiliar no transporte de valores, inclusive com uso do GPS nos carros-fortes. Também veremos as formas de roteirização do carro-forte com aplicação de software de segurança e as tecnologias mais adequadas que estão em uso pelas empresas de transporte de valores. Como seria a aplicação do software desejável para o uso de fechadura do cofre do carro-forte?

O estudo desta unidade será uma importante contribuição para o pleno desenvolvimento das suas funções como futuro gestor de segurança.

Vamos em frente!

Seção 3.1

Técnicas operacionais

Diálogo aberto

Em determinados ambientes, como shopping, supermercado, agência bancária ou qualquer outro estabelecimento comercial, é comum nos depararmos com uma guarnição de carro-forte entrando ou saindo. Ela tem algumas posturas e procedimentos característicos, pois precisa estar atenta e manter a segurança da operação.

Agora, nós vamos estudar como são esses procedimentos e treinamentos dessas guarnições, os quais serão repassados à equipe pelo gestor de segurança da JLK – Transporte de Valores.

Observe que as orientações com relação às técnicas operacionais da guarnição do carro-forte devem ser generalizadas, pensando em diversas situações possíveis. Por exemplo, existem agências bancárias e lojas nas quais a equipe pode ter de prestar serviço cuja fachada pode ser de vidro. Em outras situações, poderão precisar transitar entre pessoas, como num shopping, fazer uso de elevador ou escada rolante. Então, os procedimentos devem ser adequados a um grande número de situações.

Como gestor de segurança da empresa JLK – Transporte de Valores, de que modo você definiria os pontos sensíveis de um estabelecimento no momento da operação? Quais orientações você daria para o embarque e desembarque da guarnição? Quais seriam os posicionamentos da equipe da guarnição do carro-forte dentro de um estabelecimento no qual a guarnição fará a coleta ou entrega de valores?

Note a importância da missão recebida, pois ela influenciará nas operações da guarnição e deve considerar a segurança dos ativos transportados, além de, principalmente, a segurança dos componentes da guarnição.

Esses temas são muito relevantes e carregam as responsabilidades de um gestor de segurança.

Vamos começar!

Não pode faltar

Uma guarnição de carro-forte é formada por no mínimo quatro vigilantes, os quais fizeram o curso de extensão em transporte de valores.

De acordo com Moretti (2007, p. 16):



Para a utilização do quinto vigilante é necessário que o carro-forte possua assento individual, atendendo à legislação de trânsito, inclusive com cinto de segurança. Fazem parte da guarnição padrão (quatro vigilantes) um chefe (também chamado de fiel), um motorista (CNH categoria D), dois vigilantes (de cobertura) de carro-forte.

As empresas de transporte de valores têm um procedimento padronizado para as operações de segurança. Chamamos de operações de segurança as técnicas operacionais, que são os procedimentos de embarque e desembarque da guarnição do carro-forte.

Cada empresa tem os seus próprios procedimentos, normalmente escritos e utilizados apenas entre os profissionais daquela empresa. Isso quer dizer que não existe um padrão para as empresas, além de não existir nenhuma legislação que determine como devem ser esses procedimentos. O que existem são procedimentos básicos, utilizados como boas práticas e adaptados a cada situação.

As escolas, nas quais os vigilantes fazem o curso de extensão em transporte de valores, também têm os seus procedimentos próprios, de acordo com cada instrutor que, normalmente, já tem experiência em empresas de transporte de valores, e utilizam-na e adaptam-na às novas exigências de segurança, de acordo com o *modus operandi* da criminalidade. Por isso, a análise comparativa entre os procedimentos de segurança, tanto de empresas como de escolas, deve ser empregada.

Deve-se ficar claro que a blindagem do carro-forte é a maior proteção da guarnição, porém, ainda é necessária a operação de segurança, ou seja, o embarque e desembarque de valores. O uso do colete à prova de balas é obrigatório a todos os componentes da guarnição.

Os clientes das empresas de transporte de valores são muito variados, podendo ser uma casa lotérica, uma loja, um banco, um posto de gasolina, um supermercado, um shopping, enfim, inúmeros clientes, e a guarnição, na mesma rota de trabalho diário, pode encontrar variadas situações de layout e condições de segurança em cada um deles.

Existem algumas condições de segurança que são, praticamente, um padrão nas empresas. Vamos ver algumas situações comuns nos momentos em que a segurança da guarnição fica mais vulnerável, na operação de coleta e entrega de valores e aplicadas à JLK – Transporte de Valores.

A chegada do carro-forte ao local da operação é um momento de atenção total, pois a guarnição toda fica alerta às condições do local. Essa observação inicial é bastante criteriosa, e deve ser feita antes do desembarque. A observação de pessoas com atitudes suspeitas nas imediações pode fazer com que o chefe da guarnição decida dar uma volta no quarteirão e analisar melhor a situação. Dependendo da situação, ele pode comunicar a base e sair do local para voltar em outro horário, o que seria um problema operacional, mas a segurança deve estar em primeiro lugar.

Além disso, o estacionamento do carro-forte deve ser o mais próximo possível do local de coleta ou entrega de valores. O veículo deve permanecer ligado o tempo todo e o motorista no seu local, para a condução do veículo. O motorista deve, durante a parada, permanecer ao volante, pronto para movimentar o carro-forte se necessário, atento ao movimento de veículos ou pessoas com atitudes suspeitas nas imediações, observando constantemente a retaguarda pelos retrovisores.

Assim que o carro-forte for posicionado, o chefe da guarnição será o primeiro a descer. Ele deve entrar e verificar as condições de segurança do local. No caso de uma agência bancária, por exemplo, o chefe da guarnição irá observar o vigilante do banco, verificando se está assustado, nervoso ou sem a sua arma. Esses detalhes podem indicar que o banco foi tomado por assaltantes que aguardam a chegada do carro-forte.

Em situações suspeitas, o chefe da equipe pode voltar ao carro-forte e sair do local, comunicando a base para confirmação de alguma ocorrência anormal na agência.

Caso não seja identificada nenhuma situação suspeita, o chefe da guarnição entra na agência e vai à tesouraria para fazer a comunicação e verificar as condições de segurança. Existem empresas que exigem que o chefe da guarnição faça uma ligação telefônica do telefone pré-cadastrado da tesouraria, onde a base irá identificar o número do telefone e ele passará uma senha do tesoureiro. Com essa senha, a base fornece a contrassenha e gera um número que poderá abrir a porta do cofre, do carro-forte, que é randômica, ou seja, assim que ele fechar a porta do cofre a senha será alterada.

Se tudo estiver dentro do previsto, o chefe da guarnição volta ao carro-forte, abre o cofre e retira o malote correspondente. Quando ele fechar a porta do cofre, o primeiro vigilante desce para fazer a segurança. Ele deve se posicionar com as costas protegidas, normalmente, encostado no carro-forte ou na parede da agência, caso não haja grande movimentação de pessoas.

Andrade (2003, p. 28) identifica o giro do horizonte como técnica que realiza “a observação detalhada das proximidades. Esta técnica deve obedecer a critérios ainda mais rígidos de observação”.

Após a observação de segurança, o chefe da guarnição dará sinal para que o segundo vigilante desça e posicione-se com segurança, normalmente ao lado da porta do carro-forte. Após a verificação das condições de segurança, esse vigilante dará sinal para que o chefe da guarnição desça com o malote.

Figura 3.1 | Carro-forte



Fonte: <<https://goo.gl/Y7KYc3>>. Acesso em: 17 ago. 2017.

Antes da entrada na agência, o primeiro vigilante deve se antecipar ao chefe da guarnição e entrar primeiro, seguido pelo chefe da guarnição, que, por sua vez, é seguido pelo segundo vigilante. Dessa forma, o chefe da guarnição com o malote fica entre os dois vigilantes, que darão a necessária segurança ao transporte do malote.

Essa técnica também é conhecida como triangulação que, de acordo com Andrade (2003, p. 30), foi adaptada da segurança pessoal, e no transporte de valores pode ser conceituada como “um trabalho de equipe, onde é necessário que todos estejam imbuídos e conscientes do risco, principalmente naquele momento; é muito importante que não desprezem nenhum detalhe, por mais simples que seja”.

A distância entre eles deve ser de, aproximadamente, dois passos, dependendo do local, pois o importante é não deixar que as pessoas fiquem entre eles. No estabelecimento eles devem ter um posicionamento de segurança.

A base desse posicionamento são algumas regras de segurança que eles devem seguir, de acordo com o ambiente, o layout do local. Essas regras são: mantenha sempre as costas protegidas; não fique de costas para corredores, portas ou janelas. Além disso, é importante manter contato visual com seu colega, pois isso dificulta a abordagem de meliantes; observar sempre as vias de acesso, que podem ser portas, corredores, elevadores ou janelas.

Ainda no interior do estabelecimento, a guarnição deve identificar algumas posições táticas que irão ajudar na segurança e até numa possível situação de reação a uma tentativa de roubo. Vale esclarecer que posição estratégica é aquela que dá maiores condições de segurança para o vigilante, como maior visibilidade dos pontos sensíveis e melhor condição de proteção. Pontos sensíveis são aqueles que interessam aos assaltantes, nos quais há dinheiro, ou ainda, o local de pessoas que possam levar os assaltantes ao dinheiro (gerentes e tesoureiros).

As vias de acesso aos pontos críticos devem ser conhecidas pelos vigilantes e observadas constantemente.

Toda essa movimentação deve ser feita com a mão na arma, o que é diferente de arma na mão, já que o vigilante não deve sacá-la. A arma deve permanecer no coldre durante toda a operação.

Em algumas situações o chefe da guarnição pode determinar que um ou os dois vigilantes desçam com a espingarda calibre 12. Nesse caso, a posição da arma é “em guarda alta” – quando ela fica cruzada na frente e na altura do peito do vigilante.

Para o embarque, o procedimento é muito parecido. Os três vigilantes vão até a porta de saída, pela qual o primeiro sai e se posiciona com as costas protegidas do lado de fora do carro-forte. Em seguida, o segundo vigilante sai e também se posiciona ao lado da porta do carro-forte, onde um cobre a área da frente do carro-forte e o outro, a parte traseira. Dependendo da movimentação de pessoas na calçada, o segundo vigilante ficará posicionado ao lado da entrada da agência.

Quando os vigilantes entenderem que a situação está segura, eles darão um sinal ao chefe da guarnição e que irá diretamente à porta do carro-forte, a qual será aberta pelo motorista, entrará e colocará o malote no cofre. Na sequência, o primeiro vigilante entra, seguido pelo segundo.

A cada vez que um componente da guarnição entrar, a porta do carro-forte será fechada. Então, nunca ocorrerá de os três entrarem de uma só vez, com apenas uma abertura de porta – sempre haverá a necessidade de se observar a segurança antes de cada embarque ou desembarque. A abertura das portas fica restrita ao embarque e desembarque de valores, pelo menor tempo possível e provida de toda a segurança.

Um detalhe importante é que tanto na entrega como na coleta de valores, os procedimentos são idênticos. A ideia é que, se houver algum criminoso acompanhando a movimentação, ele não saiba se a guarnição levou ou deixou o dinheiro, o que dificulta a ação caso ele tenha interesse em roubar o banco, por exemplo.

O posicionamento tático, a postura e a atitude da equipe de segurança não garantem a segurança do local, mas, com certeza, dificultam a ação criminosa, dissuadindo a intenção do criminoso.

Os treinamentos podem ocorrer na base da empresa, fazendo simulações de tentativas de roubo ou de posicionamentos de segurança.



Muitas vezes as pessoas confundem atitudes suspeitas com pessoas suspeitas. O criminoso não tem um padrão de vestimenta, de cor, idade ou sexo. É cada vez maior a participação de mulheres e menores em crimes de roubo. Portanto, não existem pessoas suspeitas, existem atitudes suspeitas.

A atitude suspeita se refere a todo comportamento anormal ou incompatível para o horário e o ambiente, de acordo com os padrões normais das pessoas. Então, num dia de calor, uma pessoa agasalhada chamará a atenção e, no caso da guarnição, isso pode significar alguém tentando esconder uma arma.

Pessoas com atitudes suspeitas devem ser observadas e monitoradas pela equipe.

É importante que a guarnição tenha uma senha para situações suspeitas. Essas senhas podem ser a forma com que o vigilante está posicionado, a forma com que ele está segurando na arma ou até uma mão no bolso, ou, ainda, o simples tirar e recolocar a sua cobertura (boné). Elas devem ser discretas, para não chamar a atenção do criminoso.

Esses sinais são essenciais para que a guarnição fique alerta para situações de risco e devem ser estabelecidos pela guarnição.

É durante os treinamentos que o gestor deve insistir para que os vigilantes cumpram os procedimentos de segurança, sempre dificultando, dissuadindo, não dando oportunidade para qualquer ação criminosa. Para que a equipe de segurança se mantenha com o posicionamento adequado, com a postura correta e desenvolva a atitude de segurança é necessário treinamento e orientação constante.

Uma teoria bastante conhecida é a do triângulo do crime (MORETTI, 2007, p. 16). Esse triângulo apresenta três vértices que são identificados como as condições necessárias para que qualquer crime ocorra.

O primeiro vértice é o da motivação, que é o motivo para a ação. Esse vértice depende do próprio criminoso, de suas motivações. Ele pode querer cometer o crime porque precisa de dinheiro para comprar remédio para o seu filho, por exemplo, ou para comprar

drogas, comprar um carro – a motivação é dele e não temos poder de influência nisso.

O segundo vértice é o da técnica ou conhecimento. Ele diz respeito ao conhecimento ou técnica necessária para efetuar o roubo. Por exemplo: ele quer roubar um carro e já está motivado a fazê-lo, mas como abrir a porta do carro? Como fazer uma ligação direta? Como desligar o alarme? Para que tenha sucesso, ele precisa de conhecimento ou técnica. No caso de um roubo a banco acontece o mesmo: como passar pelo vigilante? Como entrar armado? Quantas pessoas serão necessárias? Qual carro será utilizado? Quais as rotas de fuga? Para isso, ele precisará de conhecimento e técnica.

O último vértice do nosso triângulo é o da oportunidade. Muitas vezes o criminoso já está motivado, já tem conhecimento ou técnica para efetuar o crime, mas não encontra oportunidade. Essa oportunidade é formada pelas nossas vulnerabilidades, nossas fraquezas.

Já houve muitos casos em que os criminosos, motivados e com conhecimento, chegaram ao local no qual realizariam o roubo, desistiram e foram para outro lugar onde perpetraram o roubo.

Então, as dificuldades que os procedimentos de segurança impõem aos criminosos podem fazê-los procurar por outra situação, em que a oportunidade apareça, muitas vezes por falha de procedimentos de segurança.

O entendimento do triângulo do crime reforça, para os vigilantes, a ideia de que os procedimentos mitigam os riscos de roubo e de que a postura da guarnição pode dissuadir a ação criminosa.



Refleta

Vamos refletir sobre as formas de treinamento possíveis para a guarnição na base da empresa.

Como seriam os posicionamentos mais eficazes?

Num caso de roubo com refém, como a guarnição iria agir?

Se um dos vigilantes for pego como refém, quais as orientações para o chefe da equipe?



Pesquise mais

Vejamos esses três vídeos de treinamentos da guarnição de carro-forte, realizados nas escolas de formação de vigilantes.

Os treinamentos são do curso de extensão em transporte de valores e os procedimentos podem variar de acordo com a escola.

Elforte curso, desembarque carro-forte. Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=BeSiDgxHaPQ>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

Curso transporte de valores. Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=ey0UsAkLTaQ>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

Curso de carro-forte cepav. Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=KsNrLvBMnU0>>. Acesso em: 16 ago. 2017.



Exemplificando

Sem dúvidas, o momento mais crítico de qualquer operação de transporte de valores utilizando o carro-forte é o do embarque ou desembarque no cliente.

Diversos roubos ocorrem nesse momento, porque a guarnição deixou de seguir os procedimentos de segurança.

Os procedimentos de segurança não são infalíveis e devem ser adaptados a cada situação, de acordo com o desenho geográfico do local.

Nessas situações, o vigilante fica muito exposto e o criminoso sempre tentará se aproveitar desse momento.

Apesar de ser a vida do próprio vigilante que está em risco, a rotina costuma atrapalhar e o dilema entre a facilidade e a segurança pode comprometer a missão, aumentando os riscos para a guarnição.

O treinamento e a comunicação das ações criminosas auxiliam na preparação e manutenção do estado de atenção do vigilante.

Nas empresas de transporte de valores, o treinamento e a sensibilização dos vigilantes são ações preponderantes para a manutenção do nível de segurança.

Exemplos de ações de criminosos contra a guarnição dos carros-fortes não faltam. Infelizmente, basta abrir os noticiários para conhecê-los.

Da mesma forma, podemos identificar uma série de ocorrências em que a guarnição revidou o ataque e conseguiu evitar o roubo. Nesses casos, as notícias demonstram o preparo da guarnição, aquela que estava atenta e treinada para coibir o roubo.

As regras básicas de posicionamento de segurança são suficientes para dificultar ações criminosas ou dar condições de reação à guarnição. Essas regras são simples, mas eficazes:

- Mantenha sempre as costas protegidas.
- Mantenha contato visual com outro vigilante.
- Observe as vias de acesso.
- Procure identificar os pontos críticos e os pontos estratégicos.

Essas regras podem ajudar o vigilante e evitar que ele seja surpreendido. Para isso, é necessário treinamento constante.

Sem medo de errar

A atividade de transporte de valores, devido ao seu material atrativo, sempre será alvo de criminosos.

O carro-forte foi preparado, por meio de sua blindagem, para a resistência de ataques com armamento controlado, mas que estão nas mãos de grupos criminosos. O ponto mais fraco do transporte de valores surge na operação de segurança, durante a entrega ou coleta de valores, quando os vigilantes estão fora do carro-forte.

Por isso, seguir as regras de segurança, os procedimentos ditados pela empresa de transporte de valores, é fundamental para a segurança da guarnição.

Apesar desses procedimentos serem adaptados a cada situação e serem ditados pelas empresas, alterando as técnicas entre elas, alguns procedimentos básicos são fundamentais.

A base para o posicionamento tático da equipe de segurança é:

- Mantenha as costas protegidas.
- Observe as vias de acesso.
- Mantenha contato visual com seu colega.
- Procure posicionar-se de forma a dar maior condição de segurança e reação, o que é uma posição estratégica para o vigilante.

A observação atenta de pessoas com atitudes suspeitas pode dar à guarnição a oportunidade de escapar de uma emboscada.

No embarque ou desembarque do carro-forte, alguns procedimentos são essenciais para a operação de segurança, independentemente da padronização da empresa de transporte de valores.

A saída deve ser de um vigilante por vez, fechando-se a porta a cada saída. O vigilante fará o giro do horizonte para, só depois, dar sinal para que o próximo vigilante desça, e assim sucessivamente.

O vigilante com o malote será sempre o último a descer e o primeiro a subir no carro-forte.

Durante o deslocamento, os vigilantes devem utilizar a técnica da triangulação, mantendo o vigilante que estiver com o malote entre os vigilantes que fazem a segurança, dando-lhe proteção na sua frente e na retaguarda.

A observação dos pontos sensíveis é fundamental.

Pontos sensíveis são aqueles de interesse dos criminosos e podem ser, dependendo da situação, o local no qual o dinheiro está guardado, ou ainda, onde estão as pessoas que têm acesso ao dinheiro.

De todas as situações que a guarnição poderá enfrentar a cada dia, seguindo o seu roteiro de coleta e entrega de numerário ou documentos, os posicionamentos corretos, de acordo com as orientações da empresa, darão à guarnição maior confiança e segurança nas operações de segurança.

Para isso, os treinamentos e simulados realizados pela empresa são fundamentais e desenvolvem as características adequadas em relação à postura e atenção da guarnição.

Avançando na prática

Operação de segurança em ruas estreitas

Descrição da situação-problema

O carro-forte precisa fazer a entrega de um malote na loja HSBT, que fica localizada numa rua estreita. Se o carro-forte estacionar nessa rua, irá impedir todo o tráfego no local.

O chefe da guarnição, ao pegar o roteiro de trajetos, reconhece a localização da loja e procura o gestor para indagar sobre qual seria o melhor procedimento operacional nessa situação.

Como gestor, quais orientações você daria ao chefe de equipe, seguindo a legislação de trânsito e demais leis vigentes?

Resolução da situação-problema

A situação descrita é bastante comum. Nesse caso, o ideal seria que, após desembarcar com segurança, seguindo os procedimentos elaborados pela empresa, a guarnição caminhasse, sempre que possível, no contrafluxo de veículos, ou seja, na direção oposta dos veículos, de modo que eles vejam os carros vindo em sua direção. Esse procedimento visa que a guarnição não fique olhando para trás, na direção em que os carros vêm, ou seja surpreendida por criminosos no veículo.

O posicionamento da guarnição deve ser o da triangulação, no qual o vigilante com o malote deve ficar entre os dois seguranças.

Faça valer a pena

1. A guarnição de carro-forte segue os procedimentos treinados para as operações de segurança, tanto para o embarque quanto para o desembarque da equipe, sempre liderados pelo chefe da guarnição, que segue os procedimentos determinados pela empresa de transporte de valores.

As operações de segurança devem seguir procedimentos que foram elaborados por quem?

- a) Pelo Departamento de Polícia Federal.
- b) Pelas escolas de formação de vigilantes.
- c) Pelo chefe da guarnição.
- d) Pela empresa de transporte de valores.
- e) Pela Portaria 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal.

2. A segurança privada tem como uma de suas atividades mais perigosas o transporte de valores realizado com veículos especiais (carros-fortes).

Os criminosos, cada vez mais preparados no quesito armamento, impõem necessidades especiais de segurança, inclusive em relação à blindagem do carro-forte e procedimentos de segurança da guarnição.

Dentre as operações de segurança realizadas com o carro-forte, qual das técnicas descritas a seguir corresponde à técnica “giro do horizonte”?

- a) Observação detalhada das proximidades.
- b) Posicionamento do vigilante com o malote entre os vigilantes que fazem a segurança.
- c) Observação do trajeto feito pelo carro-forte.
- d) Posicionamento do carro-forte em frente ao local de operação.
- e) Posição do armamento portátil, a espingarda calibre 12.

3. O posicionamento tático da guarnição do carro-forte é essencial para a segurança das operações, principalmente quando a guarnição já está no interior do estabelecimento do cliente, pois é nesse momento que a guarnição deve identificar os pontos sensíveis de segurança do local.

Das posições de segurança nas operações da guarnição do carro-forte, qual delas é mais favorável à segurança do vigilante?

- a) Posição de cobertura.
- b) Posição de fuga.
- c) Posição estratégica.
- d) Posição crítica.
- e) Posição triangular.

Seção 3.2

Procedimentos operacionais específicos

Diálogo aberto

Prezado aluno, a atividade de transporte de valores, além de ser muito perigosa, também traz uma série de incertezas que estão relacionadas diretamente às condições físicas dos estabelecimentos dos clientes e também às próprias condições mecânicas do carro-forte.

Um carro-forte parado, sem poder se locomover, é um alvo fácil. Tanto que a primeira ação dos marginais para atacar um carro-forte é imobilizá-lo.

A JLK – Transporte de Valores, empresa na qual você trabalha como gestor de segurança, prima pela manutenção dos veículos especiais, inclusive porque a falta dela pode gerar multas à empresa. No entanto, sempre é possível haver um problema mecânico no carro-forte, que pode ser um pneu furado ou a necessidade de realizar uma operação de transbordo. Nesses casos, quais seriam as orientações que você, como gestor de segurança, daria à guarnição que está na rua? Quais os procedimentos para a realização de um transbordo? Quais atitudes o vigilante não deve ter nessas situações?

Veja a importância de estar familiarizado com essas ocorrências, pois elas dependem de decisões instantâneas, e do perfeito entendimento por parte da guarnição.

Nesses casos, são os detalhes que contam, pois o carro-forte parado é um alvo fácil para os marginais que podem ver nessa situação uma oportunidade para atacar.

Outra situação na qual a guarnição fica exposta é quando há a necessidade de almoçar, por exemplo, durante a jornada de trabalho – o que é muito comum na rotina dos vigilantes de carro-forte. Nesse caso, quais os procedimentos adequados para dar segurança à guarnição?

Nos percursos realizados pelos carros-fortes, principalmente naqueles com pequenas viagens entre cidades próximas, também muito comum no trabalho do carro-forte, costuma haver solicitações

de carona, inclusive por parte de policiais. Neste caso, os vigilantes devem ser orientados sobre como proceder.

Veja como o trabalho com transporte de valores é dinâmico e exige uma série de procedimentos e treinamentos adequados para mitigar os riscos. O gestor deve estar preparado para essas situações.

Lembramos que ao término desta unidade de ensino você estará apto a identificar os procedimentos operacionais da guarnição do carro-forte, suas ações operacionais e a central de monitoramento de veículos.

Vamos em frente!

Não pode faltar

O carro-forte, assim como qualquer veículo, está sujeito à pane mecânica. Porém, no caso do carro-forte, isso pode gerar um grande estresse para a guarnição, que sabe que o carro-forte parado é um alvo fácil de criminosos. Nesse caso, a guarnição deve ter treinamento e orientações sobre como proceder.

Cada empresa de transporte de valores tem seus próprios procedimentos. No entanto, os procedimentos que, basicamente, são determinados nos seus protocolos são: o motorista desembarca desarmado para verificar o problema. Identificado o problema, ele deve solicitar socorro à base via rádio. Se o carro-forte estiver carregado, deverá ser deslocada até o local uma outra equipe ou escolta até o seu conserto. Em caso de o carro-forte precisar ser removido por guincho, o numerário deverá ser passado para outro carro-forte. Essa operação recebe o nome de transbordo.

O transbordo é a movimentação dos valores (malotes) contidos no carro-forte quebrado para outro, que cumprirá a missão do primeiro. É uma operação muito perigosa, mas que estará com duas guarnições fazendo a segurança. O procedimento será colocar os carros-fortes lado a lado, de forma que as portas fiquem bem próximas para que a movimentação seja feita sem que os malotes tenham de transitar de um carro-forte para outro.

Em situações em que essa manobra não for possível, apenas o motorista do carro-forte que veio em apoio ao que está quebrado permanecerá no veículo. Os demais devem se posicionar com as

espingardas calibre 12, de forma a dar segurança para que os chefes de guarnições façam a movimentação dos malotes.

Conforme Andrade, “É fundamental para o sucesso de uma operação, na hipótese de uma ação criminosa, que os profissionais de segurança saibam exatamente o que, quem, como, onde, e quando e porque fazer” (2003, p. 25).

Muitas vezes a guarnição do carro-forte segue seu roteiro, que inclui cidades próximas ou na mesma cidade, mas distante da base da empresa. Nesses casos, a guarnição pode precisar almoçar em algum restaurante, longe da base. O ideal em situações desse tipo é que a empresa já tenha feito o levantamento dos locais que podem dar maior segurança à guarnição.

Determinar os locais para as refeições da guarnição é a melhor opção, mas nem sempre isso é possível. Independentemente da forma como foi escolhido o local da refeição, os procedimentos serão os mesmos. O carro-forte nunca poderá ser abandonado, estando carregado ou não. O procedimento básico é que o motorista ou o chefe da guarnição esteja no carro-forte. Isto quer dizer que haverá um revezamento para o almoço e nunca sairão os dois ao mesmo tempo, sempre permanecendo o motorista ou o chefe da guarnição no veículo.



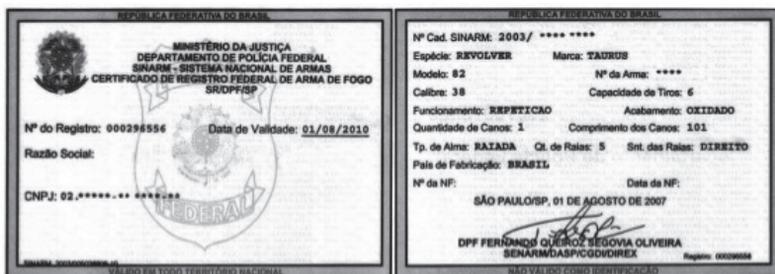
Assimile

Prezado aluno, de tudo o que exploramos aqui, vale ressaltar alguns conceitos importantes, com o objetivo de facilitar o seu estudo e fixar conhecimentos. A guarnição do carro-forte deve apresentar pelo menos duas espingardas, porém, o uso delas dependerá da situação. Em muitos casos, o chefe da guarnição determinará o uso desse armamento e, em outros casos, ele determinará que os vigilantes de cobertura não devem sair do carro-forte com a espingarda.

Observe que o chefe da guarnição tem autonomia para essas decisões, mas as orientações devem partir da empresa de transporte de valores nos treinamentos realizados com os chefes da guarnição. Por exemplo, nos casos em que houver a necessidade do transbordo, ele deve determinar o uso das espingardas, porque é uma situação de maior risco e a segurança deve ser reforçada. Já nos shoppings, ele não autorizará o vigilante a descer com a espingarda devido ao movimento intenso de pessoas que, normalmente, um shopping center tem.

Outro fator importante é em relação ao armamento. O vigilante não poderá portar a arma para fazer suas refeições, independentemente de onde ele esteja. A arma só poderá ser portada quando em efetivo serviço. A saída do carro-forte portando a arma só poderá ocorrer em casos de efetivo serviço, tal como para fazer a coleta ou entrega na agência bancária, loja do shopping, casa lotérica, restaurante etc. A arma utilizada deve estar em nome da empresa de transporte de valores. O vigilante deve portar cópia autenticada do registro da arma.

Figura 3.2 | Modelo de registro de arma



Fonte: <<http://image.slidesharecdn.com/cartilhadeescoltaarmada-130211110917-phpapp02/95/cartilha-de-escolta-armada-65-638.jpg?cb=1360581063>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

É proibido o uso de arma ou munição que não seja da empresa. Além disso, elas devem estar em perfeitas condições de uso.

De acordo com Moretti (2008, p. 170):

[...] independentemente de ter ou não sua arma particular, [o vigilante] não pode trabalhar com ela ou com a sua própria munição, mesmo que seja sobressalente. Tanto a arma como a munição do vigilante devem pertencer à empresa que ele trabalha (empresa de segurança privada).

De acordo com a Portaria 3.214/1978 (incluído pela Portaria SIT nº 191, de 4 de dezembro de 2006) do Ministério do Trabalho e Emprego, NR – 06: Norma Regulamentadora, o colete à prova de balas é um EPI – Equipamento de Proteção Individual – e deve ser usado enquanto o vigilante estiver armado. Então, o vigilante deve deixar a arma e o colete balístico no carro-forte para fazer sua refeição.

O uso do uniforme é obrigatório enquanto o vigilante está em serviço, porém não é permitido o seu uso fora do trabalho, assim

como não pode sofrer alterações, mudanças ou adaptações sem autorização da Polícia Federal.

O uniforme foi devidamente autorizado pela Polícia Federal e deve ser entregue ao vigilante sem custos, sendo proibida a sua cobrança.

Já ocorreram diversas situações em que os criminosos, travestidos de policiais, cometeram crimes e as suas vítimas foram rendidas. Por esse motivo, a guarnição do carro-forte não deve descer do veículo, caso seja parada numa blitz policial.

O procedimento é entregar a documentação através das seteiras, seja a CNH do motorista, o documento do veículo ou outro que seja solicitado pelo policial. A porta não deverá ser aberta para fiscalização em hipótese alguma. Na insistência da polícia, o chefe da guarnição deverá comunicar, via rádio, à base da empresa e solicitar um representante.

Em última hipótese, o carro-forte será conduzido pela guarnição para uma companhia ou batalhão da Polícia Militar para a abertura da porta.

Da mesma forma, a carona, mesmo que seja para um policial, é proibida.

Essa proibição é muito relevante: seja para policiais ou não, é uma questão de segurança, mesmo que o carro-forte esteja vazio.



Refleta

Tendo em vista os roubos que podem ocorrer, principalmente aqueles que abordam um vigilante desarmado, almoçando, por exemplo, e o mantêm como refém, você acredita que seria melhor que o vigilante pudesse almoçar armado? Isso facilitaria ou poderia piorar a situação?



Exemplificando

Assista aos vídeos a seguir, com situações de falsa blitz policial.

Vídeo mostra falsa blitz montada para assaltar ônibus de turismo na BR 101. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=x_1GcWmtOBA>. Acesso em: 16 ago. 2017.

Presas quadrilha que fazia falsa blitz e assaltava motoristas nas estradas.

Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/3608217/>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

Bandidos fazem falsa blitz para roubar – MS Urgente – BAND. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=djppefgLDZw>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

Figura 3.3 | Acidente com carro-forte



Fonte: <<http://www.folhavoria.com.br/geral/noticia/2015/01/motociclista-bate-em-carro-forte-em-vitoria.html>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

Ocorrências de rotina

1. Em casos de acidentes com o carro-forte – com vítimas:

- Comunicar à base o ocorrido via rádio para que seja providenciado o socorro.
- Depois de autorizado, o chefe de equipe deve avaliar a situação do local e, caso não perceba nenhum risco aparente, um dos componentes da equipe deve desembarcar desarmado para prestar as medidas de primeiros socorros à vítima.
- O ideal é aguardar a chegada da viatura de resgate dos bombeiros para a remoção da vítima.

2. Em casos de acidentes com o carro-forte – sem vítimas:

- O carro-forte não deverá ser retido quando houver apenas danos materiais.

- Ninguém deve desembarcar e a base deve ser comunicada.
- A troca de dados entre as partes terá de ser feita através da seteira.
- Passar para o terceiro papeleta na qual conste os dados do veículo, do motorista, endereço e telefone da empresa.
- Depois desses procedimentos o veículo dará continuidade ao serviço.

3. Pneu furado:

Quando o carro-forte estiver com o pneu furado, é aconselhável que a troca seja feita pelo funcionário da manutenção, e nunca pela equipe do carro-forte.

4. Pane no carro-forte:

Nos casos de rotina, que podem acontecer com qualquer carro-forte, o motorista descerá sempre desarmado, de acordo com as normas de segurança da empresa de transporte de valores.

Sempre, antes do desembarque, será necessária uma avaliação da situação, pois sempre existe a chance de ser uma emboscada e a descida do carro-forte irá expor a vida do vigilante.

Sanções impostas pela Polícia Federal

As empresas de segurança privada, independentemente da atividade que desenvolvam, estão sujeitas às sanções impostas pela Polícia Federal. Essas sanções podem variar de advertência, multas, de 1.000 (mil) a 20.000 (vinte mil) UFIR, até a interdição da empresa.

Alguns exemplos dessas sanções previstas pela Portaria 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal estão listados a seguir.

1. A empresa está sujeita a advertências quando:

- Deixar de fornecer ao vigilante os componentes do uniforme ou cobrar pelo seu fornecimento.
- Permitir que o vigilante utilize o uniforme fora das especificações.
- Permitir o tráfego de veículo especial de transporte de

valores desacompanhado de cópia do certificado de vistoria respectivo.

- Possuir, em seu quadro, até 5% (cinco por cento) de vigilantes sem CNV (Carteira Nacional de Vigilante), com a CNV vencida ou desatualizada, conforme art. 159 da portaria 3.233/2012.
- Permitir que o vigilante trabalhe sem portar a CNV ou protocolo de requerimento de CNV válido.

2. É punível com a pena de multa, de 500 (quinhentas) a 1.250 (um mil, duzentas e cinquenta) UFIR, a empresa que:

- Permitir que o vigilante exerça suas atividades sem o uniforme.
- Permitir que o vigilante utilize o uniforme fora do serviço.
- Alterar seus atos constitutivos ou o modelo do uniforme dos vigilantes sem prévia autorização do DPF (Departamento de Polícia Federal).
- Permitir o tráfego de veículo especial de transporte de valores com o certificado de vistoria vencido.
- Possuir, em seu quadro, entre 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) de vigilantes sem CNV, com a CNV vencida ou desatualizada.
- Permitir o tráfego de veículo especial de transporte de valores com o certificado de vistoria vencido.
- Alterar o local onde o veículo especial estiver operando, sem prévia comunicação à DELESP (Delegacia de Controle de Segurança Privada) ou CV (Comissão de Vistoria).
- Proceder à desativação ou reativação do veículo especial, em desacordo com o procedimento previsto pela portaria.
- Deixar de comunicar à DELESP (Delegacia de Controle de Segurança Privada) ou CV (Comissão de Vistoria) a desativação temporária de veículo especial.

3. É punível com a pena de multa, de 1.251 (um mil, duzentas e cinquenta e uma) a 2.500 (duas mil e quinhentas) UFIR, a empresa que:

- Contratar, como vigilante, pessoa que não preencha os requisitos profissionais exigidos.

- Exercer atividade de segurança privada com vigilante sem vínculo empregatício.
- Deixar de efetuar as anotações e os registros devidos na CTPS (Carteira de Trabalho e Previdência Social) do vigilante, permitir que o vigilante exerça suas atividades com a utilização de armas, munições, coletes à prova de balas, ou outros equipamentos que não estejam em perfeito estado de conservação e funcionamento e/ou fora do prazo de validade.
- Deixar de promover a reciclagem do vigilante, os exames de saúde e de aptidão psicológica, quando devidos.
- Não tiver sistema de comunicação ou tiver esse sistema com problemas de funcionamento.
- Possuir, em seu quadro, entre 20% (vinte por cento) e 50 % (cinquenta por cento) de vigilantes sem CNV (Carteira Nacional do Vigilante), com a CNV vencida ou desatualizada.
- Permitir o tráfego de veículo especial de transporte de valores com o certificado de vistoria vencido.
- Alterar o local onde o veículo especial estiver operando, sem prévia comunicação à DELESP (Delegacia de Controle de Segurança Privada) ou CV (Comissão de Vistoria).
- Proceder à desativação ou reativação do veículo especial, em desacordo com o procedimento previsto no art. 55.
- Deixar de comunicar à DELESP (Delegacia de Controle de Segurança Privada) ou CV (Comissão de Vistoria) a desativação temporária de veículo especial.
- Não comunicar o envolvimento de vigilante em ato ilícito no exercício da profissão ou não apurar internamente o fato.
- Empregar vigilante em atividade de segurança privada para a qual ele não possui habilitação.

4. É punível com a pena de multa, de 2.501 (duas mil, quinhentas e uma) a 5.000 (cinco mil) UFIR, a empresa que:

- Utilizar em serviço armamento, munição ou outros produtos controlados que não sejam de sua propriedade.

- Negligenciar a guarda ou conservação de armas, munições ou outros produtos controlados.
- Permitir que o vigilante utilize armamento ou munição fora do serviço.
- Permitir que o vigilante desempenhe suas funções fora dos limites do local do serviço, respeitadas as peculiaridades das atividades de transporte de valores, escolta armada e segurança pessoal.
- Utilizar vigilante desarmado ou sem coletes de proteção balística em estabelecimentos financeiros que realizam guarda de valores ou movimentação de numerário, ou em serviço de transporte de valores.
- Utilizar armamento ou munição imprestável ou inservível para a atividade, ou munição recarregada fora dos casos permitidos pela Portaria.
- Possuir, em seu quadro, mais de 50% (cinquenta por cento) de vigilantes sem CNV – Carteira Nacional do Vigilante, com a CNV vencida ou desatualizada.

O gestor de segurança deve conhecer os detalhes sobre possíveis multas e como evitá-las. Foram destacadas algumas possibilidades, as mais comuns e que podem afetar diretamente a empresa de transporte de valores.

A falta do curso de extensão de transporte de valores ou mesmo o seu curso ou a sua reciclagem vencidas já são suficientes para impedir que o vigilante possa assumir seu posto de trabalho no carro-forte.

Se a reciclagem estiver vencida, ele não poderá nem trabalhar na base ou em qualquer outro local.

O entendimento da legislação facilitará as decisões do gestor de segurança em diversas situações. Como é impossível prever toda e qualquer situação, muitas vezes, o gestor deverá decidir de acordo com seu conhecimento e experiência.



Pesquise mais

Sugerimos a leitura do artigo Como identificar uma falsa blitz policial, do site Tudo sobre segurança, para saber mais sobre o tema.

Disponível em: http://tudosobreseguranca.com.br/portal/index.php?option=com_content&task=view&id=627. Acesso em: 16 ago. 2017.

A Portaria Portaria DG/PF Nº 18.045 DE 17 DE ABRIL DE 2023 do Departamento de Polícia Federal traz as sanções apresentadas nesta seção e outras de interesse do gestor de segurança.

Sempre procure a legislação atualizada diretamente do site da Polícia Federal.

Disponível em: <https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/seguranca-privada/legislacao-normas-e-orientacoes/portarias/portaria-18045-dou.pdf/view>. Acesso em 09 out 2023.”

Sem medo de errar

O carro-forte, como qualquer veículo, pode sofrer um problema mecânico ou ter um pneu furado. Nessas situações, sempre será necessário o aviso imediato à base da empresa. Uma verificação de rotina pode ser feita pelo motorista, desde que ele desça desarmado, após a observação atenta do local, e seja autorizado pelo chefe da guarnição.

Em situações de problemas mecânicos mais difíceis, pode ser necessário o transbordo, que é uma operação de transferência dos valores do carro-forte que está com problemas para outro.

Nesse caso, deve haver um procedimento especial, no qual dois carros-fortes devem ser posicionados lado a lado, se possível, e os vigilantes devem portar espingardas para a segurança da operação.

Dependendo da situação pode ser necessário um reforço maior, ou ainda, o apoio da segurança pública no local. Um detalhe importantíssimo desse procedimento é que o vigilante deverá descer desarmado. O porte da arma só pode ser considerado legal, de acordo com a legislação, se o vigilante estiver em serviço e com a arma da empresa.

Todo armamento possui um registro que contém o nome do proprietário. Nas armas das empresas de segurança, a arma está em nome da empresa (pessoa jurídica) e apenas os vigilantes registrados naquela empresa poderão trabalhar com ela.

Ainda em situações de acidente, os procedimentos são os mesmos, ou seja, informar à base imediatamente e se houver a necessidade do desembarque de um vigilante, este descerá desarmado.

Outra situação parecida é quanto ao horário de refeição, quando o carro-forte jamais poderá ser abandonado, estando carregado ou não, e deverá haver um revezamento para o almoço. Nessas condições os procedimentos são os mesmos e o vigilante deverá descer desarmado.

A porta do carro-forte não deve ser aberta nem mesmo por solicitação policial. Nesse caso, o fato deve ser comunicado à base da empresa e deve-se aguardar orientações. Da mesma forma, a carona, ainda que seja para policiais, está proibida devido aos riscos que essa atitude pode provocar.

Apesar de os procedimentos operacionais da guarnição serem baseados na experiência da empresa e de seus funcionários, eles são descritos em procedimentos e treinados com os vigilantes do carro-forte.

Além desses procedimentos, existem as exigências legais, descritas na Portaria 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal, que prevê sanções para diversas ações que a empresa e seus vigilantes possam tomar.

Um dos exemplos mais comuns é o uso do armamento fora do local de trabalho que, além de crime, poderá gerar uma multa para a empresa. O uso de armas e munições inservíveis também pode gerar multa para a empresa.

Nota-se, assim, como a legislação é bastante detalhista na sua atuação. O simples fato de um vigilante transitar de casa para o trabalho ou do trabalho para a casa utilizando o uniforme da empresa pode gerar multa.

Detalhes administrativos também poderão gerar multas, como o

fato de o vigilante não estar portando sua CNV (Carteira Nacional do Vigilante), ou estar com ela vencida.

Outro fato administrativo é deixar de encaminhar o vigilante para fazer o curso de reciclagem de extensão em transporte de valores, fato que já impediria o vigilante de trabalhar.

Apesar de serem ações administrativas, o gestor de segurança deve ter recursos para monitorar essas ações, de modo a não incorrer nos erros que poderão gerar grandes transtornos operacionais para a empresa de transporte de valores.

Os procedimentos operacionais devem ser treinados exaustivamente, para que os vigilantes que compõem a guarnição do carro-forte estejam aptos a desempenharem suas funções com segurança. Esses procedimentos devem ser elaborados pela empresa de transporte de valores e os vigilantes deverão segui-los para sua maior segurança.

É importante para o gestor conhecer e cobrar os procedimentos, sejam os operacionais de embarque e desembarque do carro-forte, sejam os administrativos, como o acompanhamento dos vencimentos dos cursos dos vigilantes e a documentação, tanto dos carros-fortes, das armas utilizadas pelos vigilantes, quanto dos próprios vigilantes.

Observe a importância do conhecimento e do acompanhamento dessas operações. Por isso, o gestor de segurança deve ser um profissional qualificado para o cargo.

Avançando na prática

Pausa para refeição

Descrição da situação-problema

A guarnição do carro-forte, liderada pelo vigilante Paulo, que é o chefe da guarnição, foi fazer uma entrega de malotes na cidade de Águas de Lindóia, interior de São Paulo. A base da sua empresa fica em Santos, litoral de São Paulo, havendo uma distância de 280 km. A entrega foi realizada na agência bancária, às 11h20, que era o horário previsto.

Os vigilantes levarão cerca de quatro horas para chegar à base, em Santos. Eles devem almoçar em Águas de Lindóia e, para isso, seguirão as orientações da base.

Você, como gestor, deve preparar a roteirização do carro-forte e prever situações como essa.

Resolução da situação-problema

Esse tipo de situação é rotineiro para a guarnição do carro-forte. Cabe ao gestor dar as orientações para que a guarnição faça a refeição de forma segura, de acordo com os procedimentos da empresa de transporte de valores.

Nesse caso, as orientações do gestor de segurança seriam para que o almoço ocorresse num determinado restaurante, cujas condições de segurança foram verificadas antecipadamente, caso seja uma prestação de serviço de rotina naquela agência bancária daquela cidade.

Caso não seja, a avaliação será realizada pelo chefe da guarnição, que decidirá por restaurantes próximos de uma delegacia ou companhia da Polícia Militar, de acordo com a situação.

Os procedimentos serão os mesmos, para qualquer refeição, de acordo com as orientações da empresa de transporte de valores.

Será necessário um revezamento entre os vigilantes, que devem descer desarmados para sua refeição. Em hipótese alguma descerão o chefe da guarnição e o motorista ao mesmo tempo. Um deve substituir o outro.

Faça valer a pena

1. O carro-forte, assim como qualquer outro veículo a motor, pode apresentar um problema mecânico. A legislação exige que os carros-fortes tenham uma manutenção adequada, justamente para evitar problemas desse tipo. Problemas mecânicos em carros-fortes acabam por deixar a guarnição vulnerável, aumentando o risco de roubo.

Caso o carro-forte apresente um problema mecânico, quem é o integrante da guarnição que deve descer para verificar as condições do veículo?

- a) O chefe da guarnição.
- b) O motorista.
- c) O vigilante de segurança.
- d) Qualquer vigilante, desde que esteja armado.
- e) O chefe da guarnição, que deve descer com a espingarda calibre 12.

2. O uniforme do vigilante necessita de aprovação da Polícia Federal. Essa aprovação depende de não ser igual ao uniforme das forças auxiliares (Polícia Militar e Civil) e das forças armadas (Exército, Marinha e Aeronáutica) do Brasil. O uniforme não pode ser igual a nenhuma delas.

Em que situação o vigilante poderá usar o uniforme no trajeto da sua casa para o trabalho?

- a) Quando o seu local de trabalho for muito longe da sua casa.
- b) Quando o gestor de segurança da empresa autorizar.
- c) O vigilante não pode andar com o uniforme fora de serviço.
- d) Quando o vigilante estiver registrado na empresa de transporte de valores.
- e) Quando o vigilante estiver em dia com a sua reciclagem do curso de extensão em transporte de valores.

3. Cada empresa de transporte de valores tem as suas técnicas operacionais próprias, escritas e treinadas com os seus vigilantes. Entende-se por técnicas operacionais: os procedimentos de segurança adotados pelos vigilantes dos carros-fortes por ocasião do embarque e desembarque do carro-forte; o seu posicionamento no interior dos estabelecimentos onde eles prestam serviço de coleta ou entrega de valores; e os procedimentos adotados para situações de pane mecânica, pneu furado ou refeição dos vigilantes.

Caso o pneu do carro-forte fure, quem da guarnição do carro-forte deverá descer para a verificação de rotina?

- a) O chefe da guarnição.
- b) O motorista.
- c) O primeiro vigilante da segurança.
- d) O segundo vigilante da segurança.
- e) O motorista ou o chefe da guarnição, a depender do valor transportado.

Seção 3.3

Central de segurança e operações

Diálogo aberto

Caro aluno, a segurança eletrônica é um dos acessórios mais comuns para a segurança pública e privada. É fácil constatar essa importância quando vemos nos noticiários que grande parte dos crimes são solucionados pelas imagens das câmeras e, nos casos de investigações, a importância dos rastreadores de veículos, hoje em dia tão comuns e que são ferramentas adotadas pela segurança.

Na atividade de transporte de valores, os componentes eletrônicos compõem o sistema de segurança das operações de segurança.

Para maior segurança dos carros-fortes, poderá ser utilizada uma central de monitoramento para acompanhar as rotas preestabelecidas, tempo de parada e uso de tecnologia para abertura do cofre do carro-forte.

Além dos componentes eletrônicos, o planejamento é fundamental. Esse planejamento refere-se às rotas que os carros-fortes devem seguir e buscam a economia, a operacionalidade e, principalmente, a segurança.

Como gestor de segurança da JLK – Transporte de Valores, foi solicitado que você acompanhasse uma empresa de monitoramento eletrônico para, a partir dos seus conhecimentos técnicos, apoiar a tomada de decisão da diretoria sobre a contratação ou não daquela empresa.

Nesse caso, quais seriam as características de uma central de monitoramento que você avaliaria? Como deve ser o sistema de roteirização dos carros-fortes? Como seria a aplicação de software desejável para o uso de fechadura do cofre do carro-forte?

Nós estamos vendo uma quantidade cada vez maior de novas tecnologias a serviço da segurança patrimonial e pessoal. Nas feiras de segurança, como a Exposec – Feira Internacional de Segurança, em São Paulo, cada vez mais empresas têm procurado novas tecnologias para o combate à criminalidade e o segmento de transporte de valores não é diferente.

Diante disso, quais as tendências para o monitoramento de veículos e uso de equipamentos eletrônicos nas operações de transporte de valores?

Veja, mais uma vez, a importância do acompanhamento do nosso segmento para o pleno desenvolvimento das funções do gestor de segurança.

Lembramos que, ao término desta unidade de ensino, você estará apto a identificar os procedimentos operacionais da guarnição do carro-forte, suas ações operacionais e a central de monitoramento de veículos.

Vamos em frente!

Não pode faltar

Para qualquer missão de transporte de valores deve-se ter em mente que sempre será necessário um planejamento antecipado dos serviços que serão executados. Esse planejamento é constituído de uma análise de risco personalizada para cada roteiro.

É por meio dessa análise de risco que o gestor identificará a necessidade de estrutura de suporte para atender as contingências dos riscos identificados; a forma de integração da operação com a empresa-cliente, a identificação dos pontos críticos, os locais adequados para abastecimento, alimentação, se for o caso, a necessidade de escolta do carro-forte e, finalmente, a elaboração do roteiro que o carro-forte deverá seguir e se haverá a necessidade de escolta para a missão.

O planejamento deve contar, ainda, com o treinamento e orientações necessárias à guarnição do carro-forte, dependendo da situação, do tipo de modal utilizado e locais de passagem. Ele também estabelecerá o tipo de comunicação, rastreamento, horários de comunicação com a central de monitoramento, parte essencial da estrutura necessária para o desenvolvimento da atividade de transporte de valores.

O uso de escolta para carro-forte é indicado quando a análise de risco identifica pontos críticos e maior probabilidade de ocorrências. Essa escolta poderá ser realizada com veículos comuns de escolta armada ou com outros carros-fortes.

Central de monitoramento

Com toda a tecnologia existente e suas inovações, aliadas ao aumento da sensação de insegurança em todo o país, a segurança eletrônica vem crescendo ano após ano.

Os meios tecnológicos estão sempre se renovando e avançando no sentido de dar maiores condições de segurança, como um acessório cada vez mais importante na segurança privada.

A principal utilização profissional dessas tecnologias que apoiam a segurança é, sem dúvida, a central de segurança ou monitoramento, local no qual se concentra uma enorme variedade de equipamentos de monitoramento.

De acordo com Brasiliano e Blanco (2003, p. 87) “a central de monitoramento é o cérebro e o centro nervoso de qualquer organização. A central otimiza os recursos empregados, além de coordenar de forma ágil e em tempo real as contingências na edificação”. Nela estão contidas as primeiras ações para reagir a um imprevisto na segurança, pois a central de monitoramento recebe todo tipo de alarmes e aciona a equipe de pronta resposta da empresa ou os órgãos públicos, dependendo da situação.

A central pode funcionar, basicamente, de dois modos:

- **Internamente**, quando a localização física da central fica no interior da empresa, shopping ou condomínio. Nesse caso, pode ser composta por: pessoal próprio, normalmente da segurança orgânica; terceirizados, quando a empresa ou condomínio contrata uma prestadora de serviços para realizar o trabalho; ou, ainda, mista, quando pessoas da própria empresa e terceirizados revezam ou trabalham em conjunto na mesma central.
- **Externamente**, normalmente pertence a uma empresa de prestação de serviços que faz o monitoramento de diversas outras empresas, residências, condomínios, lojas etc. Caracteriza-se por ter seu espaço físico fora da área da empresa contratante.

Figura 3.4 | Central de monitoramento



Fonte: <<http://www.istockphoto.com/br/foto/telas-de-computadores-em-sala-de-controle-gm109350127-24401365>>. Acesso em: 24 ago. 2017.

As centrais de monitoramento já fazem parte do dia a dia das empresas e compõem um novo nicho de mercado no segmento da segurança, apesar de não haver nenhum tipo de regulamentação específica para que qualquer empresa possa atuar nesse ramo da segurança.

Isso se aplica não apenas à empresa que faz o monitoramento, mas às pessoas que trabalham na central, ou seja, obrigatoriamente não precisam ser vigilantes, nem terem cursado nenhum curso específico.

De qualquer forma, alguns procedimentos são essenciais para a segurança da central de monitoramento.

É importante saber que a localização da central, seja interna ou externa, não deve ser de conhecimento público. Esse tipo de informação só é necessário às pessoas que trabalharão lá.

O controle de acesso à central de monitoramento deve ser registrado e arquivado. Normalmente, são usados alguns dos sistemas de identificação, como o uso de senha, crachá ou biometria que, de qualquer forma, registrarão o acesso.

Os equipamentos utilizados na central de monitoramento devem ter nobreak para suportar a falta de energia elétrica, dependendo da situação e localização. Quando essa localização for influenciada pela falta de energia elétrica costumeira, será necessário o uso de um gerador para manter os equipamentos funcionando.

Normalmente, as centrais focam-se na vigilância, por meio de câmeras e sensores. No caso do carro-forte, o que a central objetiva é acompanhar o trajeto dos veículos, acompanhar o tempo que o carro-forte está parado e onde está.

Os sistemas de rastreamento existentes normalmente operam por GPS (*Global Positioning System*), Sistema de Posicionamento Global, e outros tipos de rastreadores, simultaneamente, como os RDS (*Radio Data System*) e GSM/GPRS (*Global System for Mobile Communications/General Packet Radio Service*). Estes equipamentos utilizam as operadoras de celulares do Brasil, trabalhando simultaneamente na busca do melhor sinal entre elas.

Com isso, é possível uma localização muito precisa, com até 80 centímetros de distância do carro-forte, e a comunicação imediata com a guarnição.

Nesse caso, o veículo será acompanhado de forma ininterrupta, além de manter o contato com o chefe da guarnição.

Figura 3.5 | Localização por GPS



Fonte: <goo.gl/eSV317>. Acesso em: 16 ago. 2017.

Existem diversos softwares que são utilizados para o acompanhamento dos carros-fortes, pelos quais é realizada a comunicação de qualquer irregularidade, podendo utilizar ainda o botão de pânico, que irá gerar um alarme na central de monitoramento.

O software pode criar uma cerca eletrônica no trajeto previsto do carro-forte, alarmando a central, caso ele saia fora do caminho planejado.

Com o software, a central pode visualizar os carros-fortes em tempo real, por meio dos monitores. Além disso, o mapa digitalizado determina a rota traçada para o motorista, indicando, inclusive, a velocidade e paradas não programadas.



Assimile

A central de monitoramento, também chamada de central de segurança, é a parte mais estratégica da empresa em relação à segurança, devido às informações que gerencia.

Portanto, a sua localização deve observar alguns detalhes importantes, como:

- Não instalar a central em lugares que propiciem aglomeração, fluxo de pessoas e veículos, tais como portarias, subsolos de garagens, estacionamentos terceirizados, entre outros.
- Deve haver facilidade de instalação de linhas telefônicas.
- Deve ter nobreak ou gerador para a geração de energia.
- Ter um controle de acesso rígido do número de pessoas.

A central de segurança não é um local de visitação como, infelizmente, muitas pessoas utilizam no seu tour para visitantes.

Hoje os veículos podem ter tecnologia embarcada de segurança avançada com GPS, duplo sistema de rastreamento, sistema de videomonitoramento, botão de pânico, fechadura randômica, sensores de portas e sirenes.

Independentemente da quantidade de tecnologia embarcada e monitorada, sempre será necessário um sistema integrado para que o investimento tenha eficácia.



Assimile

A tendência das centrais de monitoramento é de uso cada vez maior de tecnologia, o que vem crescendo de maneira exponencial, com mais facilidades de aquisi o e emprego.

É importante destacar que a intercomunica o entre os diversos tipos

de plataformas, periféricos e softwares deve ser levada em consideração por ocasião da aquisição desses equipamentos.

Há não muitos anos atrás, muitas empresas ficaram desassistidas pelo fato de a empresa que fabricava os seus equipamentos fecharem e as demais não terem comunicação entre os equipamentos. Na prática, isso quer dizer que a empresa acaba ficando refém da sua fornecedora e inviabilizando a melhoria da sua tecnologia. Esse é um detalhe muito importante por ocasião da decisão sobre a aquisição dos equipamentos.

De acordo com Moretti (2017, p. 62)

O Sistema Integrado de Segurança é composto por subsistemas que devem estar integrados a segurança, que] são: meios organizacionais, os meios técnicos (ativos e passivos), os recursos humanos e a Inteligência empresarial.



Podemos conceituar os meios organizacionais como os procedimentos, políticas e planos da empresa para um determinado assunto.

Já os meios técnicos, que são divididos entre ativos e passivos, estão relacionados aos ativos, aos meios eletrônicos existentes, como aqueles utilizados na central de monitoramento. Os meios técnicos passivos são caracterizados pelas estruturas, podemos, nesse caso, identificar a blindagem do carro-forte como um meio técnico passivo.

Os recursos humanos estão ligados às pessoas, sua formação, treinamento e qualificação para desempenhar aquela atividade.

O último, e não menos importante subsistema, é o da inteligência empresarial que, no nosso caso, refere-se ao conhecimento antecipado de como os criminosos agem, os locais de risco para o carro-forte e o *modus operandis* dos criminosos.

Quando um dos subsistemas é deixado de lado, pode comprometer toda a operação.

De nada adianta termos um equipamento de última geração se a pessoa que vai operá-lo não tem qualificação para isso, ou ainda, quando acontece algum imprevisto, não há um procedimento

(escrito) sobre quais são as ações a serem tomadas. É por esse motivo que são chamados de sistemas integrados de segurança. A integração entre eles é fundamental para o sucesso da operação, sendo o gestor de segurança o responsável por essa integração.

O planejamento das rotas, chamados de rotogramas, ou roteirização, faz parte da integração entre a inteligência e os meios organizacionais. A decisão sobre o roteiro será passada ao software (meios técnicos) para serem incluídos no roteiro, que será passado ao chefe da guarnição e motorista (recursos humanos) que executarão a missão.

A gestão de risco deve identificar os locais críticos que o carro-forte enfrentará, caso não tenha outra alternativa. Essa gestão deve identificar a probabilidade de uma tentativa de roubo do carro-forte, por exemplo, e seu impacto para a guarnição e para os ativos da empresa.

É o gerenciamento de risco que dará subsídios para a tomada de decisão. Ele faz parte da coleta de informações que subsidiarão o trabalho de inteligência da empresa.

A decisão pode ser a de utilizar outro carro-forte como escolta. Em alguns lugares, quando as rotas são programadas para que os carros-fortes terminem a jornada em locais próximos, esses carros se encontrarão e farão um comboio para o retorno à base. Esse procedimento visa dar maior segurança, principalmente quando um deles está transportando grandes valores e os demais servirão de escolta.

É importante destacar que a central de segurança, de acordo com o resultado da análise de risco, pode ter uma localização alternativa, com equipamentos suficientes para a continuidade operacional das missões dos carros-fortes, enquanto a principal não estiver pronta. Essa precaução se deve às possíveis situações de utilização da central principal, seja por ocorrência de incêndio, manutenção geral, alagamento ou contaminação.

Veja as opções possíveis que podem ser gerenciadas pelo gestor de segurança, sempre com o foco na mitigação dos riscos para os bens (ativos) e para a guarnição (pessoas), daí a importância de um bom planejamento.



Refleta

Na prática, nós identificamos o quanto a tecnologia tem crescido e como ainda estamos por desenvolver novas tecnologias que, cada vez mais, farão o trabalho do homem.

Veja o caso das portarias remotas, que estão acabando com o trabalho do porteiro.

Também há o incremento da chamada “internet das coisas” com tendência de automação e customização de tudo.

Será que, dentro de alguns anos, as centrais poderão funcionar de maneira “automática”, sem a presença de pessoas para agirem?



Exemplificando

Descrevemos, a seguir, como a central de monitoramento é empregada na prática para empresas de transporte de valores.

A central, por meio do GPS e de softwares, consegue acompanhar os carros-fortes, mas não é possível acompanhar todos ao mesmo tempo, olhando na tela. Para isso, o software pode criar uma cerca eletrônica na rota de cada carro-forte. Desse modo, caso algum veículo saia da rota planejada, o sistema informará na tela, e com aviso sonoro, que alguma coisa está fora do planejado.

A central poderá fazer contato via rádio com a guarnição e solicitar um posicionamento, já que o correto teria sido o chefe da guarnição avisar, antecipadamente, alguma ocorrência, tal como uma rua fechada para manutenção e a necessidade de alterar seu caminho.

Outro exemplo é quando o carro-forte estaciona em algum local não previsto, o que também acionará a central de monitoramento para a verificação da ocorrência.

Existem muitas ações que devem estar previstas nos procedimentos tanto da guarnição como dos operadores da central para evitar acionamentos falsos.

Além disso, o treinamento das pessoas envolvidas é essencial para o resultado da missão.



Pesquise mais

Veja os vídeos a seguir sobre o funcionamento do GPS e central de monitoramento para saber mais sobre o tema.

Como funciona – GPS. Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=zHZO4Nfhy-I>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

Central de monitoramento cap 10 equipamentos básicos. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=IAO5CWnQhhl>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

Sugerimos também a leitura do artigo *Contra o roubo de cargas, Scania desenvolve caminhões blindados*, sobre uma nova tendência no uso de carros-fortes.

Disponível em: <<http://quatorrodas.abril.com.br/noticias/contra-o-roubo-de-cargas-scania-desenvolve-caminhoes-blindados/>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

Sem medo de errar

O acompanhamento das novas tecnologias ligadas à segurança faz parte da necessária atualização do gestor de segurança.

A central de monitoramento é um dos pontos-chave, com uma série de equipamentos e softwares que ficam obsoletos devido à capacidade dos criminosos em ludibriá-los, portanto, a atenção a esse detalhe torna-se primordial na segurança dos carros-fortes.

Para um perfeito funcionamento e eficácia de uma central de monitoramento, além dos equipamentos eletrônicos, também devem haver procedimentos para as situações mais comuns e prováveis de um trabalho com transporte de valores. São esses procedimentos que nortearão as decisões dos operadores da central.

O treinamento da equipe que trabalha no monitoramento é essencial, pois de nada adianta um equipamento sofisticado, procedimentos e planos de ação para uma pronta resposta se

as pessoas não estiverem treinadas para desempenhar suas atribuições, de modo a tornarem todo o sistema eficaz na segurança dos ativos e da guarnição do carro-forte.

O trabalho de inteligência faz parte do planejamento que poderá dar subsídio ao gerenciamento de riscos, a fim de que seja possível tomar as decisões mais acertadas em relação ao planejamento das rotas dos carros-fortes. O gerenciamento de risco poderá identificar pontos críticos e determinar trajetos diferenciados, evitando determinadas áreas, sempre que possível. Quando não for possível sair da área de risco, poderá ser necessário o acompanhamento de outro carro-forte, como escolta, sempre com a finalidade de mitigar os riscos.

Outra característica importante da central de monitoramento é sua localização e controle de acesso. A central não deve ficar em local de fácil acesso ao público, seu controle de acesso deve ser rigoroso, com a entrada permitida apenas às pessoas que trabalham ali ou que tenham responsabilidade pelo monitoramento.

Os carros-fortes podem ter sistemas de segurança para abertura do cofre, como fechadura com segredos de forma randômica, os quais são alterados a cada vez que a porta do cofre é aberta e somente será informada a senha de abertura após contato por telefone pré-agendado com registro na central de monitoramento.

A tendência, em termos de tecnologia embarcada, será, cada vez mais, o uso de dispositivos nos carros-fortes que consigam alertar e monitorar tudo o que ocorre nele. Isso pode ser feito com o uso de câmeras veiculares, botão de pânico para a guarnição, sistemas de travamento de portas e de rodas.

A cada dia, novos equipamentos eletrônicos são colocados no mercado, tentando dissuadir ou impedir a ação criminosa. Se pensarmos em dez anos atrás, muitas das tecnologias existentes hoje nem eram imaginadas por nós. Isso mostra que, nos próximos anos, esse desenvolvimento ainda influenciará muito a segurança, seja ela pública ou privada, e caberá ao gestor de segurança a atualização dos sistemas que podem cumprir um dos nossos objetivos, que é o de dar condições de segurança para a guarnição do carro-forte.

Por meio da consulta de publicações especializadas e da participação de feiras e eventos voltadas ao setor, é possível verificar as últimas atualizações e também as possíveis tendências.

Avançando na prática

Localização da central de monitoramento

Descrição da situação-problema

A central de monitoramento é estratégica para o acompanhamento e resposta das rotinas de carro-forte. Ela também tem uma função preponderante para as situações que fogem da normalidade, inclusive casos de tentativas de roubo do carro-forte. Sendo assim, como deve ser o acesso de pessoas à central de monitoramento?

Quem são as pessoas que podem ter acesso à central de monitoramento?

Observe que essas decisões podem ser norteadas pela política de segurança da empresa ou, dependendo da empresa, ficar a cargo do gestor da base da empresa de transporte de valores. De qualquer forma, será responsabilidade do gestor o cumprimento da política de segurança ou da implementação dos procedimentos de acesso à central de monitoramento.

Resolução da situação-problema

A central de monitoramento deve ter acesso restrito. Apenas pessoas que tenham necessidade, em razão das suas atribuições, devem ter acesso à central de monitoramento.

O controle deve ser feito com equipamento eletrônico, de modo que fique registrado o acesso de qualquer pessoa. A central não deve ficar em local de fácil acesso ou de passagem de pessoas, evitando a curiosidade e o assédio sobre os operadores. Ela lida com informações confidenciais e o acesso de pessoas estranhas ao serviço deve ser proibido.

Alguns erros, infelizmente, muito comuns nas centrais de segurança são:

- Portas robustas para evitar o arrombamento com facilidade, porém o operador da central mantém uma espécie de cunha de madeira para manter a porta aberta. Em algumas situações, é instalado um apetrecho para travar a porta aberta, jogando por terra toda a estrutura da porta reforçada.
- Centrais com apenas um operador em determinados horários.
- Excesso de monitores e câmeras que não têm software inteligente de monitoramento.
- Centrais de segurança compartilhadas com pessoas da automação predial.

Esses são apenas alguns dos erros mais comuns que encontramos. Esses erros demonstram a falta de conhecimento conceitual do que é uma central de segurança.

Faça valer a pena

1. A central de monitoramento é considerada o cérebro e o centro nervoso de qualquer organização. Ela deve ser pensada como um ponto estratégico da organização e seu funcionamento eficaz trará mais segurança aos ativos e pessoas que trabalham nos carros-fortes.

Tendo em vista a importância da central de monitoramento, como deve ser o controle de acesso ao local?

- a) Simples e rotineiro.
- b) Controlado e com registro de acessos.
- c) Aberto aos visitantes.
- d) O conhecimento prévio do seu funcionamento pelos colaboradores trará mais segurança a todos.
- e) O acesso deve ser apenas para os vigilantes que trabalham em carro-forte.

2. As localizações dos clientes das empresas de transporte de valores, em muitos casos, podem se tornar um problema, necessitando de maior segurança em determinadas regiões da cidade. Esse é um dos fatores que podem exigir um reforço na segurança do carro-forte durante as operações de segurança.

Com a finalidade de mitigar os riscos do carro-forte, qual é a ferramenta utilizada para determinar os pontos críticos para a elaboração das rotas desses veículos?

- a) Sistema de apoio.
- b) Software de localização.
- c) GPS – Sistema Global de Posicionamento.
- d) Gerenciamento de riscos.
- e) Sensor de presença.

3. As centrais de monitoramento são cada vez mais comuns e destinadas a uma infindável variação de propósitos, que podem ser desde a simples visualização de câmeras de um determinado condomínio até o uso na segurança pública, com vários formatos, inclusive nas centrais de crise móveis da Polícia Militar.

Fisicamente, uma central de monitoramento pode funcionar de dois modos. Quais são eles?

- a) Monitoramento e segurança.
- b) Modo condômino e empresarial.
- c) Internamente e externamente.
- d) De segurança e de visitação.
- e) Local e remoto.

Referências

ANDRADE, José Helder de Souza. **A segurança no transporte e condução de valores**. Rio de Janeiro: Ciência Moderna, 2003. 94 p.

BRASIL. Portaria MTBNº 3.214, de 8 de junho de 1978. Aprova as Normas Regulamentadoras - NR - do Capítulo V, Título II, da Consolidação das Leis do Trabalho, relativas à Segurança e Medicina do Trabalho. In: **SISLEX**. Sistema de Legislação da Previdência Social. Disponível em: <<http://sislex.previdencia.gov.br/paginas/63/mte/1978/3214.htm>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

BRASIL. Portaria nº 3.233/2012-DG/DPF, de 10 de dezembro de 2012. (Alterada pela Portaria nº 3.258/2013 – DG/DPF, publicada no D.O.U em 14/01/2013) e (Alterada pela Portaria nº 3.559, publicada no D.O.U. em 10/06//2013), dispõe sobre as normas relacionadas às atividades de Segurança Privada. **Diário Oficial da União**, Departamento de Polícia Federal, 13 dez. 2012. Seção 1, p. 158.

BRASILIANO, Antônio Celso Ribeiro; BLANCO, Lucas. **Manual de planejamento tático e técnico em segurança empresarial**. São Paulo: Sicurezza, 2003. 176 p.

CENTRAL de Monitoramento. Direção: Fábio Caruso. Produção: Fábio Caruso. Realização de Jornal da Segurança. Intérpretes: Cláudio dos Santos Moretti. Roteiro: Cláudio dos Santos Moretti. São Paulo: Jornal da Segurança, 2007. DVD (56 min.), DVD, son., color.

MORETTI, Cláudio dos Santos. O Porte de arma para vigilantes: entenda como a legislação brasileira trata o assunto e em que caso o uso da arma de fogo é permitido. **Jornal da Segurança**, São Paulo, n. 170, p. 6-8, 20 out. 2008. Mensal.

MORETTI, Cláudio dos Santos. Sistema integrado de segurança: uma ferramenta do gestor de segurança. **Revista Segurança Eletrônica**, Osasco, n. 3, p. 62-63, 10 abr. 2017. Mensal. Revista impressa e on-line. Disponível em: <https://issuu.com/revistasegurancaeletronica/docs/edicao03_abril_se_issu_726f5b17fd7321>. Acesso em: 10 jul. 2017.

MORETTI, Cláudio dos Santos. A importância do posicionamento tático da equipe de segurança. **Jornal da Segurança**, São Paulo, n. 152, p. 16-17, 20 abr. 2007a. Mensal.

MORETTI, Cláudio dos Santos. Transporte de valores: treinamento e orientação dos vigilantes de carros-fortes. **Jornal da Segurança**. São Paulo, n. 158, p. 16-17, 20 out. 2007b. Mensal.



Escolta armada

Convite ao estudo

Caro aluno, nas unidades anteriores nós trabalhamos os conceitos e operações de segurança do transporte de valores, suas características e técnicas operacionais da guarnição do carro-forte.

Nesta unidade vamos trabalhar com um tema diferente, mas que tem uma relação muito próxima com o transporte de valores, como veremos durante nosso trabalho.

Para isso, na Seção 4.1 veremos como é o processo de autorização de funcionamento de uma empresa de escolta armada, suas atividades previstas na legislação, as exigências para a guarnição da escolta, as características dos veículos de escolta e a formação do comboio para que a missão tenha êxito.

Na Seção 4.2, abordaremos os aspectos operacionais de uma escolta armada, como a distância entre a escolta e o autocarga, os procedimentos para as paradas previstas e imprevistas, além da proibição de carona em qualquer escolta.

Para finalizarmos, na Seção 4.3 estudaremos quais são os documentos necessários para a viagem, a preparação para o início da missão e quais são as orientações normativas do Departamento de Polícia Federal, além do posicionamento adequado para a guarnição de escolta armada.

Na atividade de escolta armada, para as empresas especializadas, quais são as maiores dificuldades no aspecto concorrencial?

Quais tecnologias apoiam essa atividade da segurança privada?

Nesta unidade, buscaremos responder a essas questões.

Veja a importância de conhecer diversos aspectos para que o gestor de segurança possa desenvolver plenamente a gestão de uma empresa de escolta armada.

Vamos em frente!

Seção 4.1

A escolta armada

Diálogo aberto

Os roubos de cargas no Brasil estão entre os crimes que mais dão prejuízo a toda a sociedade, tendo em vista que acabam por aumentar o preço dos produtos para o consumidor. Com o crescente aumento desse tipo de roubo, é cada vez mais comum o uso de escolta armada, inclusive por causa da exigência das seguradoras. Por isso, é bom entendermos que a empresa de escolta armada deve ter autorização de funcionamento e certificado de segurança. Infelizmente, muitas empresas recorrem a empresas clandestinas de escolta, que não têm o devido registro no Departamento de Polícia Federal.

Nesta seção, vamos conhecer como é o processo de autorização para empresas de escolta armada, quais são suas atividades, além da parte operacional de uma escolta de cargas.

Vejam agora uma situação na qual você seja o gestor de segurança da empresa Protex – Segurança Patrimonial e Escolta Armada. Imagine que você foi incumbido de obter a autorização de funcionamento dessa empresa no Departamento de Polícia Federal, além de buscar sanar quaisquer irregularidades que possam impedir a obtenção dessa autorização e do certificado de segurança. Por ocupar esse cargo, você já deve conhecer os procedimentos e as exigências para obter essa autorização.

Como gestor de segurança, o conhecimento sobre os veículos que podem ser usados como escolta deve auxiliá-lo com o setor de compras da Protex – Segurança Patrimonial e Escolta Armada. Nesse caso, quais seriam as características dos veículos que serão comprados para uso na escolta armada?

Para o setor de recursos humanos, quais são as características exigidas para um vigilante de escolta? Que curso ele precisa ter? Qual a experiência exigida? As respostas a essas perguntas irão ajudar o setor de RH a realizar a contratação dos novos vigilantes.

Ao término da unidade, você terá conhecimento sobre as principais características de uma empresa de escolta armada, suas peculiaridades e operacionalidade.

Veja que esses temas são muito corriqueiros para o gestor de segurança e dependem do seu conhecimento técnico para resolvê-los.

Vamos lá!

Não pode faltar

O roubo de cargas no Brasil teve um aumento de 48%, de acordo com informações da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC) e do Guia do TRC – Transportes Rodoviário de Cargas (ROUBO, 2017), entre os anos de 2010 e 2016. Em consequência desses roubos, o prejuízo chega a mais de R\$ 8 bilhões para as empresas.



Pesquise mais

Assista aos vídeos a seguir sobre os roubos de cargas.

Brasil tem prejuízo de R\$ 6 bilhões com roubo de cargas. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/fala-brasil/videos/-brasil-tem-prejuizo-de-r-6-bilhoes-com-roubo-de-cargas-22032017>>. Acesso em: 10 set. 2017.

Saiba como funciona a indústria bilionária do roubo de cargas no Brasil. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/fala-brasil/videos/-saiba-como-funciona-a-industria-bilionaria-do-roubo-de-cargas-no-brasil-04072017>>. Acesso em: 10 set. 2017.

Esse quadro é especialmente alarmante para a região Sudeste do país, principalmente nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, uma vez que a região representa mais de 80% dos roubos de cargas.

De acordo com a Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (ABINEE), o roubo de cargas no estado de São Paulo cresceu 28,5% em 2016 e atinge maior nível desde 2002, sendo a procura maior pelos seguintes produtos: 40% alimentos; 7,60% eletrônicos; 7,30% tabaco; 6% Pharma; 20,90% outros.

Figura 4.1 | Roubo de cargas



Fonte: <http://compossessor/wp-content/uploads/2017/02/Roubo_de_carga1.jpg>. Acesso em: 10 set. 2017.

Esse é um breve panorama nacional do roubo de cargas no Brasil.

Dentre as soluções aplicadas para mitigar as perdas, as empresas têm adotado meios tecnológicos, como a inteligência embarcada, rastreamento de cargas e caminhões e uso de escolta armada para prover a segurança no deslocamento das cargas que, em sua grande maioria, trafegam pelas rodovias brasileiras.

De acordo com o V Estudo do Setor da Segurança Privada (V ESSEG), de 2017, no Brasil são 3.593 veículos de escolta, sendo que 2.256 estão na região sudeste. O efetivo em escolta armada é de cerca de 15.000 homens em todo o país.

A escolta armada, sendo uma atividade de segurança privada, exige autorização de funcionamento e certificado de segurança, os quais são emitidos pelo Departamento de Polícia Federal, além da fiscalização exercida pela Coordenação Geral de Controle da Segurança Privada (CGCSP), das Delegacias de Controle da Segurança Privada (DELESPs) e também das Comissões de Vistoria (CVs).

Requisitos para autorização de funcionamento

De acordo com o art. 63 da Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal, são requisitos para a autorização de funcionamento de uma empresa de escolta armada:



- I - Possuir autorização há pelo menos um ano na atividade de vigilância patrimonial ou transporte de valores;
- II - Contratar, e manter sob contrato, o mínimo de oito vigilantes com extensão em escolta armada e experiência mínima de um ano nas atividades de vigilância ou transporte de valores; e
- III - comprovar a posse ou propriedade de, no mínimo, dois veículos, os quais deverão possuir as seguintes características:
 - a) estar em perfeitas condições de uso;
 - b) quatro portas e sistema que permita a comunicação ininterrupta com a sede da empresa em cada unidade da federação em que estiver autorizada; e
 - c) ser identificados e padronizados, com inscrições externas que contenham o nome, o logotipo e a atividade executada pela empresa. (BRASIL, 2012)

Um detalhe que chama a atenção é a exigência de a empresa possuir experiência de pelo menos um ano com segurança patrimonial ou transporte de valores. Isso demonstra que há uma necessidade especial em relação a essa atividade.

O processo de autorização

O art. 64 da Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal descreve a documentação exigida para envio ao Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada, juntamente com o requerimento de solicitação de autorização de funcionamento. Os documentos são:



- I - Relação atualizada dos empregados, das armas, das munições e dos veículos utilizados;
- II - Memorial descritivo do uniforme dos vigilantes, mencionando apito com cordão, nome e logotipo da empresa, plaqueta de identificação, acompanhado de fotografias coloridas de corpo inteiro de frente e costas do vigilante devidamente fardado;
- III - Declaração das Forças Armadas, dos órgãos de segurança pública federais e estaduais e das guardas municipais ou das DELESP e CV, informando que o modelo de uniforme apresentado não é semelhante aos utilizados por aquelas instituições;

IV - Cópia dos documentos de posse ou propriedade de, no mínimo, dois veículos de escolta para uso exclusivo da empresa, dotados de sistema de comunicação, identificados e padronizados na forma do art. 63, inciso III, alínea "c";

V - Fotografias coloridas das partes da frente, lateral e traseira do veículo;

VI - Autorização para utilização de frequência concedida pelo órgão competente ou contrato com prestadora de serviço;

VII - Comprovante da contratação de seguro de vida dos vigilantes;

VIII - Comprovante de quitação das penas de multa eventualmente aplicadas à empresa por infração administrativa aos dispositivos desta Portaria; e

IX - Comprovante de recolhimento da taxa de alteração de atos constitutivos.

§ 1º Os requisitos dos incisos II e III somente serão exigidos caso a empresa pretenda utilizar uniforme diverso do já autorizado pelo DPF – Departamento de Polícia Federal em suas atividades de segurança privada.

§ 2º Os vigilantes deverão estar com a formação, a extensão ou a reciclagem e o seguro de vida dentro do prazo de validade.

Ainda de acordo com a Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal, as empresas autorizadas a exercer a atividade de escolta armada deverão comunicar o início de suas atividades à Secretaria de Segurança Pública da respectiva unidade da federação.



Assimile

Para a autorização de funcionamento das empresas de escolta armada, fornecida pelo Departamento de Polícia Federal, há um diferencial importante em relação às atividades de segurança patrimonial, transporte de valores e escolas de formação de vigilantes.

Esse diferencial se refere à exigência de ter, pelo menos, um ano de experiência, ou seja, a empresa que quiser prestar serviço de escolta armada não poderá ingressar diretamente nessa atividade. Ela deve ter a autorização de funcionamento, há pelo menos um ano, de empresa de segurança patrimonial e/ou transporte de valores.

Do mesmo modo, além do curso de extensão em escolta armada, o vigilante deve ter um ano de experiência em segurança patrimonial ou transporte de valores.

Atividade

O art. 66. da mesma portaria descreve as atividades da empresa de escolta armada:



Os vigilantes empenhados na atividade de escolta armada deverão compor uma guarnição mínima de quatro vigilantes, por veículo, já incluído o condutor, todos especialmente habilitados.

§ 1º Nos casos de transporte de cargas ou valores de pequena monta, a critério do contratante, a guarnição referida no caput poderá ser reduzida até a metade.

§ 2º O disposto no art. 52 aplica-se também ao serviço de escolta no que for pertinente.

§ 3º O serviço de escolta pode ser apoiado por outros veículos, desde que autorizados pela DELESP ou CV da circunscrição onde se inicie o serviço e mediante a informação prévia, com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência.

Ainda, de acordo com o art. 66 da Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal, vigilantes especialmente habilitados são aqueles que fizeram o curso de extensão em escolta armada e que tenham um ano de experiência em segurança patrimonial ou transporte de valores.

A exigência de uma guarnição com no mínimo quatro vigilantes acaba por não ser utilizada, exceto em raras ocasiões, tendo em vista o custo da escolta. Desse modo, na prática, a grande maioria das escoltas são compostas por dois vigilantes.

Como a portaria não identifica o que seriam valores de pequena monta, fica a cargo da contratante definir se haverá ou não escolta armada.

Apesar da quantidade de roubos de cargas, muitas transportadoras só utilizam a escolta por exigência da seguradora, já que, em alguns casos, o valor do seguro seria inviável sem a escolta armada.

Art. 67. A execução da escolta armada iniciar-se-á, obrigatoriamente, no âmbito da unidade da federação em que a empresa possua autorização.

Parágrafo único. Inclui-se no serviço de escolta o retorno da guarnição com o respectivo armamento e demais equipamentos, com os pernoites estritamente necessários.

Art. 68. As empresas que exercerem a escolta armada cujos veículos necessitarem, no exercício das atividades, transitar por outras unidades da federação, deverão comunicar a operação, previamente, às unidades do DPF e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF, e às Secretarias de Segurança Pública respectivas. (BRASIL, 2012)

O vigilante de escolta armada

O vigilante que trabalhará em escolta armada deve possuir, além do curso de vigilante, o curso de extensão em escolta armada.

O curso de extensão em escolta armada tem a carga horária de 50 horas/aula e o objetivo de dotar o aluno de conhecimentos, técnicas, habilidades e atitudes que o capacitem para o exercício da atividade, adotando medidas preventivas e repressivas ante os possíveis ataques. Além das aulas teóricas, o curso oferece aulas práticas de tiro, sendo 33 tiros com pistola calibre .380” e 18 tiros com a espingarda calibre 12.

A cada dois anos o vigilante deverá fazer o curso de reciclagem de escolta armada, que tem a duração de 35 horas/aula e, além das aulas teóricas, é composto por aulas práticas de tiro, sendo 18 tiros com a pistola calibre .380” e 12 tiros com a espingarda calibre 12. Com o curso de extensão ou a reciclagem vencida, o vigilante não poderá trabalhar, em hipótese alguma.

Além do curso de extensão, exige-se experiência mínima de um ano nas atividades de vigilância ou transporte de valores para trabalhar na escolta armada.

Figura 4.2 | Escolta armada



Fonte: <http://static.wixstatic.com/media/bd876d_8916b6b229204260a070c777928f9ab2.jpg/v1/fill/w_397,h_295,a_l_c,q_80,usm_0.66_1.00_0.01/bd876d_8916b6b229204260a070c777928f9ab2.webp>. Acesso em: 10 set. 2017.

O armamento de dotação da escolta armada

O art. 114 da Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal esclarece que as empresas de segurança especializadas e as de serviço orgânico de segurança somente poderão utilizar armas, munição, coletes de proteção balística e outros equipamentos descritos nessa portaria, cabendo ao Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada autorizar, em caráter excepcional e individual, a aquisição e uso pelas empresas de outras armas e equipamentos, considerando as características estratégicas de sua atividade ou sua relevância para o interesse nacional, conforme apresentado a seguir:



§ 1º As empresas de vigilância patrimonial poderão dotar seus vigilantes, quando em efetivo serviço, de revólver calibre 32 ou 38, cassetete de madeira ou de borracha, e algemas, vedando-se o uso de quaisquer outros instrumentos não autorizados pelo Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada.

§ 2º As empresas de transporte de valores e as que exercerem a atividade de escolta armada poderão dotar seus vigilantes de carabina de repetição calibre 38, espingardas de uso permitido nos calibres 12, 16 ou 20,

e pistolas semiautomáticas calibre .380" e 7,65 mm, além dos instrumentos previstos no § 1º. [...]

§ 11. Nas atividades de transporte de valores e escolta armada, as empresas poderão dotar seus vigilantes das seguintes armas e munições não letais, de média distância – até cinquenta metros – e outros produtos controlados:

I - Espargidor de agente químico lacrimogêneo (CS ou OC) de até 70 g, em solução (líquido), espuma ou gel e outras substâncias de utilização similar, autorizadas por portaria do Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada, desde que seu uso na atividade de segurança privada seja permitido pelo Exército Brasileiro ou órgão competente;

II - Arma de choque elétrico de contato direto e de lançamento de dardos energizados;

III - Granadas fumígenas lacrimogêneas (CS ou OC) e fumígenas de sinalização;

IV - Munição no calibre 12 lacrimogêneas de jato direto;

V - Munição no calibre 12 com projéteis de borracha ou plástico;

VI - Lançador de munição não letal no calibre 12;

VII - máscara de proteção respiratória modelo facial completo; e

VIII - filtros com proteção contra gases e aerodispersóides químicos e biológicos. [...]

§ 13. As armas de fogo em utilização pelos vigilantes da empresa devem estar sempre acompanhadas de cópia autenticada do respectivo registro. (BRASIL, 2012)

Deve ficar claro que o vigilante de escolta armada, para utilizar as armas não letais, precisará do curso de extensão em equipamentos não letais I e II, no caso do armamento não letal previsto para a escolta armada.

As empresas de segurança especializadas somente serão autorizadas a adquirir armas, munição, coletes à prova de bala e outros produtos controlados se estiverem com a autorização de funcionamento e o certificado de segurança válidos.

O art. 115 da Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal autoriza as empresas de escolta armada a adquirirem:



I - Espargidor de agente químico lacrimogêneo (CS ou OC) e arma de choque elétrico em quantidade igual à de seus vigilantes;

II - Duas granadas fumígenas lacrimogêneas (Capsaicina – OC ou Ortoclorobenzalmalonitrilo – CS) e duas granadas fumígenas de sinalização, por veículo utilizado em transporte de valores ou escolta armada;

III - Munições calibre 12 lacrimogêneas de jato direto (OC ou CS) e munições calibre 12 com projéteis de borracha ou plástico em quantidade igual à de munição comum que poderia adquirir;

IV - Um lançador de munição não letal no calibre 12, por veículo utilizado em transporte de valores ou escolta armada; e

V - Quatro máscaras de proteção respiratória facial, por veículo utilizado no transporte de valores ou escolta armada. [...]

Art. 121. As armas de fogo utilizadas pelos vigilantes em serviço deverão estar municadas com carga completa. (BRASIL, 2012)

Isso quer dizer que, no caso do revólver, por exemplo, se ele possuir um tambor com capacidade de seis tiros, ele deve estar carregado com seis cartuchos, de modo que nenhuma de suas câmaras fique vazia.

Na atividade de transporte de valores e escolta armada a quantidade mínima de munição portada deverá ser de duas cargas completas por cada arma que a empresa empregar em serviço. O uso do colete balístico é obrigatório.

Comboio

Conceitualmente, comboio é um conjunto de viaturas de transporte de mercadorias ou de pessoas que seguem, geralmente, em fila e para um mesmo destino.

De acordo com Moretti (2005), a escolta é corpo de tropa destacado para acompanhar, guardar ou defender pessoas ou cargas. Consiste em uma guarnição de vigilantes destacados para garantir o transporte de determinados tipos de cargas, defendendo-as contra roubos.

No caso das escoltas armadas o procedimento é que o carro da escolta siga atrás do autocarga, mantendo uma distância segura, sem perder de vista o caminhão e mantendo-se logo na sequência dele, sem deixar que outros veículos fiquem entre o autocarga e o carro de escolta.

Para a formação do comboio, para cargas de altíssimo valor, de acordo com Moretti (2005), o ideal é que se tenha, no mínimo, três veículos envolvidos na operação, sendo um como destacamento **PRECURSOR**, que vai à frente, checando todo o trajeto; outro que é o veículo **AVANÇADO**, que vai à frente do veículo escoltado; e um último veículo, denominado **SEGURANÇA**, que vai atrás do comboio.

Sabemos que normalmente a escolta é realizada com apenas um veículo, o da **SEGURANÇA**, porém quando o número de caminhões escoltados for maior do que quatro, será necessário mais de um veículo de escolta.



Refleta

Com a quantidade crescente do roubo de cargas no Brasil, a solução estaria na melhora das escoltas de valores? Será que as tecnologias utilizadas ainda não são suficientes? Como a legislação deveria tratar esse tipo de crime?

Refleta sobre esses questionamentos e identifique as melhorias que seriam ideais para esse segmento.



Exemplificando

Leia a notícia sobre roubos de cargas de uma grande empresa de eletrônicos e as informações do Sindicato das Empresas de Escolta do Estado de São Paulo (SEMEEESP) em relação ao uso de motocicletas nas escoltas de cargas, fato que é proibido pela legislação de segurança privada. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/sorocaba-jundiai/noticia/2015/08/doi-roubos-de-cargas-ocorrem-em-jundiai-em-menos-de-meia-hora.html>>. Acesso em: 12 set. 2017.

Observe que o uso das motos não é mencionado.

Disponível em: <<https://www.semeesp.com.br/single-post/2015/08/13/ Empresas-contratam-Escolta-Armada-Clandestina-e-registram-preju%C3%ADzos>>. Acesso em: 10 set. 2017.

Infelizmente, o uso de empresas clandestinas de segurança privada, em todas as atividades, vem crescendo, o que coloca em risco os ativos das empresas contratantes e, em muitos casos, os próprios pseudosseguanças passam as informações para o cometimento do crime.

Sem medo de errar

Observe que a legislação brasileira de segurança privada exige uma série de requisitos para a abertura de uma empresa de escolta armada, inclusive diferenciando-a das empresas de segurança patrimonial e transporte de valores, pois exige um ano de experiência, seja em transporte de valores ou segurança patrimonial.

Você, como gestor de segurança da Protex – Segurança Patrimonial e Escolta Armada, deve contratar e manter sob contrato pelo menos oito vigilantes especialmente habilitados (curso de vigilante e extensão em escolta armada) e que tenham experiência mínima de um ano nas atividades de vigilância ou transporte de valores.

Além disso, deve comprovar a posse ou propriedade de, no mínimo, dois veículos. Veja como você, sendo o gestor de segurança, terá de conhecer as características dos veículos de escolta para orientar o pessoal de compra da Protex – Segurança Patrimonial e Escolta Armada. Nesse caso os requisitos exigidos são os mesmos previstos na Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal, que são:

- Estar em plenas condições de uso.
- Possuir quatro portas.
- Ter sistema de radiocomunicação ininterrupta com a central da empresa de segurança.
- Ser identificados e padronizados, com inscrições externas que contenham o nome, o logotipo e a atividade executada pela empresa (escolta armada).

Para a autorização ou revisão da autorização de funcionamento da empresa de escolta armada será necessário o envio de requerimento ao Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada,

Os documentos a serem anexados ao requerimento são:

I - Relação atualizada dos empregados, das armas, das munições e dos veículos utilizados;

II - Memorial descritivo do uniforme dos vigilantes, mencionando apito com cordão, nome e logotipo da empresa, plaqueta de identificação, acompanhado de fotografias coloridas de corpo inteiro de frente e costas do vigilante devidamente fardado;

III - Declaração das Forças Armadas, dos órgãos de segurança pública federais e estaduais e das guardas municipais ou das DELESP e CV, informando que o modelo de uniforme apresentado não é semelhante aos utilizados por aquelas instituições;

IV - Cópia dos documentos de posse ou propriedade de, no mínimo, dois veículos de escolta para uso exclusivo da empresa, dotados de sistema de comunicação, identificados e padronizados na forma do art. 63, inciso III, alínea "c";

V - Fotografias coloridas das partes da frente, lateral e traseira do veículo;

VI - Autorização para utilização de frequência concedida pelo órgão competente ou contrato com prestadora de serviço;

VII - Comprovante da contratação de seguro de vida dos vigilantes;

VIII - Comprovante de quitação das penas de multa eventualmente aplicadas à empresa por infração administrativa aos dispositivos desta Portaria; e

IX - Comprovante de recolhimento da taxa de alteração de atos constitutivos.

§ 1º Os requisitos dos incisos II e III somente serão exigidos caso a empresa pretenda utilizar uniforme diverso do já autorizado pelo DPF – Departamento de Polícia Federal em suas atividades de segurança privada.

§ 2º Os vigilantes deverão estar com a formação, a extensão ou a reciclagem e o seguro de vida dentro do prazo de validade. (BRASIL, 2012)

Ainda de acordo com a Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal, as empresas autorizadas a exercer a atividade de

escolta armada deverão comunicar o início de suas atividades à Secretaria de Segurança Pública da respectiva unidade da federação.

Os vigilantes empenhados na atividade de escolta armada deverão compor uma guarnição mínima de quatro vigilantes por veículo, já incluído o condutor, todos especialmente habilitados, com curso de formação e extensão em escolta armada. Nos casos de transporte de cargas ou valores de pequena monta, a critério do contratante, a guarnição poderá ser de dois vigilantes, no mínimo.

Veja que esses exemplos são muito corriqueiros para o gestor de segurança e dependem do seu conhecimento técnico para auxiliá-los. Você, como gestor de segurança da empresa Protex – Segurança Patrimonial e Escolta Armada, precisa conhecer profundamente a Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal e, a partir desse conhecimento, desenvolver as ações para cumprir todas as missões relativas às atividades da escolta armada.

Avançando na prática

Veículo para uso na escolta armada

Descrição da situação-problema

Os veículos utilizados na escolta armada têm características especiais que estão expressas na Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2012).

Para a realização da compra de novos veículos e posterior caracterização para uso na escolta armada, quais orientações você daria para a empresa?

Vale lembrar que não há limite legal para uso de veículos na escolta armada. Normalmente, está limitado ao contrato e valores a serem escoltados, assim como ao número de caminhões que farão o transporte de mercadorias.

Resolução da situação-problema

A Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal,

no seu art. 63, parágrafo III (BRASIL, 2012), exige que a empresa comprove a posse ou propriedade de, no mínimo, dois veículos, os quais deverão apresentar as seguintes características:

a) Estar em perfeitas condições de uso.

b) Quatro portas e sistema que permita a comunicação ininterrupta com a sede da empresa em cada unidade da federação em que estiver autorizada.

c) Serem identificados e padronizados, com inscrições externas que contenham o nome, o logotipo e a atividade executada pela empresa.

Faça valer a pena

1. O desempenho da atividade de escolta armada no Brasil possui exigências especiais, que são explicitadas na Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal.

Essas exigências descrevem as características dos veículos utilizados na escolta armada, seu armamento de dotação e a qualificação dos vigilantes que atuarão nessa atividade.

Para os vigilantes que trabalharão em escolta armada, quais as exigências necessárias que poderão habilitá-lo para desempenhar essa função?

a) Curso de formação de vigilante e extensão em escolta armada.

b) Curso de formação de vigilante e experiência de um ano como vigilante patrimonial ou de transporte de valores.

c) Curso de formação de vigilante, extensão em transporte de valores e experiência de um ano como vigilante patrimonial ou de transporte de valores.

d) Curso de formação de vigilante, extensão em escolta armada e experiência de um ano como vigilante patrimonial ou de transporte de valores.

e) Curso de formação de vigilante, reciclagem e experiência de um ano como vigilante patrimonial ou de transporte de valores.

2. A criminalidade tem atuado diretamente no roubo de carga nas principais rodovias do Brasil, principalmente no eixo Rio–São Paulo, onde ocorre o maior número de roubos de cargas do Brasil.

É cada vez maior o número de empresas de transportes que utilizam meios de segurança eletrônica e escolta armada para proteger seu patrimônio durante os deslocamentos.

Há um grande número de roubos de cargas no Brasil, perpetrado por marginais cada vez mais bem armados e aparelhados com equipamentos eletrônicos para uso contra a tecnologia de segurança empregada pelas transportadoras. Para fazer frente aos roubos, qual é o armamento de dotação da guarnição de escolta armada?

- a) Revólver calibre .32" ou .38", pistolas calibre 7,65 mm ou .380", carabina calibre .38" e espingarda calibre 12, 16 ou 20.
- b) Revólver calibre .32" ou .38", carabina calibre .38" e espingarda calibre 12, 16 ou 20.
- c) Pistolas calibre 7,65 mm ou .380", carabina calibre .38" e espingarda calibre 12, 16 ou 20.
- d) Pistolas calibre 7,65 mm ou .380" e espingarda calibre 12, 16 ou 20.
- e) Revólver calibre .32" ou .38", pistolas calibre 7,65 mm ou .380", carabina calibre .38" e espingarda calibre 12.

3. A Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal prevê que nas atividades de transporte de valores e escolta armada, as empresas poderão dotar seus vigilantes de armas e munições não letais, de média distância – até cinquenta metros – e outros produtos controlados, por exemplo:

- I. Espargidor de agente químico lacrimogêneo.
- II. Arma de choque elétrico de contato direto e de lançamento de dardos energizados.
- III. Granadas fumígenas lacrimogêneas (CS ou OC) e fumígenas de sinalização.
- IV. Munição no calibre 12 lacrimogêneas de jato direto.
- V. Munição no calibre 12 com projéteis de borracha ou plástico.
- VI. Lançador de munição não letal no calibre 12.
- VII. Máscara de proteção respiratória modelo facial completo.

Para que o vigilante que já trabalha na escolta armada possa utilizar as armas não letais previstas na Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal, quais cursos serão exigidos?

- a) Curso de formação de vigilante e extensão em escolta armada.
- b) Curso de extensão em equipamentos não letais I.
- c) Curso de extensão em equipamentos não letais I e II.
- d) Experiência de, no mínimo, um ano em segurança patrimonial ou transporte de valores.
- e) Curso de formação de vigilante, extensão em escolta armada e reciclagem.

Seção 4.2

Procedimentos operacionais peculiares

Diálogo aberto

Conforme mencionado na seção anterior, de acordo com informações da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC) e do Guia do Transportador – TCR (2017), entre 2010 a 2016 o roubo de carga no Brasil teve um aumento de 48% em seus níveis. Isso, por consequência, gerou um prejuízo na ordem de mais de R\$ 8 bilhões para as empresas.

Com isso, observamos que o roubo de cargas é um crime que tem ganhado espaço nas mídias devido ao seu crescimento constante, que causa impacto em toda a sociedade.

A diretoria da Protex – Segurança Patrimonial e Escolta Armada, atenta a essa ascensão do crime de roubo de cargas, determinou que você, como gestor de segurança, prepare os vigilantes de escolta para seguir em missão. Isso é uma rotina no seu dia a dia, portanto:

Quais orientações sobre o briefing você daria aos vigilantes?

Quais orientações operacionais peculiares você deverá dar à equipe da escolta para o horário do almoço durante a viagem?

Com o grande número de roubos de cargas, quais as orientações em relação a dar caronas?

Veja que essas são orientações operacionais peculiares à equipe de escolta armada e devem ser do conhecimento do gestor de segurança, pois ele é o responsável pela segurança de suas equipes que saem em missões que podem levar dias de viagem, indo de São Paulo, por exemplo, à Bahia, acompanhando, na maioria das vezes, um autocarga pesado e lento.

As orientações de segurança devem ficar claras para a equipe de escolta e é você quem transmitirá essas orientações.

Ao término desta seção de ensino você conhecerá as principais características de uma empresa de escolta armada, suas peculiaridades e operacionalidade.

Vamos lá!

Não pode faltar

A cartilha de Escolta Armada e Segurança Pessoal Armada (IUGA, 2012), considera Escolta Armada o serviço executado por empresa de Segurança Privada, devidamente autorizada pela Polícia Federal do Brasil, de auxílio à proteção de carga, acondicionada e transportada por veículos automotivos apropriados, tais como: carretas/caminhões, balsas e barcos, além de aeronaves nas áreas onde é impossível o tráfego com veículos automotivos, que também transportam cargas visadas pela criminalidade.

De acordo com a Portaria do Departamento de Polícia Federal nº 3.233/2012, de 10 de dezembro de 2012 (BRASIL, 2012), a escolta armada é uma atividade que visa garantir o transporte de qualquer tipo de carga ou de valor, incluindo o retorno da equipe com o respectivo armamento e demais equipamentos, com os pernoites estritamente necessários.

Em 2009 houve uma mudança na legislação, a partir da publicação da Portaria 408 do Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2009b) que inclui o retorno da equipe com o armamento e outros equipamentos. Essa alteração foi muito bem-vinda ao setor de segurança privada e deveu-se ao fato de muitas escoltas, no retorno das missões, terem suas armas apreendidas pela Polícia Rodoviária, pois alguns policiais entendiam que a escolta armada só seria possível enquanto a guarnição estivesse escoltando o autocarga.

Com a redação atualizada, são evitados problemas operacionais para as empresas de escolta armada, acabando com a dúvida existente.

A legislação também exige que a escolta sempre tenha início no estado onde a empresa possui a autorização de funcionamento. Além disso, no caso de a escolta armada ter de sair do seu estado de origem e passar por outras unidades da federação, ela deve informar, com antecedência de 24 horas, os órgãos competentes, nos estados e municípios pelos quais irá trafegar sobre os dados da viatura, seus agentes e armamentos utilizados. Devem ser informados:

- DELESP – Delegacia de Controle da Segurança Privada.
- Secretaria de Segurança Pública.
- Polícia Rodoviária Federal, que, por sua vez, tem autorização específica para realizar as fiscalizações em qualquer viatura de

escolta armada que trafegue pelas Rodovias Federais (Portaria nº 1 de 4 de janeiro de 2002, Instrução Normativa nº 004/2001 - CGO).

Figura 4.3 | Escolta



Fonte: <<http://www.taeseguranca.com.br/commom/img/servicos/servicos-de-seguranca/escolta-armada.jpg>>. Acesso em: 10 set. 2017.

A importância do briefing antes da missão

O briefing nada mais é do que uma conversa entre a guarnição da escolta armada e o motorista. Devemos pensar que essas instruções podem ter a participação de vários vigilantes e vários motoristas, o que dependerá do tipo de missão a ser cumprida. De qualquer modo, é o tipo de escolta que começa com a demonstração de profissionalismo dos vigilantes e essa demonstração vai ajudar a concluir a escolta sem alterações.

Os vigilantes devem demonstrar conhecimento da tarefa a ser executada, passando confiança aos motoristas. Para isso, eles devem estar com o uniforme completo e ajustado. Devem estar asseados, com uniforme limpo e bem passado. A pontualidade é outro fator-chave para demonstrar o grau de profissionalismo da empresa de escolta armada e dos vigilantes.

Esses são os parâmetros iniciais para começar o briefing. Os objetivos do briefing são:

- Conhecer os motoristas.
- Passar as informações sobre as condições da viagem.
- Determinar pontos de paradas agendadas.
- Determinar locais de pernoites, preestabelecidos pela empresa.

- Determinar sinais para indicar algumas situações, como veículos suspeitos, aumentar a velocidade, reduzir a velocidade, encostar e outros que julgar necessário.
- Deixar claro que não será permitido o uso de bebidas alcoólicas durante a viagem.
- Horário das refeições.
- Determinar as paradas que devem ocorrer para descanso do motorista a cada 05h30 de viagem, de acordo com a Lei 13.103/2015 (BRASIL, 2015).
- Deixar claro que qualquer tipo de carona está proibido.
- Orientar sobre o sigilo das informações relativas aos produtos, destinos e tudo o que tiver relação com a viagem.
- Outras orientações que julgar necessário.

O ideal é que o autocarga e o veículo da escolta armada possuam rádio HT para se comunicarem, em caso de necessidade, durante a viagem.

De acordo com Moretti (2007), o sigilo sobre a operação deve ser mantido em todos os lugares e com todas as pessoas, mesmo com policiais.

Os vigilantes devem mostrar sua preocupação com a segurança do motorista, alertando-o quanto aos procedimentos da escolta e sua finalidade.



Assimile

Cerca de 61% dos transportes realizados no Brasil são por rodovias, então o transporte rodoviário ainda será uma realidade no Brasil durante muitos anos e, infelizmente, com uso cada vez mais necessário da escolta armada para dar segurança ao transporte de produtos.

Portanto, a guarnição da escolta armada deverá, cada vez mais, trabalhar de forma profissional, evitando comportamentos que desabonem o nome da empresa e a sua própria profissão.

Sob nenhum pretexto o vigilante deve mexer com pessoas que passam nas ruas ou nos locais de parada. Deve evitar qualquer tipo de discussão com outros motoristas ou transeuntes.

O vigilante também deve atender aos policiais de maneira educada e respeitosa, evitando qualquer tipo de desavença, mesmo que haja

alguma exigência descabida por parte do policial. Nesse caso, o fato deve ser comunicado imediatamente à base da empresa.

Sempre que for parado para fiscalização, deve-se procurar identificar o nome dos policiais e o número da viatura. Além disso, é necessário comunicar o ocorrido à base, posteriormente.

A guarnição deve ser orientada a evitar brincadeiras entre eles e, principalmente, com os motoristas.

O gestor de segurança deve orientar quanto ao comportamento, atitude e apresentação da guarnição, que influenciará na disciplina da escolta e, conseqüentemente, no resultado da missão.

Caronas

Os riscos do roubo de cargas estão presentes nas estatísticas diárias e qualquer vulnerabilidade no transporte de produtos pode aumentar a probabilidade de que a missão acabe por fazer parte dessa estatística, além de colocar a vida do motorista e dos vigilantes em risco. Portanto, a carona deve ser terminantemente proibida nas boleias dos caminhões, mesmo quando se tratar de pessoas conhecidas do motorista ou de policiais.

O motorista e os vigilantes não precisam se indispor com os policiais, bastando informar que a proibição é uma das regras da empresa e que pode gerar punições graves ao motorista.

Essa proibição também se refere à carona para mulheres. Diversas mulheres trabalham com o crime organizado, o que mais atua no roubo de cargas, e buscam informações dos motoristas ou vigilantes. Conversas nos postos de combustíveis, nos restaurantes de estradas e locais de pernoite tendem a se relacionar ao motivo da viagem, tipo de produto carregado, locais de parada etc. Pessoas que buscam essas informações são conhecidas como engenheiros sociais, que fazem perguntas, aparentemente, despretensiosas, mas na verdade conseguem montar um mosaico de informações para serem usadas nos roubos de cargas.

Em muitos casos, são pessoas que passam grande parte do tempo em locais onde os caminhoneiros costumam parar e fazem amizades, fazendo com que eles baixem a guarda e falem sobre os assuntos que deveriam ser sigilosos.

Paradas previstas e imprevistas

São consideradas paradas previstas aquelas que foram anteriormente agendadas, seja para refeições, descanso, abastecimento ou pernoite. O ideal é que a empresa de escolta armada e/ou a transportadora definam os locais em que serão realizadas as paradas.

Devemos lembrar que as escoltas podem durar dias seguidos e todo o trajeto deve ser criteriosamente planejado, identificando os pontos de parada.

Os veículos da escolta armada sempre deverão estacionar de traseira para parede ou local seguro, sempre com a frente voltada para rua ou rodovia, para propiciar saída rápida e sem manobras em caso de necessidade.

Também é necessário planejar o que fazer, caso ocorra uma pane, por exemplo, no caminhão ou no veículo de escolta, ou ainda, um acidente. Essas são as paradas não programadas, mas que devem ser planejadas, caso ocorram, definindo-se quais seriam os procedimentos da guarnição.

Em caso de acidente de trânsito em que a viatura de escolta seja envolvida, os vigilantes deverão ter atenção redobrada com os transeuntes da rodovia ou avenida, dependendo do local do acidente. Os vigilantes devem solicitar socorro, caso haja vítima, e permanecer no local. A atenção com relação ao armamento e equipamentos deve ser total, haja vista que, nesses casos, é comum a aglomeração de pessoas. O veículo deve ser trancado e os vigilantes devem se posicionar de forma a se proteger em caso de tentativa de roubo. Esse é um procedimento padrão para qualquer situação de parada não programada.

No caso de pane no autocarga ou no veículo de escolta, os procedimentos adotados são parecidos, porém dependem de comunicação entre os motoristas. Por isso, o briefing deve prever os sinais entre os motoristas da guarnição e do autocarga, que devem ser simples e de fácil compreensão, de modo que o outro motorista entenda e siga as orientações previstas. Se possível, eles irão parar em local mais seguro, como num posto de gasolina existente na rodovia. Não sendo possível, devem parar no acostamento. O motorista comunicará o fato à transportadora para evitar problemas de travamento das portas, sirene etc. O motorista deve verificar o problema e, se for o caso, chamar apoio mecânico para auxiliar.

A guarnição da escolta descerá do veículo, comunicará a ocorrência à base da empresa de escolta armada e fará a segurança do local até o momento de seguir viagem.

Caso o problema ocorra com o veículo da escolta, o procedimento é parecido, sendo necessária a comunicação por sinais preestabelecidos, o autocarga encostará no mesmo local do veículo de escolta e comunicará o fato à transportadora. Dependendo do problema do veículo da escolta, a transportadora poderá mandar o autocarga se deslocar para um local mais seguro e aguardar novas orientações, que dependerão das condições do veículo de escolta ou das condições de socorro ao veículo.

Nem sempre será possível o envio de outro veículo de escolta, fato que dependerá da distância da base mais próxima do local. Em alguns casos, a transportadora determinará a continuidade da viagem sem a escolta e essa decisão está relacionada ao contrato da transportadora, distância do local de entrega, prazo de entrega etc.

Em qualquer situação que exija a parada e o desembarque da guarnição da escolta armada, deve-se ter em mente que o veículo nunca ficará abandonado, mesmo para a parada de refeições ou necessidades fisiológicas. Além disso, é importante que o vigilante observe sempre o nome da rodovia por onde está transitando, qual a altura da quilometragem e que se mantenha atento. Se estiver na cidade, deve procurar identificar as ruas por onde transita e o nome do bairro – todas essas informações serão necessárias para facilitar a identificação do local, caso ocorra uma emergência.

A ida do vigilante ao restaurante ou ao banheiro sempre será desarmada, cabendo ao vigilante que ficou no veículo a guarda das armas. Esse procedimento será o mesmo, ainda que haja mais de uma equipe de escolta armada, nesse caso, metade da guarnição vai fazer a refeição, por exemplo, enquanto a outra metade faz a segurança do autocarga e do armamento que deve permanecer no veículo.

Quando houver necessidade de pernoite em hotel, as armas devem ser deixadas descarregadas em local seguro, no cofre do hotel.

Este procedimento dá a garantia legal para a guarnição da escolta armada, evitando problemas.

Figura 4.4 | Segundo exemplo de escolta



Fonte: <<http://www.megavig.com.br/imagens/escolta-armada-02.jpg>>. Acesso em: 10 set. 2017.

Distância entre a escolta e o autocarga

De acordo com a cartilha de Escolta Armada e Segurança Pessoal Armada (IUGA, 2012), a orientação é para que o veículo da escolta permaneça em um raio de 50 a 100 metros do autocarga, mantendo sempre contato visual pelos motivos que seguem:

- Se o veículo de escolta e o autocarga estiverem muito próximos, este autocarga pode ser facilmente abordado por marginais ou se envolver em acidente de colisão traseira com o veículo de escolta.
- Se estiver muito longe, haverá a flutuação do trânsito, fazendo com que o autocarga se distancie e a escolta o perca de vista, podendo ser abordado por marginais, ou o comboio ser invadido por veículos particulares, prejudicando a visão.
- Quando houver duas viaturas de escolta armada na operação, orienta-se que uma fique à frente e outra no fim do comboio escoltado, encerrando-o.
- No caso de haver três ou mais viaturas de escolta armada, orienta-se, além do parágrafo anterior, que se utilize a terceira viatura de escolta como batedor e flutuador, podendo seguir à frente e à retaguarda, efetuando a função de batedor e observador.

- Em hipótese alguma o vigilante da guarnição da escolta armada pode viajar na boleia do caminhão autocarga. Esse procedimento é considerado crime de porte ilegal de arma e o vigilante poderá ser preso.



Refleta

Na atividade de escolta armada há uma quantidade muito grande de empresas clandestinas. Em muitos casos, há escoltas realizadas por policiais e até por pessoas fazendo uso de motocicletas.

Como seria a atividade de escolta armada sem uma legislação tão específica como a que temos hoje?

Refleta sobre essa questão e busque identificar quais seriam os cenários mais prováveis para esse tipo de atividade sem a regulamentação necessária, sejam eles bons ou ruins.

Seria possível que o roubo de cargas aumentasse ainda mais?



Exemplificando

O vigilante que trabalha em escolta armada deve, preferencialmente, ter CNH – Carteira Nacional de Habilitação. Essa não é uma exigência legal, mas é uma imposição das empresas de escolta armada para a contratação do vigilante, que se justifica, pois em uma situação de emergência, pode haver a necessidade de o vigilante ter de dirigir o veículo, caso o motorista sofra algum tipo de lesão.

Além disso, a própria rotina na direção do veículo é muito cansativa e poderá haver revezamento entre os vigilantes. No entanto, esse cansaço não se deve apenas à atenção necessária ao ato de dirigir, mas também às suas outras demandas, como identificar pessoas e veículos em atitude suspeita nas proximidades da escolta, principalmente quando estiver na área urbana, onde o veículo anda em velocidade muito reduzida. A atenção deve ser mantida tanto na ida quanto no retorno da escolta, pois eles estarão trazendo o armamento, munição e equipamentos que são atrativos para os criminosos.

De acordo com a cartilha de Escolta Armada e Segurança Pessoal Armada (IUGA, 2012), a maioria dos acidentes de trânsito acontece no retorno das escoltas à sua base operacional.

Os veículos devem estar equipados com sistema de comunicação via rádio. Também deve ter sistema de passagem livre de pedágios, como o "Sem Parar", além de um sistema de rastreamento por GPS.



Pesquise mais

Para saber mais, leia a Cartilha de Escolta Armada e Segurança Pessoal Armada.

Disponível em: <<http://arquivos.sesvesp.com.br/files/downloads/21/cartilha-escolta-2014-3%C2%BA-edicao.pdf>>. Acesso em 10 set. 2017.

Sem medo de errar

As orientações que o gestor deve dar aos vigilantes que farão a escolta armada é, primeiramente, sobre a importância do briefing, antes do início da missão.

Além de estabelecer uma sinergia com os motoristas, é importante que eles entendam que as orientações buscam apenas dar maior segurança na missão, com o objetivo de conseguirem fazer um percurso sem ocorrências e de todos chegarem ao destino.

Assim, os objetivos do briefing são:

- Conhecer os motoristas.
- Passar as informações sobre as condições da viagem.
- Determinar pontos de paradas agendadas.
- Determinar locais de pernoites, preestabelecidos pela empresa.
- Determinar sinais para indicar algumas situações, como a identificação de veículos suspeitos, indicação para aumentar a velocidade, reduzir a velocidade, encostar, e outras que julgar necessário.
- Deixar claro que não será permitido o uso de bebidas alcoólicas durante a viagem.

- Determinar as paradas que devem ocorrer para descanso do motorista a cada 05h30 de viagem, de acordo com a Lei 13.103/2015 (BRASIL, 2015).
- Deixar claro que qualquer tipo de carona está proibido.
- Orientar sobre o sigilo das informações relativas aos produtos, destinos e tudo o que tiver relação com a viagem.
- Outras orientações que julgar necessário.

O ideal é que o autocarga e o veículo da escolta armada possuam rádio HT para se comunicarem, em caso de necessidade, durante a viagem.

Outro ponto importante é agendar os horários e locais para as refeições, de acordo com a programação da empresa de escolta armada ou da transportadora.

Em qualquer situação que exija a parada e o desembarque da guarnição da escolta armada, deve-se ter em mente que o veículo nunca ficará abandonado, mesmo para a parada de refeições ou de necessidades fisiológicas. Em nenhuma situação o vigilante deverá ir ao refeitório ou afastar-se do veículo com o armamento. Este deve ficar no veículo, que sempre terá um vigilante cuidando tanto do armamento quanto do equipamento do veículo de escolta armada.

Os riscos do roubo de cargas estão presentes nas estatísticas diárias e qualquer vulnerabilidade no transporte de produtos pode aumentar a probabilidade de que a missão acabe por fazer parte dessa estatística, além de colocar a vida do motorista e dos vigilantes em risco. Portanto, a carona deve ser terminantemente proibida nas boleias dos caminhões, mesmo quando se tratar de pessoas conhecidas do motorista ou de policiais. O motorista e os vigilantes não precisam se indispor com os policiais, bastando informar que a proibição é uma das regras da empresa e que pode gerar punições graves ao motorista. Essa proibição também se refere à carona para mulheres. Diversas mulheres trabalham com o crime organizado, o que mais atua no roubo de cargas, e buscam informações dos motoristas ou vigilantes.

Veja que são orientações operacionais peculiares à equipe de escolta armada e devem ser do conhecimento do gestor de segurança, pois ele é o responsável pela segurança das equipes que saem em missões que podem levar dias de viagem, indo de São

Paulo, por exemplo, à Bahia, sempre acompanhando um autocarga pesado e, na maioria das vezes, lento.

As orientações de segurança devem ficar claras para a equipe de escolta e é você quem as transmitirá.

Avançando na prática

Distância entre a escolta e o autocarga na área urbana

Descrição da situação-problema

Devido a problemas operacionais na empresa Protex – Segurança Patrimonial e Escolta Armada, quatro vigilantes recém-contratados farão a escolta de um caminhão que transportará cigarros, um dos produtos mais cobiçados pelos criminosos.

A escolta será dentro do perímetro urbano da cidade de São Paulo e os vigilantes aguardam orientações sobre o procedimento, em relação à distância do veículo de escolta e o autocarga em áreas urbanas.

Quais orientações o gestor de segurança deve fornecer aos vigilantes da guarnição? Há diferenças entre a distância que deve ser mantida entre o veículo de escolta e o autocarga estando ou não na rodovia?

Resolução da situação-problema

No perímetro urbano a escolta deve manter a menor distância possível do autocarga, de modo a impedir que outros veículos se posicionem entre o autocarga e o veículo de escolta.

Deve-se dar atenção especial às passagens nos semáforos do autocarga e o veículo de escolta, mantendo o contato visual com o autocarga.

Também, na área urbana, a guarnição deve estar atenta aos transeuntes, principalmente quando o veículo estiver parado devido ao trânsito do local ou semáforo fechado.

Essa situação é diferente de quando a operação ocorre em rodovias, em que a distância deve ser entre 50 e 100 metros com o objetivo de manter uma condição que evite acidentes.

Faça valer a pena

1. A escolta armada sempre terá início no estado, onde a empresa tiver autorização de funcionamento.

Logo de início, o procedimento mais adequado e recomendado pelas empresas de escolta armada é realizar um briefing de segurança, com a finalidade de acertar os detalhes para o cumprimento da missão com segurança.

Identifique, nas alternativas a seguir, qual delas faz parte dos objetivos do briefing de segurança, realizado antes do início da missão, entre os vigilantes e motoristas:

- a) Determinar a velocidade mínima do comboio.
- b) Determinar pontos de paradas agendadas.
- c) Perguntar onde os motoristas preferem fazer suas refeições.
- d) Informar os locais de preferência dos vigilantes para o pernoite.
- e) Informar o valor do frete aos motoristas.

2. A escolta armada, em muitas situações, passa por várias cidades e estados para chegar ao local em que a carga será entregue.

Essas viagens podem levar dias e imprevistos podem acontecer. Por isso, os vigilantes devem estar treinados para essas situações, que devem ser previstas pela empresa, a qual deve criar procedimentos e treinar seus colaboradores.

Em qualquer missão de escolta armada, paradas não programadas podem ser necessárias. Dentre as alternativas a seguir, identifique aquela que se caracteriza como parada não programada:

- a) Local de parada para almoço.
- b) Local de parada para refeições.
- c) Pane mecânica no autocarga.
- d) Parada para descanso dos motoristas.
- e) Parada para abastecimento do autocarga.

3. A escolta armada é uma das atividades da segurança privada que, por sua vez, possui legislação específica, com exigências especiais para o vigilante. São essas exigências que distinguem a necessidade de experiência anterior,

seja em segurança patrimonial ou no transporte de valores, para poder exercer a função de vigilante de escolta armada.

O armamento de dotação do vigilante de escolta é idêntico ao do vigilante de transporte de valores, que se diferencia dos demais.

De acordo com a legislação de segurança privada, o uso do armamento é restrito ao local de trabalho, levando-se em consideração as escoltas, o transporte de valores e a segurança pessoal privada.

Identifique, nas alternativas a seguir, o motivo da proibição do vigilante de escolta armada viajar na boleia do autocarga:

- a) Conluio entre o vigilante e o motorista.
- b) Conflito de interesses entre vigilante e motorista.
- c) Distração do vigilante durante a missão.
- d) A central de monitoramento identificar que há mais de uma pessoa na boleia do caminhão.
- e) Porte ilegal de arma.

Seção 4.3

Procedimentos operacionais essenciais

Diálogo aberto

A escolta armada é uma das atividades da segurança privada que deve ser executada por empresas que possuam autorização de funcionamento do Departamento de Polícia Federal. Sua missão é dar proteção ao autocarga para que ele chegue ao seu local de destino com segurança.

Para a efetivação da missão de escolta é imperativo que os vigilantes estejam treinados e conheçam os procedimentos legais e de segurança para a execução da escolta armada.

O gestor de segurança da empresa de escolta armada é o responsável pela dinâmica e sistematização dos treinamentos da guarnição da escolta. Nesse treinamento atribuído ao gestor de segurança da Protex – Segurança Patrimonial e Escolta Armada, cabe ressaltar a importância do posicionamento da guarnição no veículo de escolta, da documentação exigida para o vigilante e do equipamento. Assim, o gestor de segurança deve aplicar o treinamento à equipe de escolta a fim de responder às seguintes perguntas:

Qual o posicionamento ideal para a guarnição da escolta armada?

Quais os documentos exigidos dos vigilantes?

Quais os documentos exigidos da empresa?

Quais armas os vigilantes usarão e quais os documentos necessários?

Após o treinamento, a equipe de escolta estará pronta para a missão e cabe a você a aplicação do treinamento e preparação da documentação.

Após a conclusão desta seção, você conhecerá as principais características de uma empresa de escolta armada, suas peculiaridades e operacionalidade.

Bons estudos!

Não pode faltar

A escolta armada não se resume ao acompanhamento do autocarga realizado com um veículo com a guarnição da escolta. Essa é a imagem que todos conhecem e veem por aí, mas a verdade é que, para isso, há uma necessidade de preparação muito anterior, que a precede.

A preparação tem início na regularização da empresa perante o Departamento de Polícia Federal, passa pela aquisição de armas, equipamentos e veículos, e a contratação de vigilantes com curso de extensão de transporte de valores e, pelo menos, um ano de experiência em segurança patrimonial ou transporte de valores.

É importante lembrar que, caso a escolta armada saia do estado no qual a empresa possui autorização de funcionamento, a Secretaria de Segurança Pública dos estados por onde ela vai passar deve ser comunicada, assim como a Polícia Rodoviária Federal e o Departamento de Polícia Federal.

O início da escolta deve ser, obrigatoriamente, no estado onde a empresa de escolta armada possui autorização de funcionamento.

De posse dessas informações, vamos começar o preparativo para a realização da escolta armada.

Documentos necessário para a viagem da guarnição da escolta armada

Como em qualquer viagem, a guarnição deve carregar consigo a documentação necessária para sua identificação, assim como qualquer cidadão.

Além disso, serão indispensáveis alguns outros documentos para a comprovação da legalidade desse tipo de prestação de serviço.

De acordo com a cartilha de Escolta Armada e Segurança Pessoal Armada (IUGA, 2012), a documentação do vigilante para iniciar a escolta deve ser:

- Crachá da empresa descrevendo validade, cargo e função.
- CNV (Carteira Nacional de Vigilante, em dia) ou protocolo.
- RG e CNH (Carteira Nacional de Habilitação) originais.

Observe que o uso do crachá e da CNV – Carteira Nacional do Vigilante – é obrigatório para o vigilante em serviço.

A plaqueta de identificação (crachá) é de uso obrigatório e está prevista no art. 149 da Portaria do Departamento de Polícia Federal nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012) que trata do uso do uniforme e prevê a plaqueta de identificação do vigilante, autenticada pela empresa, com validade de seis meses, constando o nome, o número da Carteira Nacional de Vigilante (CNV) e fotografia colorida em tamanho 3x4 e a data de validade.

A CNV (Carteira Nacional de Vigilante) tem validade de 5 (cinco) anos e deve ser requerida a renovação no prazo de até sessenta dias antes da data do seu vencimento.

A sua exigência está prevista na Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal, no seu art. 157, e diz que é de uso obrigatório pelo vigilante, quando em efetivo serviço, constando seus dados de identificação e as atividades a que está habilitado, ou seja, nela estará previsto o curso de extensão de escolta armada.

Um detalhe importante que está previsto no mesmo artigo (157) é que a CNV não é válida como identidade, mas tão somente como identificação profissional, devendo estar sempre acompanhada de documento oficial de identidade. Além disso, o protocolo de requerimento para a renovação da CNV é de porte obrigatório pelo vigilante enquanto uma nova não for expedida, tendo validade de sessenta dias – prazo que poderá ser renovado.

Além dos documentos pessoais dos vigilantes da guarnição da escolta armada, a empresa deve disponibilizar outros documentos à equipe. De acordo com Moretti (2007), os documentos da empresa que devem ser levados são:

- Cópia autenticada do certificado de extensão em escolta de cada vigilante.
- Cópia autenticada do certificado de reciclagem de cada vigilante, se for o caso.
- Cópias autenticadas dos registros das armas utilizadas pela guarnição.
- Cópia autenticada da autorização de funcionamento da empresa.
- Cópia autenticada do certificado de segurança da empresa.
- Documento do veículo, o CRLV (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo).



Exemplificando

Observe a importância de a guarnição da escolta armada estar com a documentação em ordem para a viagem.

A falta de documentos, ou documentos em atraso, como reciclagem vencida, licenciamento do veículo vencido etc., pode comprometer a missão da guarnição.

A falta do registro das armas que estão sendo utilizadas pelos vigilantes pode representar a prisão dos vigilantes por porte ilegal de arma, além de comprometer a missão da escolta armada.

O ideal é que a empresa tenha um checklist para que seja feita uma checagem da documentação a ser utilizada em cada missão, evitando, com isso, o comprometimento e, em alguns casos, a prisão do vigilante.

Além da documentação, as próprias condições do veículo e das armas, munições e equipamentos são essenciais para que a escolta seja eficaz e evite problemas durante a viagem.

A elaboração de treinamentos de checagem e o acompanhamento serão necessários para evitar qualquer tipo de problema.

Figura 4.5 | Terceiro exemplo de escolta



Fonte: <<https://www.gestaodesegurancaprivada.com.br/wp-content/uploads/escolta-armada-1-640x330.jpg>>. Acesso em: 11 set. 2017.

Orientações do início da missão de escolta armada

Antes do início da missão de escolta armada, além da verificação da documentação que deve estar de posse da guarnição, outras medidas devem ser observadas, conforme apresentado a seguir.

a) Armamento e equipamento da guarnição

As armas devem estar em perfeitas condições de uso e carregadas. De acordo com a Portaria do Departamento de Polícia Federal nº 3.233/2012, no seu art. 121, há previsão de que as armas de fogo utilizadas pelos vigilantes em serviço deverão estar municiadas com carga completa.

Além disso, na atividade de escolta armada, a quantidade mínima de munição que os vigilantes portarão deve ser de duas cargas completas para cada arma.

Os coletes balísticos vêm com inscrição interna do painel balístico, com a data de fabricação e data de validade, que também deve ser verificada.

b) Veículo de escolta

O veículo deve ter as seguintes características:

- Quatro portas.
- Logotipo da empresa.
- Inscrição de escolta armada.

Além das características do veículo, devem ser checados:

- Pressão dos pneus (calibragem).
- Nível da água do radiador.
- Nível de óleo do motor.
- Nível do tanque de combustível.
- Sistema de comunicação, devendo-se realizar o teste antes da saída.
- O sistema, se a viatura for rastreada por satélite.

Outras verificações antes do início da viagem são apresentadas a seguir.

- Planejamento da escolta:
 - o Roteirização.
 - o Pontos de paradas.

- o Pernoites.
- o Local de início e término da missão.
- o Pontos de comunicação.
- o Dinheiro a ser levado para pequenos gastos, caso necessário.
- o Diárias da guarnição.
- o Pontos de atenção.
- o Briefing com os motoristas.



Assimile

O armamento de dotação da escolta armada está previsto na Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2012). Conforme essa portaria, cada vigilante da escolta armada deve portar uma arma curta (arma de porte), que pode ser:

- Revólver calibre .32" ou .38".
- Pistolas semiautomáticas calibre .380" e 7,65 m.

Ou seja, cada vigilante deve portar apenas uma das armas de porte, fornecida pela empresa de escolta armada.

Além da arma de porte, a escolta armada deve portar, pelo menos, uma arma longa para cada dois vigilantes da escolta. Essas armas longas podem ser:

- Carabina de repetição calibre .38".
- Espingardas nos calibres 12, 16 ou 20, sendo a mais usual a de maior calibre (calibre 12).

Como a guarnição mínima é de dois vigilantes, nesse veículo haverá duas armas de porte e uma arma portátil (arma longa).

Não é permitido o uso de duas armas de porte para um vigilante (dois revólveres, por exemplo) mas é possível uma arma longa para cada vigilante de escolta. Nesse caso, em apenas um veículo de escolta você poderá encontrar duas armas de porte e duas armas longas.

Além disso, há a exigência de pelo menos duas cargas completas de munição para cada arma que estiver em uso no veículo de escolta.

Figura 4.6 | Roubo de carga



Fonte: <goo.gl/U5wefA>. Acesso em: 11 set. 2017.

Normas da Polícia Federal em relação à escolta armada

A primeira Lei que se refere ao serviço de escolta armada é a Lei 7.102/1983, de 20 de junho de 1983 (BRASIL, 1983), que no seu art. 10 (alterado pela Lei nº 8.863, de 28/03/1994) determina quais são as finalidades das atividades de segurança privada, citando a realização do transporte de valores ou a garantia do transporte de qualquer outro tipo de carga.

Mais tarde, o Departamento de Polícia Federal publicou a Portaria nº 992, de 25 de outubro de 1995 (BRASIL, 1995), a qual regulamentou o veículo a ser utilizado na escolta armada e a qualificação do vigilante de escolta. Nesse caso, o vigilante necessitaria ter o curso de extensão em transporte de valores e um ano de experiência nessa função.

Isso se deu devido à falta do curso de extensão em escolta armada, que só surgiu em 2006, com a publicação da Portaria nº 387/2006 do Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2006).

Posteriormente a Portaria nº 387/2006 sofreu outras alterações e uma delas foi a importante alteração na redação de escolta armada que a Portaria nº 358, de 19 de junho de 2009 (BRASIL, 2009), publicada pelo Departamento de Polícia Federal, dando uma redação mais prática no que diz respeito à fiscalização por conta do retorno das missões executadas pela guarnição de escolta armada. No seu art. 1º, § 4º, são relacionadas as atividades de segurança privada, alterando o texto da escolta armada para: "atividade de transporte de qualquer

tipo de carga ou de valores, incluindo o retorno da guarnição com o respectivo armamento e demais equipamentos, com os pernoites estritamente necessários” (BRASIL, 2009).

Hoje temos a Portaria nº 3.233/2012,, a qual está em vigor, com as alterações publicadas (alterada pela Portaria nº 3.258/2013 – DG/DPF, publicada no D.O.U em 114/01/2013; alterada pela Portaria nº 3.559, publicada no D.O.U. em 10/06/2013), que resumem todas as demais e são as que preveem todas as orientações necessárias para a atividade de escolta armada, além da exigência de que o vigilante que trabalhe na escolta armada tenha o curso de extensão nessa função e experiência mínima de um ano nas atividades de vigilância ou transporte de valores.

O posicionamento adequado para a guarnição de escolta armada

A legislação não prevê o posicionamento da guarnição ou dos veículos de escolta, o que existem são boas práticas aplicadas pelas empresas que atuam nesse segmento. Dessa forma, pode haver alterações nos procedimentos operacionais, de acordo com a escola de formação que o vigilante tenha frequentado e a empresa na qual ele trabalha.

Porém, a legislação prevê quantidade de vigilantes, formação e experiência necessária para trabalhar na escolta armada. A quantidade prevista na Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal é de quatro vigilantes, já incluso o motorista do veículo de escolta. A portaria ainda prevê que esse número (quatro vigilantes) possa ser reduzido até a metade quando um menor valor for escoltado, não especificando quando ele é de menor ou maior valor, ficando essa decisão a critério do contratante. Na prática, isso quer dizer que o veículo de escolta pode ter sua guarnição de dois, três ou quatro vigilantes por veículo.

Em muitos casos, a escolta é contratada por exigência da seguradora ou da gerenciadora de riscos. Esse é o motivo das escoltas, em sua grande maioria, ser realizada por apenas dois vigilantes.

No caso de haver dois vigilantes, fato mais comum e usual, o posicionamento deles, amplamente aplicado pelas empresas de escolta armada, é o vigilante motorista, na sua posição normal e

o segundo vigilante sentado no banco traseiro, atrás do banco do passageiro que estaria na frente. Desse modo, aumenta a visibilidade do vigilante que está no banco de trás, além de evitar possíveis tiros, que podem ser direcionados ao motorista.

Esse procedimento é o mesmo usado para segurança pessoal, no qual o VIP (*Very Important Person*) nunca se senta atrás do motorista.



Refleta

A Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2012) exige que a escolta seja realizada por veículo caracterizado com o logo da empresa e a atividade de escolta armada.

Você acredita que essas características facilitam a ação da criminalidade por identificarem o veículo de escolta? Seria viável a escolta por motocicletas?

Também existe a exigência prevista na Portaria do Departamento de Polícia Federal nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012) de que, para cada dois vigilantes de escolta armada, haja, pelo menos, uma arma longa. Isso quer dizer que, além da arma de porte de cada vigilante, será necessária uma espingarda ou carabina para cada dois vigilantes.

No caso da escolta com dois vigilantes, além dos revólveres ou pistolas que estarão portando, eles também devem portar pelo menos uma arma longa, que, nesse caso, deve ficar com o vigilante que está no banco traseiro, para pronto emprego, caso seja necessário.

Havendo três vigilantes no veículo de escolta armada, dois sentarão no banco dianteiro, sendo um o motorista, e o outro no banco traseiro, atrás do banco do passageiro dianteiro.

Quando a guarnição for composta por quatro vigilantes, não há dúvidas e nem alternativas razoáveis, dois usarão os bancos dianteiros do veículo e dois o banco traseiro. Nesse caso, os dois vigilantes do banco traseiro usarão as armas longas.

Além das armas de fogo, os vigilantes de escolta armada poderão utilizar as armas não letais. Porém, para a utilização dessas armas, além do curso de extensão em escolta armada, o vigilante deve ter concluído o curso de extensão em equipamentos não letais I e II, de acordo com o tipo de armas não letais que serão utilizadas.



Pesquise mais

A formação e os treinamentos que o vigilante de escolta recebe dependerão muito da escola de formação e da empresa em que ele trabalha.

Como em todas as áreas, existem escolas e empresas com visões diferentes. Dentre elas, há aquelas que dão maior valor ao treinamento dos vigilantes.

Sugerimos que você assista aos dois vídeos indicados a seguir, que apresentam alguns treinamentos de escolta armada, para aprofundar o seu conhecimento sobre o tema.

Escolta armada. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=2yts-7LCydc>>. Acesso em: 11 set. 2017.

Treinamento Veicular – Escolta armada e segurança pessoal. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=7ZmrsFC_Pxk>. Acesso em: 11 set. 2017.

Sem medo de errar

Você, como gestor de segurança da Protex – Segurança Patrimonial e Escolta Armada, deve orientar sobre o posicionamento mais adequado aos vigilantes que compõem a guarnição de escolta armada.

É importante salientar que existem algumas variantes que estão relacionadas ao número de vigilantes que farão parte da guarnição da escolta. O mais comum são dois vigilantes e, nesse caso, será o vigilante motorista e o vigilante que vai no banco de trás do veículo, no lado oposto ao do motorista. É o vigilante que vai no banco de trás que deve portar a arma longa, de uso obrigatório para cada dois vigilantes de escolta.

Caso sejam três vigilantes, dois irão na frente e um no banco traseiro, atrás do banco do passageiro da frente.

No caso de quatro vigilantes no mesmo veículo de escolta, dois irão na frente e dois no banco de trás, ambos armados com armas longas.

Paras as viagens de escolta armada, existem os documentos pessoais que o vigilante deve portar e verificar antes do início da missão. São eles:

- Crachá da empresa, descrevendo validade, cargo e função.
- CNV (Carteira Nacional de Vigilante, em dia) ou protocolo.
- RG e CNH (Carteira Nacional de Habilitação) originais.

Além dos documentos pessoais, a empresa deve fornecer aos vigilantes da escolta os seguintes documentos, a serem levados na missão:

- Cópia autenticada do certificado de extensão em escolta de cada vigilante.
- Cópia autenticada do certificado de reciclagem de cada vigilante, se for o caso.
- Cópias autenticadas dos registros das armas utilizadas pela guarnição.
- Cópia autenticada da autorização de funcionamento da empresa.
- Cópia autenticada do certificado de segurança da empresa.
- Documento do veículo, o CRLV (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo).

Os vigilantes de escolta armada, de acordo com a Portaria do Departamento de Polícia Federal nº 3.233/2012 (BRASIL, 2012), deverão utilizar armamento. Cada vigilante da escolta armada deve portar uma arma curta (arma de porte) que pode ser:

- Revólver calibre .32" ou .38".
- Pistolas semiautomáticas calibre .380" e 7,65 m.

Ou seja, cada vigilante deve portar apenas uma das armas de porte, fornecida pela empresa de escolta armada.

Além da arma de porte, a escolta armada deve portar, pelo menos, uma arma longa para cada dois vigilantes da escolta. As armas longas podem ser:

- Carabina de repetição calibre .38".
- Espingardas nos calibres 12, 16 ou 20, sendo a mais usual a de maior calibre (calibre 12).

Como a guarnição mínima é de dois vigilantes, nesse veículo haverá, pelo menos, duas armas de porte e uma arma portátil (arma longa). Além disso, há a exigência de, no mínimo, duas cargas completas de munição para cada arma que estiver em uso no veículo de escolta.

Para cada arma, o vigilante deve portar cópia autenticada de seu registro, que estará em nome da empresa de escolta armada.

A guarnição da escolta armada também poderá utilizar armas não letais, previstas na Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal (BRASIL, 2012). As armas não letais autorizadas para escolta armada são:

- Arma de choque elétrico de contato direto e de lançamento de dardos energizados.
- Espargidor de agente químico lacrimogêneo (CS ou OC) de até 70 g, em solução (líquido), espuma ou gel e outras substâncias de utilização similar, autorizadas por portaria do Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada, desde que seu uso na atividade de segurança privada seja permitido pelo Exército Brasileiro ou órgão competente.
- Granadas fumígenas lacrimogêneas (CS ou OC) e fumígenas de sinalização.
- Munição no calibre 12 lacrimogêneas de jato direto.
- Munição no calibre 12 com projéteis de borracha ou plástico.
- Lançador de munição não letal no calibre 12.
- Máscara de proteção respiratória modelo facial completo.
- Filtros com proteção contra gases e aerodispersóides químicos e biológicos.

Dependendo do tipo de arma não letal utilizada, o vigilante deverá ter o curso de extensão em equipamentos não letais I e II, além do curso de extensão em escolta armada.

Avançando na prática

Problemas mecânicos no veículo de escolta

Descrição da situação-problema

A direção da empresa Protex – Segurança Patrimonial e Escolta Armada está preocupada com problemas mecânicos que ocorreram em dois veículos de duas escoltas diferentes.

Os problemas acabaram por gerar um custo alto para a empresa, além dos problemas operacionais para a substituição dos veículos de escolta armada, que, por sorte, ocorreram ainda nos limites da cidade de origem da escolta.

Como gestor de segurança, você apurou que um dos problemas foi o superaquecimento do motor por falta de água no radiador e o outro foi a fundição do motor por falta de óleo.

Quais medidas você deveria aplicar, como gestor de segurança, para evitar que casos como esses se repitam? Onde está a falha nesse processo?

Resolução da situação-problema

Como gestor de segurança da Protex – Segurança Patrimonial e Escolta Armada, você identificou facilmente a falha na preparação para início da missão de escolta armada, que foi a falta de verificação do veículo antes da saída para a missão, essencial antes de qualquer viagem de escolta armada. Essa verificação inclui:

- Pressão dos pneus (calibragem).
- Nível da água do radiador.
- Nível de óleo do motor.
- Nível do tanque de combustível.
- Sistema de comunicação, devendo-se realizar o teste antes da saída.
- Teste do sistema de rastreamento, caso o veículo tenha esse tipo de sistema.

Além disso, essa checagem deve ser realizada por meio de um checklist que deve ser assinado pelo responsável pela vistoria do veículo com a finalidade de registrar que ela foi realizada e a responsabilização, caso não tenha sido feita.

Nesse caso, há de se pensar se as outras checagens antes do início da missão também não estão sendo realizadas com o zelo e a responsabilidade necessária, cabendo uma orientação geral sobre a importância dessa vistoria, seja na parte documental, do armamento e equipamentos ou na vistoria do veículo.

Faça valer a pena

1. A legislação exige que o vigilante seja empregado de empresa especializada ou de empresa que possua serviço orgânico de segurança, impedindo o trabalho autônomo do vigilante para qualquer tipo de atividade prevista na lei. Ela também faz exigências em relação à idoneidade dos responsáveis pela empresa, assim como dos vigilantes.

Identifique, dentre as opções a seguir, qual é o documento de uso obrigatório pelo vigilante quando estiver em serviço, previsto na Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal:

- a) Cópia autenticada do curso de formação de vigilante.
- b) Cópia autenticada do curso de extensão em escolta armada.
- c) CNV – Carteira Nacional do Vigilante.
- d) CNH – Carteira Nacional de Habilitação.
- e) CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo.

2. A primeira lei que se refere ao serviço de escolta armada é a Lei nº 7.102/1983, de 20 de junho de 1983, que no seu art. 10 (alterado pela Lei nº 8.863, de 28 de março de 1994) determina quais são as finalidades das atividades de segurança privada, citando a realização do transporte de valores ou a garantia do transporte de qualquer outro tipo de carga.

Em 2006, a Portaria nº 387/2006 incluiu o curso de extensão em escolta armada, que até então era inexistente.

Antes da Portaria nº 387/2006 do Departamento de Polícia Federal, a exigência para que o vigilante trabalhasse em escolta armada era possuir o curso de extensão em transporte de valores e um ano de experiência em transporte de valores.

A Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal faz quais exigências, além do curso de extensão em escolta armada?

- a) Um ano de experiência em segurança patrimonial ou transporte de valores.
- b) Um ano de experiência em transporte de valores.
- c) Nenhuma outra exigência é feita, além do curso de extensão em escolta armada.
- d) CNH – Carteira Nacional de Habilitação.
- e) Porte de arma exclusivo e intransferível em nome do vigilante.

3. A Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal determina uma série de procedimentos para a escolta armada. Entre eles, está a exigência de que o veículo de escolta armada deve ter características próprias, como quatro portas, logotipo da empresa e inscrição de escolta armada de forma visível.

De acordo com a Portaria nº 3.233/2012 do Departamento de Polícia Federal, qual a quantidade mínima de vigilantes para uma guarnição de escolta para baixos valores?

- a) No mínimo quatro vigilantes, além do motorista.
- b) No mínimo quatro vigilantes, contando com o motorista.
- c) No mínimo dois vigilantes, contando com o motorista.
- d) No mínimo oito vigilantes.
- e) No mínimo um vigilante, que pode ser apenas o motorista.

Referências

BRASIL. Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983. Dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte de valores, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Legislativo, 21 jun. 1983.

_____. Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei no 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Legislativo, 3 mar. 2015.

_____. Portaria nº 1, de 4 de janeiro de 2002. Aprova a Instrução Normativa nº 004/01-CGO, que dispõe sobre os procedimentos a serem adotados na fiscalização dos serviços de escolta armada no âmbito das rodovias federais. **Diário Oficial da União**, Departamento de Polícia Rodoviária Federal, 25 jan. 2002.

_____. Portaria nº 358, de 19 de junho de 2009. Alteração da Portaria DPF nº 387, de 28 de agosto de 2006. **Diário Oficial da União**, Departamento de Polícia Federal, 25 jun. 2009.

_____. Portaria nº 387, de 28 de agosto de 2006. Altera e consolida as normas aplicadas sobre segurança privada. **Diário Oficial da União**, Departamento de Polícia Federal, 1 set. 2006.

_____. Portaria nº 408, de 15 de julho de 2009. Alteração da Portaria DPF nº 387, de 28 de agosto de 2006. **Diário Oficial da União**, Departamento de Polícia Federal, 17 jul. 2009b.

_____. Portaria nº 992, de 25 de outubro de 1995. Dispõe sobre as normas e procedimentos relacionados às empresas de segurança privada, segurança orgânica e segurança de estabelecimentos financeiros. **Diário Oficial da União**, Departamento de Polícia Federal, 31 out. 1995.

_____. Portaria nº 3.233, de 10 de dezembro de 2012. (Alterada pela Portaria nº 3.258/2013 - DG/DPF, publicada no D.O.U em 14/01/2013) e (Alterada pela Portaria nº 3.559, publicada no D.O.U. em 10/06/2013), dispõe sobre as normas relacionadas às atividades de Segurança Privada. **Diário Oficial da União**, Departamento de Polícia Federal, 13 dez. 2012. Seção 1, p. 158.

ESCOLTA Armada. Produção de Jornal da Segurança. Realização de Cláudio dos Santos Moretti. Roteiro: Cláudio dos Santos Moretti. São Paulo: Jornal da Segurança, 2007. (65 min.), DVD, son., color.

IUGA, Autair. **Cartilha de escolta armada e segurança pessoal armada**. 3. ed. São Paulo: Ferracini Assessoria de Comunicação Ltda., 2012. 76 p.

MORETTI, Cláudio dos Santos. Segurança com o uso de escolta armada: conheça alguns procedimentos sobre o trabalho da escolta armada para proteção de autocargas. *Jornal da Segurança*, São Paulo, n. 135, p. 28-29, 20 nov. 2005. Mensal.

ROUBO de carga no Brasil: uma visão geral do problema. *Globalseg*, Contagem, 21 jun. 2017. Disponível em: <http://www.globalsegmg.com.br/roubo-de-carga-no-brasil/?utm_campaign=10_resumo_de_posts_-_julho2017&utm_medium=email&utm_source=RD+Station>. Acesso em: 11 set. 2017.

ROUBOS de carga causam prejuízo de R\$ 619 milhões para a indústria no Rio em 2016. *Guia do TRC*, São Paulo, 17 fev. 2017. Disponível em: <<http://www.guiadotrc.com.br/noticialD2.asp?id=32762>>. Acesso em: 11 set. 2017.

