



ROTAS DO CRIME

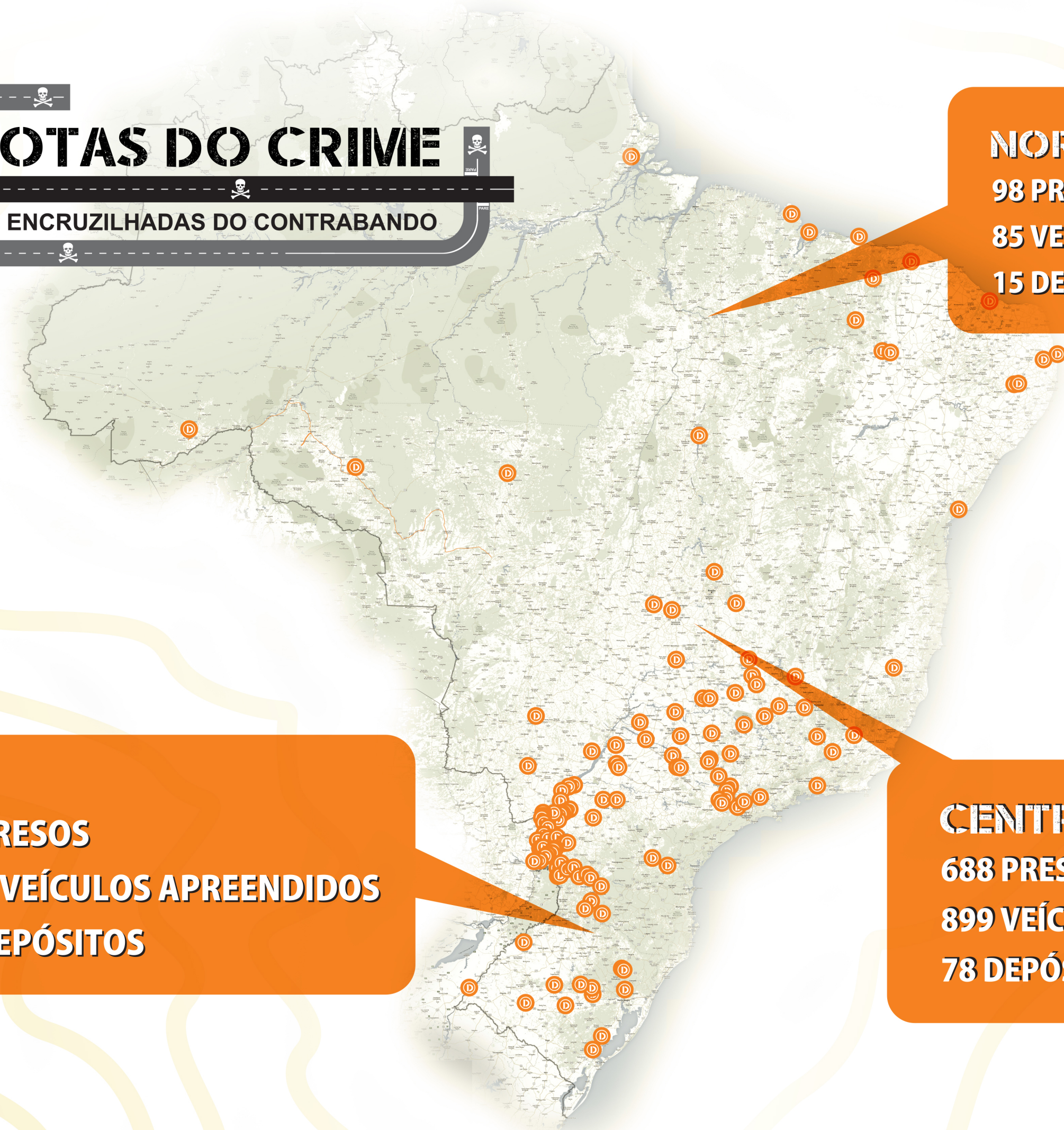


AS ENCRUZILHADAS DO CONTRABANDO



ROTAS DO CRIME

AS ENCRUZILHADAS DO CONTRABANDO



NORTE/NORDESTE

98 PRESOS

85 VEÍCULOS APREENDIDOS

15 DEPÓSITOS

SUL

791 PRESOS

1.202 VEÍCULOS APREENDIDOS

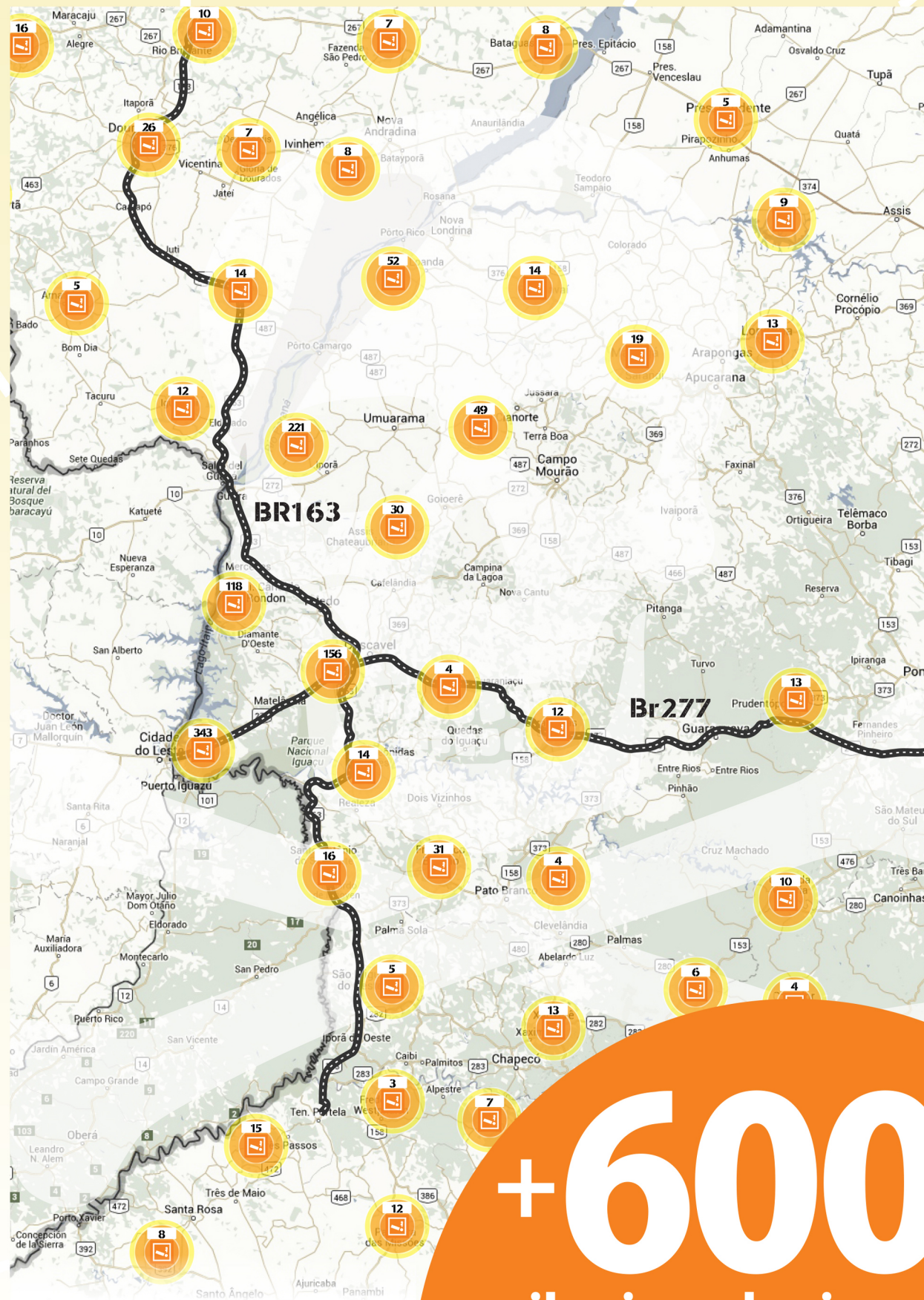
137 DEPÓSITOS

CENTRO OESTE

688 PRESOS

899 VEÍCULOS APREENDIDOS

78 DEPÓSITOS



XX Quantidades de Ocorrências na região, envolvendo cigarros contrabandeados no ano de 2015

+600
mil caixas de cigarro
contrabandeadas
apreendidas em 2015

CARTA DO PRESIDENTE

Falar em rotas do crime parece um assunto desafiador em um país com mais de 8 milhões km² e 1.720.607 km de rodovias, distribuídas em rodovias federais, estaduais, municipais e estradas rurais. Em todo este emaranhado de caminhos, será que os criminosos, os traficantes, os contrabandistas, tem rotas e caminhos próprios?

O caminho do ilícito é um caminho subterrâneo? Onde só transitam contrabandistas? O traficante anda às escondidas?

Em suma não há caminhos secretos para o crime, as rotas do crime são exatamente aquelas mesmas que as pessoas vivem, transitam, passeiam e trabalham.

No filme "A encruzilhada" de 1996, dirigido pelo cineasta Walter Hill, trás à tela uma história de um compositor de blues que para conseguir a fama e a notoriedade vende a própria alma ao diabo, onde, é salvo por um rapaz que em um duelo de guitarras vence o diabo e restabelece sua Liberdade. É uma ficção, mas que por metáfora, retrata a vida das pessoas que se envolvem nas rotas do crime.

Nas regiões de fronteira do Brasil temos inúmeras pessoas, famílias inteiras, que em busca de dinheiro, notoriedade e poder, partem para um caminho muitas vezes sem volta. Os Crimes de contrabando, tráfico de drogas e de armas, contaminam por onde passam, deixando um rastro de subdesenvolvimento humano, criminalidade, corrupção e sonhos perdidos.

Neste sentido o IDESF tem agido de forma sistemática, expondo e denunciando aos governos, o quão importante é tratar estes problemas na origem, por meio do desenvolvimento social e econômico para conter o avanço da criminalidade.

O contrabando, notadamente o de cigarros, o tráfico de drogas e armas, tem andado de mãos dadas pelas estradas brasileiras, seduzindo indivíduos e destruindo famílias.

Descortinar as dificuldades encontradas pelos agentes públicos que operam o combate a estes ilícitos é uma forma de chamar para a responsabilidade àqueles que decidem os desígnios de um país.

Vencer o contrabando é uma questão de cidadania e responsabilidade, para que neste território possamos trabalhar em conjunto; governo, sociedade civil organizada e iniciativa privada, não permitindo que o crime organizado vença esta batalha.

Acorda Brasil!

Luciano Stremel Barros
 Presidente do IDESF

ROTAS DO CRIME

AS ENCRUZILHADAS DO CONTRABANDO

O Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social de Fronteiras (IDESF), dentro de sua trajetória, vem desenvolvendo estudos que analisam de forma profunda as realidades econômicas, sociais e culturais das fronteiras do Brasil e seus impactos na sociedade. Hoje, pode-se considerar que um dos problemas mais graves que as fronteiras brasileiras enfrentam é a entrada de produtos ilegais, o contrabando.

Por nossas fronteiras, diuturnamente passam milhares de mercadorias de forma clandestina, que, ao entrarem no país, causam grandes danos à indústria, ao estado e à sociedade brasileira. Este é um problema que vem se agravando e conquistando dimensões de dano quase imensuráveis que

APRESENTAÇÃO

precisa ser freado. Muitos dos problemas de segurança, saúde, educação e desenvolvimento socioeconômico do país têm sua origem nas fronteiras, na entrada de produtos ilegais de contrabando e de tráfico de armas e drogas, que prejudicam a indústria nacional e comprometem diretamente a qualidade de vida da população. Deve-se considerar também o tráfico de pessoas. Este, ainda que em menor escala, também existe e é uma grande ameaça aos direitos humanos - fato que não pode ser omitido, sobretudo pelo momento em que o país se encontra, preparando-se para grandes eventos, como as Olimpíadas, que acontecerão ainda em 2016. Num evento deste porte, qualquer incidente seguramente tomará dimensões mundiais a exemplo dos atentados recentemente ocorridos em Paris.

A suscetibilidade de nossas fronteiras deixa brechas inclusive para possíveis atentados terroristas. Ainda que o Brasil seja um país pacífico e a receptividade nata do brasileiro seja vista de forma positiva, isso também pode abrir espaço para eventos catastróficos, sobretudo nesses eventos pontuais onde estarão reunidas pessoas do mundo todo, e todas as atenções estarão voltadas ao Brasil.

Prevenir tais tragédias também deve ser um dos objetivos quando se trata de segurança, quando se trata de blindar nossas fronteiras e rodovias. Neste sentido, com o presente trabalho, pretendemos levantar, de forma quantitativa, o quanto as rodovias brasileiras são frágeis ao movimento de mercadorias ilegais e qual seria o panorama ideal para que elas estivessem protegidas e fossem caminhos seguros.

OBJETIVO GERAL

O estudo tem como objetivo central comprovar a fragilidade das rodovias do Brasil, identificar as principais rotas de entrada do contrabando, sua origem e destino, analisando os impactos econômicos e sociais ocasionados nas cidades e nas populações diretamente afetadas pela passagem do contrabando, mensurando quantitativamente a real situação da segurança nas rodovias do Brasil.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Levantar os principais problemas ocasionados pelas rotas do contrabando;
- Projetar quantitativamente o panorama ideal de segurança nas rodovias do Brasil;
- Delinear o caminho de escoamento do contrabando no Brasil;
- Demonstrar a similaridade entre os caminhos do contrabando e do tráfico de drogas, armas e pessoas.

DELIMITAÇÃO GEOGRÁFICA

A delimitação geográfica para o desenvolvimento do presente estudo foi definida de acordo com as fronteiras do Brasil e as principais entradas do contrabando, onde foram exploradas com mais detalhamento as regiões maiormente afetadas e as principais rotas de distribuição de contrabando no país, com ênfase nos estados do Mato Grosso do Sul e Paraná, onde há maior reflexo deste fluxo devastador.

METODOLOGIA

Período da realização do estudo de campo: de janeiro de 2015 a janeiro de 2016.

1º Identificação das principais rotas de contrabando, através de trabalho de campo, localização das apreensões e depósitos clandestinos fechados pelos agentes de segurança.

2º Levantamento do efetivo das polícias rodoviárias Federal e Estadual, quilometragem de rodovias, número de praças de pedágio e rodovias pedagiadas, assim como o número de rodovias e total em quilômetros - com esses dados, definir e realizar os cálculos que comprovam numericamente a fragilidade de nossas rodovias no que diz respeito ao intenso fluxo de contrabando que se mescla com a frota que circula habitualmente nas rodovias.

3º Durante o período de trabalho de campo foram recolhidos depoimentos de agentes públicos de todo o Brasil, para conhecer suas reais condições de trabalho. Da mesma forma foi necessário recolher depoimentos de pessoas que trabalham no contrabando, principalmente nas cidades do interior do país, onde existe grande fluxo de mercadoria. Também foi realizado um extenso trabalho de observação natural, sem interferência, com realização de relatórios.



4	ROTAS DO CRIME - AS ENCRUZILHADAS DO CONTRABANDO
6	AS RODOVIAS
16	AS FRONTEIRAS
20	DEPÓSITOS
21	A VIOLÊNCIA
23	CONCLUSÃO
24	REFERÊNCIAS
24	EQUIPE TÉCNICA
24	AGRADECIMENTOS

ROTAS DO CRIME

AS ENCRUZILHADAS DO CONTRABANDO

No ano de 2015, o Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social de Fronteiras (IDESF) realizou um estudo inédito, intitulado "O Custo do Contrabando", que teve como principal objetivo entender a razão pela qual o Brasil é tão propenso à entrada de mercadorias ilegais. O foco principal do estudo foi identificar a lucratividade das dez mercadorias mais contrabandeadas. Uma vez mais, foi comprovada a premente necessidade de reforçar a segurança de nossas fronteiras, sobretudo nas divisas com o Paraguai, de onde procede o vilão número 1 do contrabando: o cigarro ilegal.

Para o Dia Nacional de Combate ao Contrabando de 2016, celebrado no dia 3 de março, e para dar continuidade ao estudo anteriormente realizado, o IDESF apresenta um novo estudo, intitulado "Rotas do Crime - As Encruzilhadas do Contrabando", que mapeia as principais artérias de entrada do contrabando e suas ramificações.

A indústria do contrabando está cada vez mais especializada e se utiliza de tecnologia, infraestrutura, expertise e estratégia, fazendo desta uma indústria altamente qualificada e nociva para o desenvolvimento e segurança do país.

Durante a elaboração deste estudo, deparamo-nos com muitas pequenas cidades, no interior do Brasil, onde a passagem do contrabando é a principal atividade econômica. Atividade, esta, que traz consigo sérios problemas econômicos e sociais, como violência, evasão escolar, baixa autoestima da população, altos índices de homicídios, corrupção e subdesenvolvimento econômico, entre outros - um conjunto de consequências que bloqueiam o desenvolvimento econômico das cidades e o desen-

volvimento humano e social das pessoas.

Estes problemas normalmente são omitidos, inclusive pela própria população, que, vítima de um ciclo vicioso, acaba aceitando as condições impostas pelos contrabandistas - estes exercem controle e dominância total, desde a política local até o falso bem-estar dos cidadãos, que direta ou indiretamente são controlados pela indústria do contrabando.

A questão social vinculada à indústria do contrabando é um mal que passa de pais para filhos, sendo um fator quase comportamental e circunstancial, e que precisa passar por um processo de mudança de pensamento, para então, dessa forma, sofrer alguma melhoria. O ser humano, por si só, precisa de gerações para que o processo completo de mudança de pensamento sobre determinado comportamento ocorra. É necessário, sobretudo, que haja uma transformação social.

Segundo a teoria Marxista sobre os processos de transformação social, pode-se considerar que está estreitamente relacionada com as condições e com as lutas de classes que se desenvolvem na própria base material da sociedade. Trata-se de uma concepção que contempla uma relação em que o homem é considerado sujeito ativo no processo, um sujeito que, dentro de certas circunstâncias, influi e atua na transformação social. Assim, pode-se dizer que a transformação social ocorre à medida que as contradições que se manifestam na base material da sociedade originam determinadas formas de consciência/atitude e, de acordo com elas, os homens atuam no sentido de transformar ou de conser-

var a realidade social.

Neste sentido, o governo, quiçá com a cooperação da iniciativa privada, deve prover condições de mudança para as populações envolvidas no mundo do contrabando, para que, a partir daí elas possam vislumbrar novas possibilidades de vida e sair da falsa zona de conforto proporcionada pelo ilícito, que atualmente é quem proporciona a realidade econômica de muitos lugares.

"...em cidade pequena, não tem muito pra fazer, aqui é o contrabando que domina mesmo...o patrão tem todo mundo na mão..." (entrevista com pessoa diretamente ligada ao contrabando, região centro oeste do Brasil, julho de 2015)

O ser humano se adapta ao meio e às condições que lhe são propiciadas, principalmente quando ele não tem grandes possibilidades de escolha, e dessa forma acaba vendo-se vítima e ator da realidade da qual pertence.

Estas são situações que exemplificam com muita similitude a realidade de milhares de pessoas que encontram na indústria do contrabando sua grande oportunidade de crescimento econômico, ou simplesmente a única possibilidade de manter sua família. Tais condições são facilmente encontradas nas cidades de fronteira e nas pequenas cidades do interior do país, que, ao longo das rodovias, nas rotas utilizadas pelos contrabandistas, vão formando guetos que se alimentam e sobrevivem graças a este fluxo constante de mercadorias.

Por outro lado, e ainda que pareça paradoxal, é possível utilizar o pensamento de Smith, sob a ótica da "teoria da mão invisível", em que, numa economia de mercado, apesar da inexistência de uma entidade coordenadora do interesse comum, o intercâmbio dos indivíduos parece resultar numa determinada ordem, como se houvesse uma "mão invisível" que orientasse a economia. A "mão invisível" à qual o filósofo se refere, faz referência ao que hoje chamamos de "oferta e procura". No contrabando, a lei da oferta e da procura se dá basicamente pela diferença de preços entre os produtos nacionais e os produtos contrabandeados. Os impostos incidentes sobre alguns produtos fazem com

que seus preços sejam extremamente elevados, aumentando, desta forma, a procura pelo seu equivalente contrabandeado. Um exemplo é o cigarro, cujo valor dos impostos aplicados sobre o produto nacional pode chegar a mais de 70%, fazendo com que seus preços sejam realmente elevados e, conseqüentemente, haja uma grande procura pelo cigarro contrabandeado.

Esta entrada massiva de cigarro contrabandeado está trazendo graves conseqüências para a indústria nacional. No último dia 4 de fevereiro, a Souza Cruz anunciou o fechamento de uma de suas unidades de produção localizada no Sul do Brasil. Em um comunicado, a Souza Cruz esclareceu que a medida se deu por conta do "aumento excessivo de impostos e contrabando". Com o fechamento, 190 funcionários foram demitidos e outros 50 serão realocados em outros postos da empresa.

"A Souza Cruz anuncia hoje, 04 de fevereiro de 2016, que, em função do crescimento desenfreado do contrabando, encerrará parte de suas atividades no município de Cachoeirinha, Rio Grande do Sul, especificamente as que envolvem a produção de cigarros. A decisão é resultado da imposição de sucessivos aumentos de impostos para o setor, principalmente IPI e ICMS. Nos últimos quatro anos, o IPI sobre cigarros já havia aumentado 110%, chegando o ajuste a 140% nas marcas de menor preço. Na última semana, este percentual foi novamente aumentado, em função da aprovação pelo Governo Federal de novo ajuste de 14% na alíquota do imposto, sendo 7% em maio e 7% em dezembro".

Este e outros acontecimentos refletem diretamente no desenvolvimento econômico do país: com isso, temos menor arrecadação de impostos, maior movimentação do mercado informal, maior evasão de divisas, menos geração de emprego e renda e aumento dos índices de criminalidade.

O contrabando, direta ou indiretamente, afeta toda a sociedade brasileira, e hoje, infelizmente, circula quase que livremente por todo o país.



AS RODOVIAS

Segundo o Relatório Gerencial da Confederação Nacional de Trans-

postes (CNT) de 2015, no Brasil há um total de 1.720.607 km de estradas implantadas, considerando as rodovias federais, estaduais e municipais. Destes, apenas 213.229 km (12,4%) são pavimentados.

A distribuição da malha entre os estados e o Distrito Federal se dá de forma heterogênea, sendo definida por características geográficas e econômicas.

Nas regiões Sul e Sudeste, por exemplo, concentra-se significativa extensão das rodovias que são utilizadas para o escoamento da produção, devido à atividade industrial na região, aos grandes centros populacionais e às condições favoráveis ao desenvolvimento.

Em contrapartida, a Região Norte tem a menor malha rodoviária do País, devido às características geográficas que dificultam a implantação de rodovias.

Historicamente, o Brasil é um país rodoviário. Nosso transporte primordial é por via terrestre. O Brasil está tatuado por caminhos, estradas secundárias, vias e rodovias, que dão acesso aos mais recônditos lugares do país. Seja de fácil ou difícil acesso, o País, em sua grande dimensão territorial, tem seu acesso principal por vias terrestres.

Todos estes caminhos emaranhados, que habitualmente levam o desenvolvimento e fazem chegar alimentos, combustíveis, escoam nossa produção agrícola, levam crianças à escola e pais de família ao trabalho, também levam e trazem o contrabando, e são via de passagem dos mais diversos produtos ilegais, falsificados e nocivos, e entre eles, armas, drogas e cigarros - este último, a mercadoria mais contrabandeada no Brasil e que mais perdas causa à indústria e ao Estado.

Quando fazemos o exercício de imaginar o quão grande é este emaranhado de rotas, percebemos o quanto é frágil a nossa segurança. Salvar um país de dimensões continentais requer muita tecnologia, infraestrutura, efetivo e expertise. Hoje contamos com um corpo policial altamente qualificado, dotado de estratégia e inteligência, porém pecamos imensamente no que se refere à tecnologia, número de efetivo e infraestrutura.

As precárias condições de trabalho que os agentes de segurança enfrentam levam-nos a concluir que os contrabandistas estão melhor providos de infraestrutura que os agentes.

O Brasil conta hoje com mais de 1,7 milhão de quilômetros de rodovias federais, estaduais e municipais que se interligam e dão acesso a praticamente todo o País e aos países vizinhos, separados por fronteira seca ou via fluvial.

Para fazer frente à segurança nestas rodovias, o Brasil conta com um efetivo aproximado de 580 mil policiais, entre Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar, incluindo Bombeiros e Guardas Municipais, trabalhando em turnos, o que reduz o efetivo constante.

Cada estado consta com legislação própria que estabelece o número ideal de agentes de segurança na Polícia Militar. Um levantamento interno do IDESF identificou que nas Polícias Militares dos Estados, existe um déficit de aproximadamente 155.000 agentes, levando-se em conta o número de vagas que cada legislação estadual estabelece.

Normas legais para composição da Polícia Militar

Efetivos da Polícia Militar e da Polícia Civil, por sexo, segundo as Grandes Regiões e as Unidades da Federação - Brasil - 2014

Grandes Regiões e Unidades da Federação	Efetivo Polícia Militar				Efetivo Polícia Civil			
	Total	Sexo		Índice de policiais/hab. (1)	Total	Sexo		Índice de policiais/hab. (1)
		Homens	Mulheres			Homens	Mulheres	
Brasil	425 248	383 410	41 838	1:473	117 642	86 637	31 005	1:1709
Norte	42 129	36 914	5 215	1:403	12 182	8 323	3 859	1:1394
Roraima	5 200	4 700	500	1:332	2 427	1 669	758	1:712
Acre	2 712	2 441	271	1:286	1 086	815	271	1:715
Amazonas	9 050	7 970	1 080	1:421	2 263	1 189	1 074	1:1683
Roraima	1 669	1 426	243	1:292	859	634	225	1:568
Pará	15 943	14 047	1 896	1:500	2 766	2 081	685	1:2881
Amapá	3 700	2 946	754	1:199	1 102	731	371	1:667
Tocantins	3 855	3 384	471	1:383	1 679	1 204	475	1:880
Nordeste	109 341	99 591	9 750	1:510	25 038	19 524	5 514	1:2228
Maranhão	7 709	7 263	446	1:881	2 034	1 666	368	1:3340
Piauí	5 335	4 975	360	1:597	1 535	1 320	215	1:2074
Ceará	15 926	15 440	486	1:551	2 576	1 941	635	1:3408
Rio Grande do Norte	8 926	8 717	209	1:378	1 929	1 589	340	1:1749
Paraíba	9 263	8 563	700	1:423	1 802	1 325	477	1:2172
Pernambuco	19 348	17 227	2 121	1:476	6 015	4 588	1 427	1:1531
Alagoas	7 135	6 349	786	1:463	2 181	1 762	419	1:1513
Sergipe	4 660	4 343	317	1:471	1 306	1 006	300	1:1681
Bahia	31 039	26 714	4 325	1:485	5 660	4 327	1 333	1:2658
Sudeste	186 219	167 784	18 435	1:454	55 094	41 034	14 060	1:1533
Minas Gerais	42 115	38 519	3 596	1:489	9 744	7 539	2 205	1:2113
Espírito Santo	8 491	7 518	973	1:452	2 485	1 579	906	1:1545
Rio de Janeiro	46 135	42 147	3 988	1:355	10 587	8 480	2 107	1:1546
São Paulo	89 478	79 600	9 878	1:488	32 278	23 436	8 842	1:1353
Sul	49 430	44 120	5 310	1:583	13 380	9 282	4 098	1:2152
Paraná	17 465	15 667	1 798	1:630	4 649	3 403	1 246	1:2366
Santa Catarina	11 560	10 680	880	1:574	3 191	2 204	987	1:2079
Rio Grande do Sul	20 405	17 773	2 632	1:547	5 540	3 675	1 865	1:2015
Centro-Oeste	38 129	35 001	3 128	1:393	11 948	8 474	3 474	1:1255
Mato Grosso do Sul	5 255	4 833	422	1:492	1 937	1 406	531	1:1336
Mato Grosso	6 579	5 992	587	1:484	2 386	1 593	793	1:1334
Goias	11 950	11 000	950	1:538	3 039	2 194	845	1:2117
Distrito Federal	14 345	13 176	1 169	1:194	4 586	3 281	1 305	1:608

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Pesquisa de Informações Básicas Estaduais 2014.

(1) Índice calculado com base nas estimativas de população de 1º de julho de 2013, enviadas para o Tribunal de Contas da União (TCU) em 31 de outubro de 2013.

Um estudo do IBGE sobre Segurança Pública realizado em 2014 aponta a deficiência de polícias, considerando a proporção policial/habitantes, conforme demonstra a tabela ao lado.

Segundo as pesquisas realizadas para este estudo e de acordo com parâmetros internacionais, o Brasil carece de aproximadamente 300 mil policiais, em todos os seus segmentos.

Para fazer a segurança de nossas rodovias, cada dupla de polícias seria responsável hoje por aproximadamente 125 km, considerando o número de agentes e os turnos efetuados - e se todo o efetivo estivesse nas rodovias. Porém, é preciso considerar também o efetivo destinado a serviços internos. Contudo, sabe-se que a distribuição de agentes não é feita de forma homogênea, e sim de acordo com as necessidades populacionais e de fluxo de cada região do Brasil. Somando-se a tudo isso, é preciso considerar que, quando é registrada uma ocorrência, estes mesmos policiais devem atendê-la, estando, desta forma, impossibilitados de realizar a fiscalização dos veículos que seguem o fluxo normal. Estes são alguns dos motivos pelos quais encontram-se grandes extensões de rodovias sem nada de policiamento e com muitos postos de fiscalização fechados, principalmente os postos da Polícia Rodoviária Estadual.

Com relação à frota de viaturas oficiais, são aproximadamente 81 mil veículos, o que corresponde quase a um veículo para cada seis policiais.

Já a frota do País, que circula diariamente nas rodovias, é de aproximadamente 80.179.368 veículos, conforme tabela abaixo:

Frota Nacional de Veículos - Brasil

AUTOMÓVEL	44.722.193
CAMIONETA	2.450.805
UTILITÁRIO	461.158
CAMINHÃO	2.461.762
CAMINHÃO TRATOR	528.223
CAMINHONETE	5.608.357
ÔNIBUS	538.959
MICROÔNIBUS	334.801
MOTOCICLETA/MOTONETA/CICLOMOTORES	21.210.904
TRATOR	28.406
REBOQUE E SEMI-REBOQUE	1.813.026
OUTROS	20.774

Fonte: DENATRAN - 01-09-2013

A frota nacional é quase mil vezes maior que a frota de viaturas - deve-se considerar, ainda, os veículos com placas estrangeiras, procedentes principalmente dos países vizinhos, que também circulam livremente no Brasil, maiormente nas cidades de fronteira.

Entre todos estes veículos que se deslocam diariamente, estão também os veículos utilizados pelos contrabandistas, que conduzem indiscriminadamente em altíssima velocidade, colocando em risco a vida de milhares de pessoas inocentes e, além de tudo, fazem uso da infraestrutura que é paga pelos cidadãos brasileiros, seja através dos pedágios ou dos impostos gerados pelas atividades legais e formais.

Os custos que o governo tem com os incidentes causados pelos contrabandistas são altíssimos, e poderiam ser investidos em outras áreas, inclusive na segurança, que tanto carece de infraestrutura e melhores condições de trabalho.

Considerando a crise econômica pela qual o País está passando e, principalmente, a necessidade de otimizar recursos - tanto humanos como estruturais, tecnológicos e financeiros -, vê-se que a integração das forças é uma necessidade iminente. Mais especificamente no assunto de que trata este trabalho, "as rotas do contrabando no Brasil", uma maior integração entre as polícias Rodoviária Federal e Estadual, conforme recomenda o Tribunal de Contas da União (TCU), seria benéfica, pois estas forças fiscalizariam de forma mais eficiente as rotas de entrada e distribuição de mercadorias.

No II Seminário de Fronteiras do Brasil, que foi realizado na Cidade de Foz do Iguaçu (PR) em outubro de 2015, um dos pontos de forte discussão foi a iminente necessidade de integração entre as forças, objetivando justamente a otimização de recursos e o melhoramento dos resultados, tanto pela união de infraestrutura e efetivo como, principalmente, pelo compartilhamento constante e simultâneo de informações.

Como já tratamos no estudo "O Custo do Contrabando", em 2015, o Brasil conta com duas grandes rotas de contrabando: a BR-277, que cor-



ta o Brasil transversalmente, e a BR-163, que corta o Brasil longitudinalmente. Pela localização destas duas BRs, todo o contrabando que entra no Brasil por fronteira seca ou por via fluvial em algum momento deverá cruzar por uma delas.

Porém, estas duas rodovias não são o único caminho para o contrabando. Quando se fala de rotas de contrabando, não se trata apenas de caminhos secundários, escondidos, de difícil acesso, mas principalmente das rodovias cardinais do Brasil, das que estão em melhores condições de rodagem, das rodovias que os cidadãos utilizam diariamente para deslocar-se - inclusive passando por praças de pedágio e postos de fiscalização policial quando o trajeto não pode ser feito por outro caminho. A ousadia também é uma constante e uma característica dos contrabandistas.

Ainda que a ousadia seja indispensável principalmente para os motoristas e batedores, algumas regiões brasileiras favorecem incrivelmente o fluxo do contrabando. Tome-se como exemplo a Linha Internacional, que é a faixa seca de fronteira que separa o Brasil do Paraguai.

A faixa seca de fronteira não é uma BR, e, sim composta pela MS-165, MS-385, MS-267, MS-299 e estradas rurais municipais. Este trecho, de aproximadamente 1.131 km de estrada de chão, passa quase que em sua totalidade por propriedades rurais, sem nenhuma infraestrutura e nenhum policiamento em seu percurso, permitindo, assim, que o contrabando atravessasse livremente.

“Devido a localização destas duas BRs, todo contrabando que entra no Brasil por fronteira seca ou via fluvial, em algum momento cruzará por uma delas.”



POSTO AGROPECUÁRIO DE GOIÁS PARA O MS



POSTO DE FISCALIZAÇÃO DO PR



POSTO DE FISCALIZAÇÃO LADO DO MS



POSTO DE FISCALIZAÇÃO DESATIVADO



POSTO FISCAL DE BRASILÂNDIA-MS



POSTO FISCAL DE PAULICÉIA-SP (INOPERANTE)



POSTO FISCAL DE SELVÍRIA-MS



Talvez uma das razões de encontramos estatísticas tão negativas nestas cidades por onde a “Linha Internacional” passa seja justamente o trânsito indiscriminado do contrabando, já que não existe um policiamento contínuo. Estas cidades que se destacam, inclusive, são conhecidas como “depósitos do contrabando”, que logo é distribuído para outras regiões do país. Grande parte da população destas pequenas cidades encontra seu emprego e renda precisamente na “indústria nociva”, fomentando, desta forma, a dependência social de que tratamos no início deste estudo.

A não existência de postos de fiscalização policial, tanto da PRF quanto da PRE nesta faixa de fronteira agrava a situação. E os localizados em outras rodovias próximas contam com uma infraestrutura bastante precária e um número escasso de policiais - fatores, estes, que tornam o controle integral humanamente impossível de ser realizado. Não é raro se deparar, inclusive, com muitos postos fechados por falta de efetivo, principalmente os postos estaduais, deixando dessa forma, o caminho livre para a circulação do contrabando.

É difícil, todavia, estabelecer uma média de policiais necessários para cada região, devido às características específicas de cada uma delas. Porém, é evidente que o atual sistema carece de grandes melhorias, já que o contrabando consegue circular sem muitas dificuldades e espalhar-se por todo o País.

APENAS NO ANO DE 2015 FORAM APREENDIDOS 230 DEPÓSITOS DE CIGARROS, DISTRIBUÍDOS POR TODO O PAÍS



Estado	Total do Resumo Estadual	Total do Resumo Estadual Concessionárias	Total do Resumo Estadual	Total do Resumo Municipal	TOTAL EM KM
ACRE	1.625,10	43,60	590,30	7.045,20	9.304,20
ALAGOAS	924,10	21,40	2.959,00	11.090,70	14.995,20
AMAPÁ	1.214,40	-	4.393,00	1.627,00	7.234,40
AMAZONAS	6.155,50	209,20	3.062,90	5.178,30	14.605,90
BAHIA	11.363,40	2.734,70	26.324,40	104.769,10	145.191,60
CEARÁ	3.631,60	708,00	11.401,60	38.908,60	54.649,80
DISTRITO FEDERAL	346,20	152,50	1.281,00	-	1.779,70
ESPIRITO SANTO	1.684,00	232,70	5.867,00	24.331,20	32.114,90
GOIÁS	6.245,50	2.054,30	19.438,80	70.949,60	98.688,20
MARANHÃO	4.326,10	631,50	9.441,40	44.376,00	58.775,00
MATO GROSSO	6.584,30	561,00	28.124,00	7.335,30	42.604,60
MATO GROSSO DO SUL	4.616,20	228,40	14.712,80	45.904,80	65.462,20
MINAS GERAIS	17.860,10	5.982,30	21.984,40	240.289,90	286.116,70
PARÁ	7.585,10	205,20	11.605,90	23.675,50	43.071,70
PARAÍBA	1.685,50	349,20	4.709,20	28.917,00	35.660,90
PARANÁ	6.337,20	1.097,30	14.234,00	102.726,00	124.394,50
PERNAMBUCO	2.903,30	435,00	7.023,90	35.002,50	45.364,70
PIAUI	4.508,80	902,50	10.985,20	46.594,20	62.990,70
RIO DE JANEIRO	2.549,50	622,00	5.231,00	17.736,40	26.138,90
RIO GRANDE DO NORTE	1.822,20	176,30	4.296,00	21.962,70	28.257,20
RIO GRANDE DO SUL	8.679,20	2.008,20	8.925,90	139.248,00	158.861,30
RONDÔNIA	2.275,80	81,80	5.094,90	20.059,30	27.511,80
RORAIMA	1.858,60	-	2.181,50	4.282,60	8.322,70
SANTA CATARINA	3.608,30	1.013,60	7.194,00	97.273,60	109.089,50
SÃO PAULO	6.543,60	4.589,10	13.698,60	175.808,00	200.639,30
SERGIPE	395,50	52,70	3.870,90	1.401,40	5.720,50
TOCANTINS	2.736,90	255,80	12.931,20	22.634,00	38.557,90
Total	120.066,00	25.348,30	261.562,80	1.339.126,90	1.746.104,00

Fonte: DNIT

Como pode-se observar no mapa, o Brasil está "bordado" por rotas do contrabando. E estas rotas seguem o mesmo percurso dos cidadãos, muitas vezes vitimados pela passagem dos contrabandistas. Muitos dos acidentes que ocorrem nas rodovias são causadas por contrabandistas que, ao se utilizarem de carros roubados, circulam em alta velocidade, potencializando o perigo nas estradas.

A condução agressiva é uma condição *sine qua non* para os que exercem a função de motoristas do contrabando. As rodovias vicinais e abandonadas sem policiamento e sem postos de pedágio são vias de livre acesso, que facilitam o transporte das mercadorias e avalizam a irresponsabilidade dos criminosos.

No sentido de inibir este fluxo de criminalidade nas rodovias e buscar alternativas de cooperação com as forças de segurança, podemos tomar como exemplo os pedágios da Europa ou dos Estados Unidos, que são bastante numerosos e, por sua forma de implantação e gestão, garantem a qualidade das rodovias, a segurança e a eficiência dos serviços prestados. E tudo isso por preços, que a logo prazo, devido ao tipo de serviços oferecidos e infraestrutura, acabam sendo rentáveis. Tanto para a população quanto para o governo, a relação custo-benefício é bastante positiva.

A presença dos pedágios inibe a passagem dos contrabandistas, que encontram na infraestrutura das praças uma barreira quase tão efetiva quanto a dos postos de fiscalização da Polícia. Os pedágios são a forma que o governo encontra, através da iniciativa privada, de manter as rodovias em bom estado e prestar serviços de manutenção, ambulâncias, segurança, sem onerar os cofres do governo.

Se no Brasil este sistema fosse bem estruturado, poderia sem dúvida, ser uma alternativa no combate ao contrabando e a todos os tipos de crimes existentes nas rodovias. Os serviços de pedágios, quando bem planejados, podem representar, de forma eficiente, a contribuição da iniciativa privada para a segurança do País.

Observe-se no quadro ao lado o total de rodovias por estado, em quilômetros:

Das rodovias mencionadas, aproximadamente 1% são pedagiadas, como pode-se observar no quadro à direita, que mostra o número de concessionárias por estado:

Um dado importante em relação ao papel das praças de pedágio na segurança pública é que grande parte das apreensões efetuadas nas rodovias ocorre nos estados do Paraná e São Paulo, os dois com maior incidência de praças de pedágio, como pode-se observar no quadro abaixo:

Estado	Concessionárias	Praças de Pedágio	Km de Rodovias
BA	3	14	1.019
ES	2	9	543
GO	1	11	1.177
MG	4	31	2.307
MS	1	9	845
MT	2	11	963
PE	2	7	50
PR	7	32	2.916
RJ	9	22	1.081
RS	2	8	578
SC	1	5	406
SP	22	160	6.525
Total	56	319	18.411

Fonte: ABCR

Estado	Quantidade	Federais	Estaduais	Total
RS	2	578,30	-	578,30
SC	1	405,97	-	405,97
PR	7	2.349,93	566,16	2.916,09
SP	22	1.125,20	5.399,42	6.524,62
RJ	9	866,30	214,73	1.081,03
MG	4	1.962,30	344,40	2.306,70
ES	2	475,90	67,50	543,40
BA	3	650,00	369,22	1.019,22
PE	2	-	50,39	50,39
MT	2	850,90	112,00	962,90
MS	1	845,40	-	845,40
GO	1	1.176,50	-	1.176,50
BRASIL	56	11.286,70	7.123,82	18.410,52

Fonte: ABCR

contrabando por falta de opções de trabalho, principalmente nas pequenas cidades no interior do país, onde a indústria legal ainda está menos desenvolvida e o contrabando faz delas via de passo e centros de apoio e distribuição de mercadorias ilegais.

Ainda sobre a questão do emprego e renda gerados pelas praças de pedágio, dados apontam que cada praça de médio porte emprega aproximadamente 48 pessoas - um número bastante expressivo, principalmente nas pequenas localidades utilizadas como infraestrutura de apoio para a distribuição do contrabando.

Hoje o Brasil conta com pouco mais de 18 mil km pedagiados, o que corresponde a 319 praças de pedágio, ou uma praça a cada 57 km, aproximadamente. Na prática, para os contrabandistas, cada praça de pedágio, ainda que sua função não seja a de fiscalizar, representa uma barreira que deve ser ultrapassada e que realmente dificulta a conclusão do trajeto a ser percorrido para que o contrabando chegue a seu destino.

Os pedágios podem vir a favorecer o controle das rodovias, aportando ferramentas que facilitem o controle dos carros em circulação - não apenas do contrabando, mas também para a evasão de ICMS dos estados. Mas, para isso, seria necessário que o poder público desenvolvesse mecanismos de cooperação técnica com as concessionárias dos pedágios, como, por exemplo, a inclusão de cláusulas contratuais que contemplassem a obrigatoriedade de as concessionárias disponibilizarem constantemente, para o poder público, dados do fluxo das rodovias.

Rodovias modernas que contam com o suporte das praças de pedágio, além de facilitar o trabalho das polícias - prestando-lhes maior infraestrutura de mobilidade -, são também uma fonte direta de emprego e renda para as populações onde as praças são implantadas. Esta pode, inclusive, ser uma alternativa de renda àquelas pessoas inseridas na indústria do



Partindo das fronteiras do Brasil, desenham-se algumas das principais rotas de contrabando que atravessam o território nacional de ponta a ponta e vão distribuindo-se conforme a demanda do mercado, assim como alterando seus percursos e migrando para outras regiões, de acordo com as ações policiais realizadas.

No último ano, houve um aumento significativo de rotas e entrada de contrabando pelo Mato Grosso do Sul, devido à intensificação policial no Paraná. Neste sentido, é possível utilizar a “teoria do cobertor curto”: enquanto se reforçam as fronteiras em uma região do País, o contrabando migra para outra região menos protegida, e assim sucessivamente. Porém, enquanto a intensificação não se efetive a nível nacional, essa migração do contrabando continuará existindo e o contrabando continuará entrando no Brasil.

No balanço do ano de 2015, apresentado em 25 de janeiro de 2016, a Polícia Federal de Foz do Iguaçu anunciou uma queda de 20% nas apreensões. Esta queda deve-se a vários fatores, entre eles, as operações policiais, a alta do dólar e a mudança da rota dos traficantes. “Esta variação deve-se, sobretudo, à dinâmica das organizações criminosas e às próprias operações realizadas pela Polícia Federal”. (Delegado Mozart Fuchs).

Com a intensificação do policiamento no Oeste do Paraná, os contrabandistas migraram para regiões menos protegidas. Assim, o cerco se fecha por um lado, porém, ainda existem muitas lacunas que permitem que o contrabando migre e encontre facilmente novas vias de acesso. Isso prova que a dinâmica das organizações criminosas é bastante adaptável. Este, fator deve ser combatido, portanto, com ações efetivas, como as operações de combate nas regiões de fronteira, se possível estendendo-as para todo o território nacional, permanente ou pontualmente. Assim, é possível alcançar verdadeiramente a diminuição da entrada e comercialização de produtos contrabandeados. No estudo sobre “Operações de Segurança nas Áreas de Fronteira”, realizado pelo IDESF em 2015, ficou comprovada a viabilidade econômica destas operações, pelo aumento das arrecadações com o IPI (Imposto sobre produtos importados) e o II (Imposto de Importação), durante o período em que as operações estavam sendo realizadas.

Outra medida importante que trouxe grandes

resultados no combate ao contrabando foi a criação dos Batalhões de fronteira. No Paraná, o BPFron foi criado pelo Decreto-Lei nº 4.905, de 06 de junho de 2012, publicado no Diário Oficial do Estado nº 8.729, que, em seu art. 3º, estabelece o Batalhão de Polícia de Fronteira no âmbito da Polícia Militar do Paraná. O BPFron é responsável por 134 municípios, desde Barracão, em Santa Catarina, que faz divisa com o Paraná e a Argentina, passando pelo Paraná, até Querência do Norte, no Mato Grosso do Sul. O Batalhão conta, em seu efetivo, com 196 policiais, que conseguiram os seguintes resultados desde 2013:

RESUMO DE RESULTADOS DO BPFron	2012	2013	2014	2015
PESSOAS ABORDADAS	26.939	56.672	75.398	71.741
VEÍCULOS ABORDADOS	7.941	19.423	21.755	17.566
EMBARCAÇÕES APREENDIDAS			2	38
CUMPRIMENTO DE MANDADOS	20	20	143	163
LOCAIS VISTORIADOS	126	214	497	1.679
VEÍCULOS APREENDIDOS	77	294	200	347
VEÍCULOS RECUPERADOS	10	19	41	111
FLAGRANTES + MANDADO DE PRISÃO	76	111	221	578
FLAGRANTES DE ATO INFRACIONAL	12	45	44	108
ARMAS APREENDIDAS	18	33	103	79
SIMULACROS APREENDIDOS	23	3	6	77
MUNIÇÕES APREENDIDAS	506	984	1.678	1.238
RÁDIOS COMUNICADORES APREENDIDOS	14	45	50	102
MACONHA APREENDIDA KG	599.530	2.005.820	1.438.674	5.725.073
CRACK APREENDIDO KG	2.400	23.530	12.160	44.853
HAXIXE APREENDIDO KG	0,263	3.000	19.900	6.855
COCAÍNA APREENDIDA KG	1.000	11.485	5.450	10.285
PASTA BASE APREENDIDA KG				10.950
LANÇA PERFUME APREENDIDO UNID		1.086	6	35
MEDICAMENTOS APREENDIDOS UNID		43.943	950	5.448
LSD APREENDIDO UNID			56	98
ECSTASY APREENDIDO UNID			83	7.008
CIGARRO APREENDIDO PACOTES	136.950	268.600	293.646	434.973
CONTRABANDO APREENDIDO (PNEUS, ELETRÔNICOS, ROUPAS... - VOLUMES/UNIDADES)	177	6.374	1.589	3.040
AGROTÓXICO APREENDIDO LT/KG				671
MOEDA NACIONAL APREENDIDA		361.277,50		236.790,00

No Mato Grosso do Sul, foi criado o DOF (Departamento de Operações de Fronteira), pelo Decreto nº 12.752, de 12 de maio de 2009, no âmbito da Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública, com sede no Município de Dourados. No dia 28 de dezembro de 2006, foi criada a Delegacia Especializada de Repressão aos Crimes de Fronteira (DEFron), integrada ao DOF, por meio do Decreto nº 12.218.

O DOF realiza policiamento ostensivo motorizado

itinerante na faixa de fronteira do Brasil (Mato Grosso do Sul) com o Paraguai e a Bolívia. Realiza ainda, eventualmente, policiamento nas divisas de SP e PR. A Área de Fronteira policiada é de 1.517 KM (em ziguezague), abrangendo 12 municípios na fronteira e 39 na subfronteira, totalizando 51 municípios.

Os Batalhões de fronteira são ferramentas muito efetivas, posto que foram criados para atuar sobre os crimes específicos destas regiões, e assim desenvolver expertise e técnicas específicas, que alcança resultados concretos, como pode-se observar na tabela de resultados das apreensões realizadas pelo BPFron.

As fronteiras do Brasil são muito extensas e, ainda que o dólar esteja alto, a rentabilidade de mercadorias como cigarros ou medicamentos continua sendo muito alta. Outrossim, os produtos que têm entrada e/ou comercialização proibida no Brasil, por sua periculosidade, como drogas, armas, munição e alguns medicamentos, continuam entrando de forma indiscriminada, independentemente das variações cambiais. Por outro lado, deparamo-nos com produtos que são extremamente mais baratos que no Brasil, como é o caso do combustível procedente da Venezuela, que tem parte de seu valor subvencionado – e, desta forma, é significativamente mais barato que no Brasil. Como este, vários produtos entram no País de forma ilegal e encontram fácil comercialização, gerando sempre uma grande lucratividade aos contrabandistas e muitos prejuízos à indústria nacional e ao Estado.

Conforme o estudo O Custo do Contrabando, de 2015, “as particularidades de cada fronteira fazem com que o contrabando, em cada uma delas, desenvolva suas próprias características, consoante à sua localização (ponto de entrada). Por exemplo, as fronteiras secas, por seu pouco policiamento, grandes extensões trafegáveis e diversidade de possíveis rotas secundárias, propiciam a entrada do cigarro em grandes carregamentos. Diferindo um pouco das fronteiras fluviais, estas rotas terrestres operam grandes volumes, pois a logística implica em carregamentos de caminhões inteiros, abarrotados de produtos contrabandeados, que seguem viagem até o destino final ou para depósitos nas capitais brasileiras”.

Cada fronteira tem suas peculiaridades, por conta de fatores como a geografia, o país que avizinha, as características populacionais e até mesmo o tipo de contrabando praticado em cada uma delas. Em todo o Brasil, são aproximadamente 17 mil km de fronteira, com dez países e passando por 11 Estados da Federação - cada um deles com suas particularidades de contrabando. Tal extensão representa aproximadamente 27% do território brasileiro.

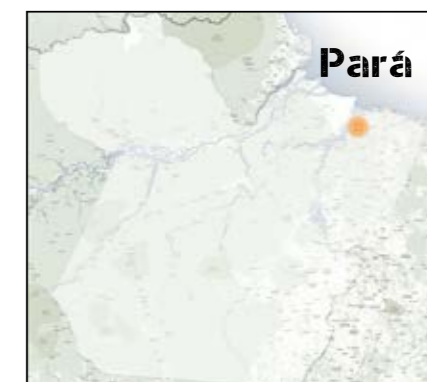
Para adentrar um pouco mais nas particularidades de cada uma das principais fronteiras do Brasil e portas de entrada de diferentes tipos de mercadorias contrabandeadas, fizemos um levantamento de cada um dos estados de fronteira e suas principais características de contrabando:

No estado do Amapá, há a fronteira com a Guiana

Inglesa, a Guiana Francesa e o Suriname. Por estas fronteiras, entram vários tipos de contrabando, sendo os de maior volume armas e cigarros. A entrada se dá principalmente pelo Porto de Santana em Macapá, com distribuição fluvial para Belém, no Pará. As principais cidades afetadas são Macapá, com sua região metropolitana, e Oiapoque. Grande parte da comercialização do contrabando é local. O restante é escoado pela BR-156 e BR-210.



No estado do Pará, há a fronteira com Suriname e Guiana Inglesa, onde o maior volume de contrabando é de cigarro vindo do Suriname por via fluvial; eletrônicos, pelo canal do Panamá; e Cocaína, procedente da Bolívia, do Peru e da Colômbia, entrando pelo rio Amazonas. As principais cidades afetadas por este fluxo são: Redenção; Santarém; Marabá, Belém e Jacareacanga. Por via terrestre são utilizadas as rodovias BR-163; BR-320; BR-153; BR-010; BR-210; e BR-230.



O estado de Roraima faz fronteira com a Guiana Inglesa e a Venezuela, onde o maior volume de contrabando é de combustível, alimentos e vestuário. A entrada se dá pela calha do Rio Branco, em direção a Manaus e para o Sul do Estado de Roraima. Por



via terrestre, são utilizadas a BR-174 e a BR-210, sendo as principais cidades afetadas por este fluxo Normandia; Bonfim; Pacará; Jundiá (distrito de Rorainópolis); e Boa Vista.



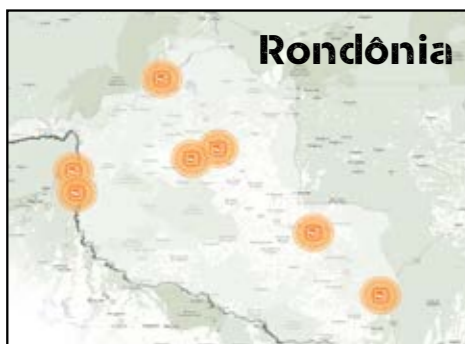
Negro e Solimões. O fluxo das mercadorias é basicamente de distribuição fluvial e as principais cidades afetadas são Tabatinga, São Gabriel da Cachoeira, Tefé e Manaus.

As rodovias federais do Amazonas ligam o estado de Norte a Sul pela BR-174, sendo a distribuição nacional de Leste a Oeste feita na calha dos rios Negro e Solimões.



BR-317. As principais cidades afetadas por este fluxo são: Cruzeiro do Sul; Brasiléia; Epitaciolândia; Assis Brasil; Plácido de Castro; e Rio Branco.

O estado de Rondônia também faz fronteira com a Bolívia, por onde entram mercadorias diversas,

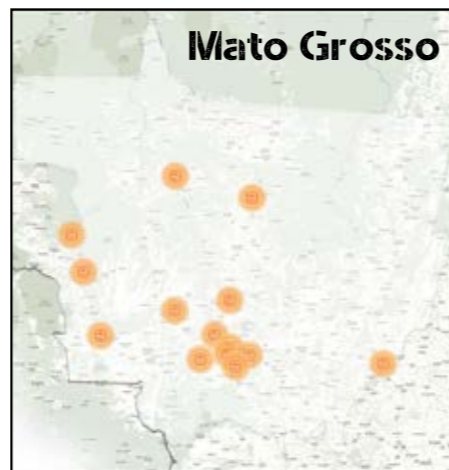


com destaque para cigarro, vestuário e pneus. O escoamento se dá basicamente pela BR-364, que chega até São Paulo. As principais cidades afetadas pela passagem do contrabando são Guajará Mirim;

No estado do Acre, a fronteira é com o Peru e a Bolívia, por onde entram mercadorias diversas, com destaque para vestuário, pneus e cigarros. Normalmente, o fluxo do contrabando segue pelas BR-364 e

Vista Alegre do Abuna; Porto Velho; Costa Marques; Ariquemes; Ji-Paraná; Cacoal; e Vilhena.

O Mato Grosso faz fronteira com a Bolívia, por onde entram mercadorias diversas, principalmente pneus, vestuário e cigarros. O contrabando segue rota pela BR-174, BR-070 e BR-163. As principais cidades afetadas por este fluxo são Comodoro; Pontes e Lacerda; Vila Bela da Santíssima Trindade; Porto Esperidião; Cáceres; Tangará da Serra; Várzea Grande; Cuiabá; Primavera do Leste; Rondonópolis; e Barra do Garça.



No estado do Mato Grosso do Sul, as fronteiras são com a Bolívia e o Paraguai. Esse estado é um dos maiores corredores de distribuição de mercadorias ilegais para rotas nacionais e internacionais. Na fronteira com



o Paraguai, as mercadorias contrabandeadas com maior incidência são: cigarros; eletrônicos; medicamentos; cosméticos, drogas e armas. Na fronteira com a Bolívia, as mercadorias mais comuns são cigarros, bebidas, vestuários, pneus e drogas. Esse estado é o responsável pela distribuição aos estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal. Suas principais rotas de distribuição passam pela BR-267; BR-262; BR-060; BR-163; BR-463; BR-419; e BR-158.

As principais cidades afetadas pelo fluxo do contrabando na zona de fronteira são: Laguna Carapã; Ponta Porã; Coronel Sapucaia; Paranhos; Sete Quedas; Japorã; Iguatemi; Antônio João; Bela Vista; Porto Murtinho; Corumbá; e Coxim. Já no centro do estado e na divisa com outros estados, as principais cidades afetadas são Campo Grande; Dourados; Nova Alvorada do Sul; Bataguçu; Ivienha; Três Lagoas; Paranaíba; e Chapadão do Sul (grande fluxo por estar perto Goiás). Observe-se que todas estas cidades também fun-

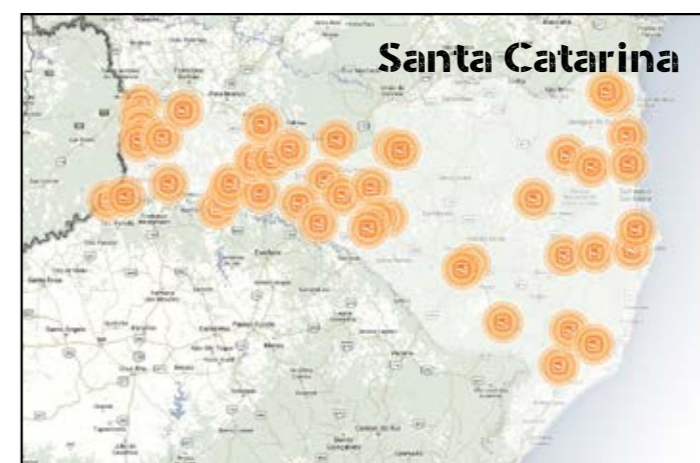
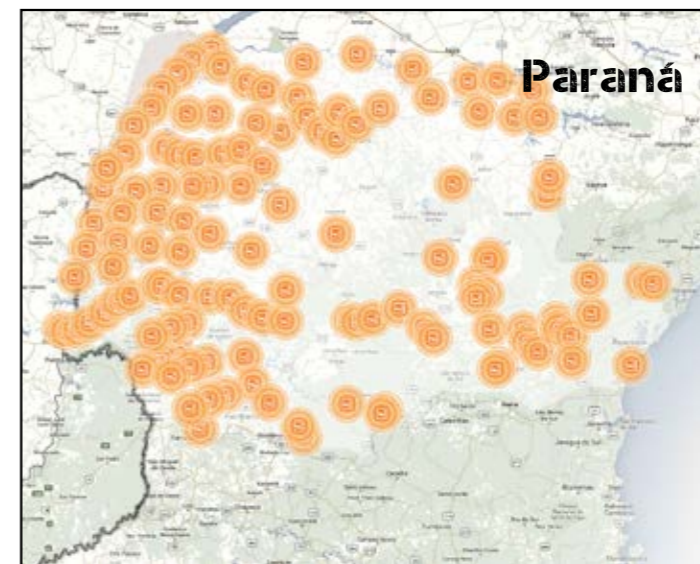
cionam como pontos de distribuição, mesmo não estando junto à fronteira.

No estado do Paraná, há fronteiras com o Paraguai e a Argentina. O Oeste do estado é uma das maiores portas de entrada de contrabando no Brasil e é também onde existe maior intensificação policial. Na fronteira com o Paraguai, há o registro de todo tipo de mercadorias, com destaque para cigarros, eletrônicos, medicamentos, cosméticos e bebidas, assim como drogas e armas. Pela fronteira com a Argentina, entram alimentos, itens de vestuário e bebidas.

O Paraná é porta de entrada e distribuição para os estados do Centro-Oeste e Sul do Brasil. As principais rotas de acesso são a BR-277, a BR-163 e as rodovias estaduais, assim como rotas municipais.

As principais cidades lindeiras ao lago de Itaipu afetadas são: Foz do Iguaçu; Santa Terezinha de Itaipu; São Miguel do Iguaçu; Medianeira; Itaipulândia; Missal; Santa Helena; Entre Rios do Oeste; Pato Bragado; Marechal Cândido Rondon; Diamante d'Oeste; São José das Palmeiras; Mercedes; Guaíra; e Terra Roxa. Já no centro do

estado e na divisa com outros estados, as principais cidades afetadas são: Capanema; Toledo; Guaíra; Céu Azul; Cascavel; Laranjeiras do Sul; Campo Mourão; Maringá; Londrina; Guarapuava; Ponta Grossa; Curitiba; e Paranaguá. No Paraná, também registra-se a entrada de mercadorias pelo Porto de Paranaguá, quase sempre procedentes de países asiáticos,



principalmente da China.

O estado de Santa Catarina faz fronteira com a Argentina, onde a maior ocorrência é de entrada de alimentos, bebidas e peças de vestuário, além de alguns produtos procedentes do Paraguai. As principais rotas de acesso são: BR-163; BR-282; BR-153; BR-470; BR-116; BR-101; e as rodovias estaduais, assim como rotas municipais. As principais cidades afetadas são: São Miguel do Oeste; Guaraceaba; Barração; Porto União; Chapecó; Mafra; Florianópolis; Joinville; Tubarão; Criciúma; e Blumenau.

A entrada se dá também pelo Porto de Itajaí, com mercadorias diversas procedentes de países asiáticos.

O Rio Grande do Sul faz fronteira com a Argentina e o Uruguai, sendo o fluxo de mercadorias procedentes do Paraguai, via Paraná, ou via Argentina. Os maiores volumes correspondem

a cigarros, alimentos, bebidas, eletrônicos e diversos. Na fronteira com o Uruguai, além de alimentos e bebidas, também entram medicamentos e agrotóxicos. As principais rotas de fluxo de contrabando são: BR-163; BR-285; BR-377; BR-386; BR-116; BR-290; BR-287; BR-471; BR-293; BR-392; BR-153; e BR-468, além das rodovias estaduais e rotas municipais.

As cidades mais afetadas são Uruguaiana; Barra do Quaraí; Seberí; Três Passos; Quaraí; Santana do Livramento; Lajeado; Santa Maria; Dom Pedrito; Bagé; Jaguarão; e Chuí, além de Porto Alegre e Região Metropolitana.



DEPÓSITOS

O contrabando, quando sai de sua origem, pode chegar a percorrer milhares de quilômetros, com destino final único, ou ainda, com distribuição parcial da carga entre vários destinos. Durante o percurso, com o objetivo de proteger a carga e organizar a distribuição, os contrabandistas se utilizam das pequenas cidades do interior do País, distanciadadas do desenvolvimento, para fazerem delas pontos de apoio do contrabando.

Para que a mercadoria chegue ao seu destino com sucesso, é necessária toda uma logística no caminho. Nesta logística estão envolvidos o transporte, a armazenagem e todo o pessoal de apoio, como: motoristas; batedores; carregadores; donos de depósitos; olheiros e até mesmo policiais e políticos.

Como a mercadoria vai sendo distribuída ao longo do caminho, as pequenas cidades prestam essa logística necessária. Delas, saem os olheiros, os batedores, os carregadores e os depósitos. Deixar a mercadoria armazenada nessas cidades, muitas vezes, significa ter total dominância sobre o território

- e isso inclui autoridades, que mantêm o território livre de ameaças, informando e fiscalizando cada veículo diferente que entra na cidade, e os políticos, que dão o suporte necessário em troca do financiamento de suas campanhas. De frente a esta situação, nessas cidades, absolutamente tudo o que acontece passa pela supervisão do contrabando. Uma cidade que serve de depósito e que é via de passagem de um grande fluxo de contrabando dificilmente está livre do controle dos contrabandistas.

Durante o ano de 2015, as forças de segurança fecharam 230 depósitos clandestinos de mercadoria contrabandeada, como pode-se observar no mapa.

Em algumas cidades, onde os depósitos foram encontrados, toda uma economia submersa se desenvolve em torno da chegada, armazenagem, distribuição e segurança da mercadoria. Essa economia detém o desenvolvimento e oprime a população que, por medo ou falta de opção, acaba caindo no sistema corrupto e nocivo do ilícito.

A violência sempre foi uma consequência grave do contrabando, mais que uma consequência, é considerada pelos contrabandistas como uma ferramenta para viabilizar seus crimes.

Tal situação estende-se também ao trânsito, ocasionando graves acidentes, por excesso de velocidade, em que, por exemplo, famílias inteiras são dizimadas pela indústria do contrabando, seja como vítimas desses acidentes provocados pelos meliantes nas rodovias do país, ou servindo de mão de obra barata para esta indústria.

A VIOLÊNCIA

Não é somente a sociedade civil que sofre com esse tipo de violência. Os profissionais da área de segurança pública – policiais em geral, agentes de fiscalização, entre outros, sentem “na pele” as consequências da ousadia dos criminosos.

Um exemplo recente, para ilustrar esse cenário, é o caso ocorrido no dia 13 de janeiro de 2016, em que, durante uma ação de vigilância na rodovia MS 386, situada na cidade de mundo Novo/MS, ao longo da fronteira com o Paraguai, servidores da Receita Federal do Brasil abordaram uma carreta Volvo, que percorria uma estrada vicinal com origem no Paraguai.

No momento da interceptação, o condutor fugiu em direção à mata. Na operação, os agentes encontraram 1.250 caixas de cigarros, procedentes do país vizinho, avaliadas em R\$ 3 milhões de reais, e o veículo roubado fora avaliado em aproximadamente R\$ 300 mil reais.

Enquanto a equipe aguardava apoio para a finalização do procedimento de fiscalização, foi surpreendida por diversos disparos de arma de fogo, provenientes de uma propriedade rural. Os servidores da Receita Federal procuraram abrigo e solicitaram reforço, enquanto um veículo deixava a propriedade rural e seguia em direção ao Paraguai. Afortunadamente, nenhum policial resultou ferido, porém este é um dos muitos atentados sofridos pelos agentes públicos, no cumprimento de sua função.

Infelizmente, essas ocorrências são cada dia mais comuns, colocando em risco a vida dos agentes e também da sociedade civil. Os próprios policiais sentem-se ameaçados, não apenas pela ação dos criminosos, mas, principalmente, pela falta de infraestrutura apropriada para o cumprimento de suas atribuições.

Pode-se observar o sentimento de insegurança que acomete os profissionais da segurança pública, em nosso país, conforme depoimento:



“...todo dia que vamos pelos rios escutam os disparos de fuzil. Temos certeza que em breve teremos várias mortes por lá, do nosso lado, do lado deles, ou de ambos, isso é apenas questão de tempo.... já avisamos, já fizemos relatório, alertamos e nada. Continuamos indo pra cima deles com barcos de papel e motores velhos que quebram em cada missão, só vão acreditar quando for tarde...” (depoimento de um Agente Federal, janeiro de 2016).

A população é vítima direta dos criminosos, uma vez que há o aliciamento com intuito de atrair mão de obra para a execução das atividades ilegais, ou ainda perdendo a vida nos acidentes causados pelos contrabandistas nas estradas.

Senão, vejamos o caso ocorrido no último dia 18 de fevereiro, em que o motorista de uma caminhonete carregada com cigarros contrabandeados do Paraguai provocou um acidente que vitimou um homem de 87 anos, na cidade de Céu Azul, no oeste do Paraná.



De acordo com a polícia, o condutor do veículo com cigarros seguia em alta velocidade pela BR-277 quando atingiu o carro que tentava cruzar a rodovia por um dos trevos de acesso à cidade. O motorista chegou a abandonar a caminhonete, que era roubada, e a carga e tentou fugir a pé, mas foi capturado por Policiais Militares que passavam pelo local no momento do acidente.

No dia 1º de fevereiro, o suspeito já havia sido preso pela Polícia Rodoviária Federal com outro veículo roubado, pagando, na época, fiança de R\$ 1,8 mil e foi liberado para responder ao crime em liberdade.

Reforçando esse cenário, citamos o ocorrido no último dia 20 de fevereiro: Policiais Federais suspeitaram de veículos que realizavam ultrapassagens em alta velocidade, o que deflagrou uma operação, em parceria com a Polícia Militar de Marechal Cândido Rondon/PR, no intuito de promover o acompanhamento da situação. O comboio seguiu pelo trevo em direção à Nova Santa Rosa/PR.

O condutor de um dos veículos perdeu o controle da direção e capotou diversas vezes. No local, policiais detiveram, em flagrante, um menor de 16 anos que conduzia uma Hilux roubada – que fora encaminhada para a PRF de Quatro Pontes/PR e após para a Receita Federal –, carregada de cigarros contrabandeados, e foi encontrado também um rádio comunicador.

Na sequência, os policiais tentaram localizar os outros veículos do comboio, operação na qual a PM de Quatro Pontes/PR logrou êxito e apreendeu o veículo Hyundai ix35 com placa falsa de Balneário Camboriú/SC, carregado com cigarros.

Observa-se, pelos exemplos descritos, que outros crimes derivam das atividades de contrabando, tais como o furto e o roubo de veículos – muitas vezes com o uso de violência –, que são utilizados no carregamento, o aliciamento de pessoas, incluindo menores, para transportar a mercadoria, e acidentes de trânsito, como os já citados.

A violência decorrente do contrabando é generalizada e afeta todos os níveis da sociedade, tal qual uma “praga” que se alastra pelo país, prejudicando gravemente a indústria, o Estado e o desenvolvimento da nação.

O dano causado pelo contrabando não é apenas material, mas principalmente humano, a violência proveniente do contrabando atinge diretamente o cotidiano das pessoas. Se pararmos para pensar, vemos que todos somos vítimas desta indústria assassina e invisível; as crianças que deixam de ir a escola para trabalhar no contrabando tem sua vida destruída

CONCLUSÃO

desde muito cedo, seguindo o caminho de seus pais, que sem expectativas de algo melhor, fazem desta sua profissão. As pessoas que consomem produtos de contrabando, não se dão conta dos perigos. A indústria, que fecha suas portas pela concorrência desleal do ilícito. O governo, com os olhos vendados pelos interesses de uns poucos. Os nossos policiais, vítimas do próprio sistema ineficiente, que não proporciona condições suficientes de trabalho, e das limitações impostas por uma infraestrutura deficitária; no limiar dessa situação, o governo impotente diante do crime organizado.

É hora de refletirmos sobre por que o Brasil está tão capitalizado pelo contrabando, por que é tão fácil adentrar o país, por que existe tanto mercado para estes produtos, por que nosso sistema é tão frágil. Este é o sistema que queremos? Onde encontramos um déficit de 300.000 policiais, onde a frota oficial é 1.000 vezes menor que a frota nacional. Onde a indústria formal fecha suas portas por não poder fazer frente aos impostos e a concorrência desleal chamada contrabando. Esta é nossa realidade e diante dela devemos abrir os olhos e tomar atitudes conjuntas; sociedade civil organizada, governo e iniciativa privada.

Apenas a modo ilustrativo, temos a tabela que nos mostra as zonas mais afetadas pelo contrabando de acordo com as apreensões efetuadas no ano de 2015.

Região	Presos		Caixas de Cigarro	
	Veículos Apreendidos			Depósitos
Norte/Nordeste	98	85	27.874	15
Centro Oeste	688	899	347.346	78
Sul	791	1.202	181.735	137
Total	1.577	2.186	556.955	230

Diante das informações prestadas, o que preocupa não é que tenhamos algumas regiões extremamente mais afetadas que outras, mas sim, nos preocupa que todo o país esteja sendo afetado, que a penetrabilidade do contrabando atinge cada centímetro do país e que as medidas que estamos tomando, não são suficientes para diminuir este fluxo, e menos para freá-lo.

Dito tudo isso, é hora de refletir, de criar pontes e diálogos francos com os dirigentes dos países vizinhos,



de prover nossas forças de segurança e principalmente, de entender que as regiões de fronteira são a origem de grandes males que assolam todo o país, e nossas rodovias são as veias abertas de uma sociedade dominada por uma mal invisível, silencioso e nefasto: o contrabando.

Fonte: IDESF

Referências

- A Riqueza das Nações, Adam Smith, 1776
- A Gazeta do Iguçu, 25/01/2016
- ABCR- Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias
- BPFron – Batalhão de Polícia Militar de Fronteira
- Características das Sociedades de Fronteira, IDESF, 2015
- Dados de apreensões, 2015 (recopilado de informações da RF, PRF, PM, BPFron)
- DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Sistema Nacional de Viação
- DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- NEPOM - Núcleo Especial de Polícia Marítima da Polícia Federal
- O Custo do Contrabando, IDESF, 2015
- Operações de Segurança nas Áreas de Fronteira, IDESF, 2015
- Obras escolhidas, Marx, Karl e Engels, s/d.
- O presente.com.br, 20/02/2016
- Relatório Gerencial da CNT, 2015
- Relatório anual da movimentação do contrabando de cigarros no Brasil. IDESF, 2015

Equipe Técnica

Coordenação Geral

Luciano Stremel Barros

Coordenação Técnica

Valéria Mariotti

Texto

Luciano Stremel Barros

Valéria Mariotti

Entrevistas e Relatórios

Equipe IDESF

Apoio Técnico

Djessica Regina Martins

Manuel Hermeto Vasconcelos Junior

Vanessa Pinto Miranda

Estatísticas

Adriano Dirceu Strassburger

Iwan Tarcísio Chrun

Imagens

Christian Rizzi

Luciano Stremel Barros

Marcos Labanca

Revisão

Serviços Educacionais Cataratas Ltda

Diagramação

Flávio Henrique Chrun

Agradecimentos

Núcleo de Polícia Marítima da PF
Batalhão de Polícia Militar de Fronteira
Receita Federal do Brasil
Receita Federal de Foz do Iguçu
Justiça Federal
Polícia Rodoviária Federal
Equipe de Repressão Aduaneira
Augusto da Cruz Rodrigues
Adauto Nascimento Giraldes Almeida
Manuel Hermeto Vasconcelos Junior
Eduardo Betini
André Ferreira dos Santos
Tarcísio Renato Pierobom
Vitor Ceschini Dias Tamarozzi
Empresas Colaboradoras
ULA - Tecnologia da Informação
EGOPE – Empresa Gaúcha de Opinião Pública e Estatística
UQMarca- Agência de Publicidade



ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMAÇÃO

Esse trabalho é uma realização do Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social de Fronteiras - IDESF e todos os direitos são reservados.





realização



IDESF
Instituto de Desenvolvimento
Econômico e Social de Fronteiras

parceria



ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMAÇÃO