



27 de julho de 2014

**VIROU ROTINA** À luz do dia, os marginais da Pavuna exibem fuzis e se dão ao luxo de escolher a carga: eles "escortam" até a favela um caminhão carregado com 1,7 milhão de reais em cigarros...

# PRÓXIMA PARADA:

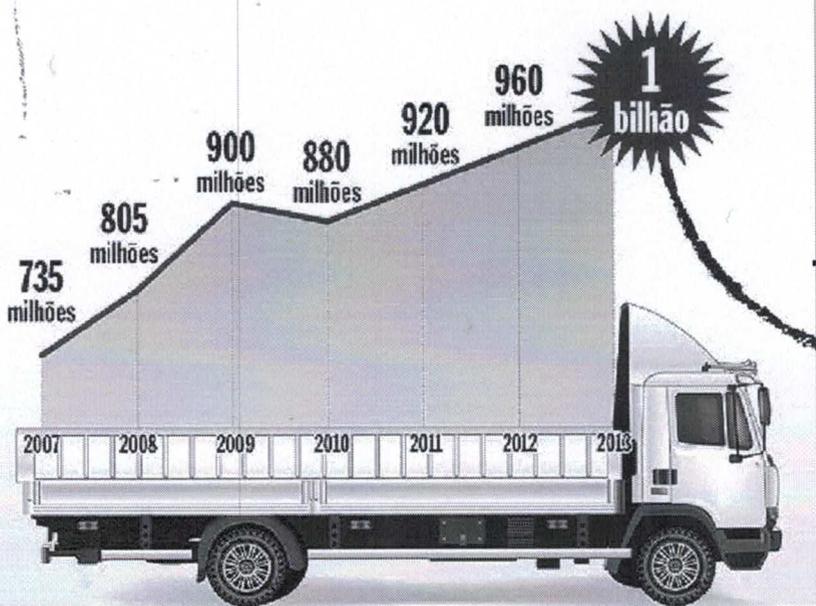
Um novo relatório revela que o Brasil é o campeão mundial de roubo de cargas, crime que custa caro ao país. Nenhum outro lugar do planeta é tão perigoso quanto a Pavuna, na porta de entrada do Rio

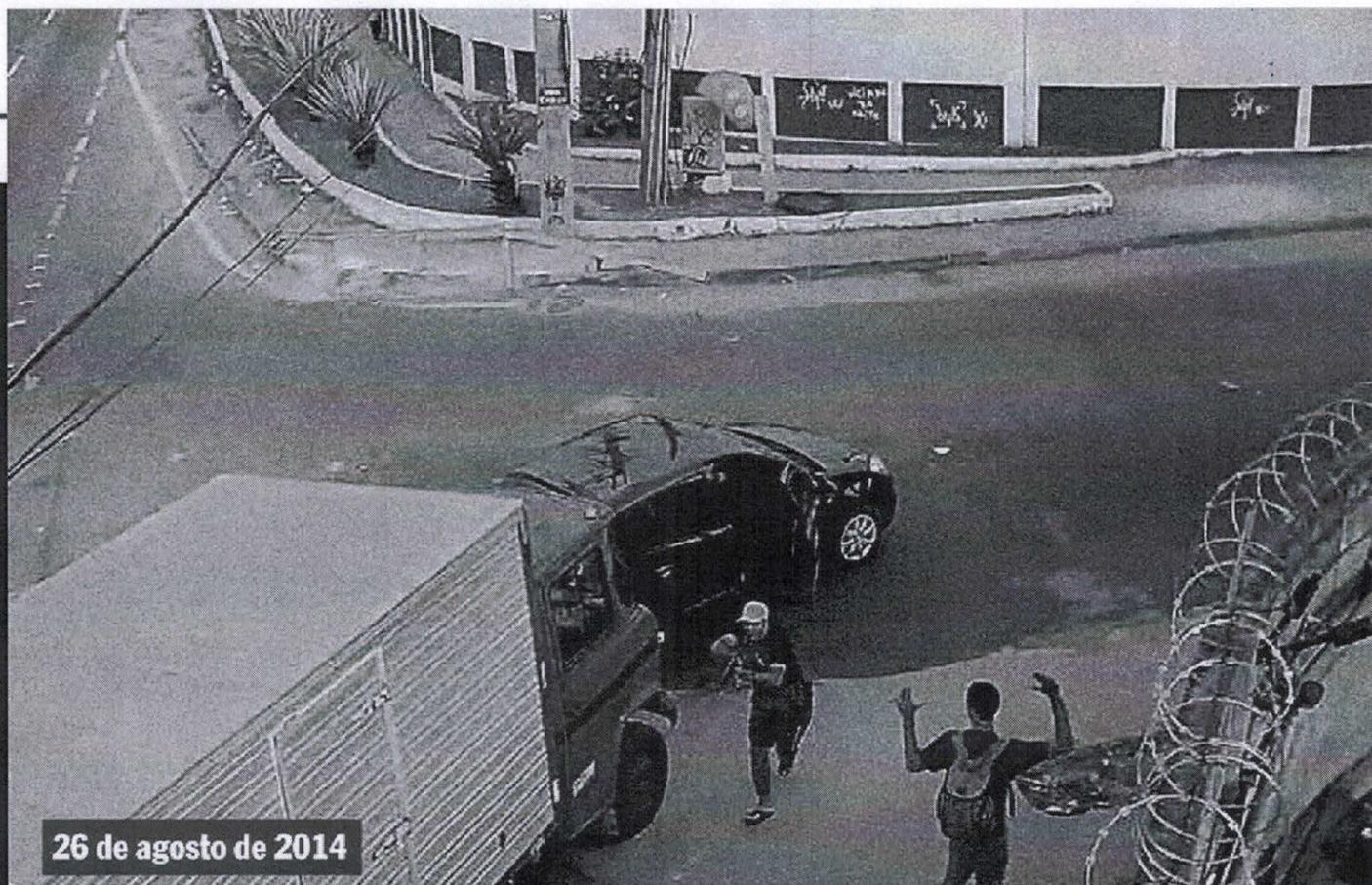
LESLIE LEITÃO

## O CRIME DE 1 BILHÃO

Em alta contínua nos últimos anos, os roubos de carga se concentram quase inteiramente nas estradas da Região Sudeste. Veja como é a distribuição do butim (em reais)

Fonte: dados da Associação Nacional dos Transportadores de Carga





26 de agosto de 2014

...e atacam outro que transporta eletrônicos, produtos que estão entre os mais visados pelas quadrilhas, que contam com um exército de pessoas a postos na favela para receber a mercadoria e repassá-la a quem a revende no mercado negro

# ASSALTO

O relógio da câmera de segurança instalada na rua marca 16h54 da terça-feira 26 de agosto. Em plena luz do dia, à vista de quem passa pela Via Dutra, um Sandero preto fecha um caminhão. Do banco da frente salta um homem de chinelos, boné na cabeça e um fuzil ca-

libre 7.62 apontado para o carro que vem atrás, o da escolta. Outros três bandidos descem do veículo, todos armados, e se dirigem para o caminhão. Depois de conferir a nota fiscal entregue pelo motorista e constatar que o valor da carga não vale o esforço, o bando vai embora levando apenas a es-

copeta de um vigilante. A ação dura quarenta segundos — o suficiente para chocar quem assiste ao vídeo pela visão dos marginais agindo livremente, de cara descoberta, como quem zomba da lei. Parece cena de filme, mas é ato corriqueiro nas redondezas do polo empresarial da Pavuna, um conglomerado de dezenas de grandes empresas de logística bem na porta de entrada do Rio de Janeiro. A área desponta no mapa por uma única e desoladora marca: em nenhum outro canto do planeta há registro de mais roubos de carga, segundo dados extraídos de um relatório da maior consultoria especializada nesse tipo de crime, a FreightWatch Internacional (FI), aos quais VEJA teve acesso.

A Pavuna é a ferida mais exposta de uma epidemia (é este o jargão policial) de ataques a caminhões que assola as estradas brasileiras: só em 2013, os números dispararam 36%, cruzando pela primeira vez a constrangedora cifra de 1 bilhão de reais subtraídos do caixa de empresas. Isso alça o país ao topo do ranking dos mais perigosos do mundo para o transporte de cargas, seguido, de

## Top 5

Os ladrões selecionam as cargas que vão levar. Os alvos preferenciais:

- Produtos alimentícios
- Cigarros
- Eletroeletrônicos
- Remédios
- Máquinas e equipamentos



longe, por México, África do Sul, Somália e Síria, ainda de acordo com a FI, que assinala esses cinco países, e só esses, com a cor preta. Ela designa "altíssimo risco". A rotina para os quase 2 milhões de caminhões que diariamente partem de fábricas e depósitos é percorrer estradas entregues à própria sorte, às vezes sem um policial por quilômetros a fio. O grosso da roubalheira, porém, não ocorre nessas áreas remotas e pouco movimentadas e, sim, no Sudeste, o mais congestionado corredor rodoviário do país, especialmente nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Oitenta e quatro por cento da carga é surrupiada nessa rota.

Na condição de principal polo econômico brasileiro, São Paulo é naturalmente a meca das quadrilhas, mas é o Rio que vive situação mais crítica pelo avanço estratosférico de ocorrências; elas crescem num ritmo que é o dobro da média nacional. "Os alvos dos bandidos em São Paulo são pulverizados; já no Rio, concentram-se na região da Pavuna. Aquilo virou um buraco negro", afirma o coronel Paulo Roberto Souza, assessor da Associação Nacional dos Transportadores de Carga. Ali está encastelada a maior quadrilha com essa especialidade do estado, com poderio bélico estimado em 200 fuzis. Nos primeiros sete meses deste ano, houve 453 assaltos a caminhões na área, dois por dia. É mais do que se viu em todo o território americano. E olhe que os Estados Unidos são representados pela cor vermelha na medição da FI, a do "alto risco".

O que faz a bandidagem se voltar para a Pavuna é a mesma lógica que magnetiza marginais para tantos outros QGs do crime: de um lado, a oportunidade, visto que milhões em mercadorias cortam aquelas bandas; de outro, um misto de leniência e insuficiência das forças de segurança. O batalhão responsável pelo policiamento da área conta com 220 homens para patrulhar sessenta favelas e quinze bairros. Até o ano passado, havia uma delegacia especializada na vizinhança; acabou sendo transferida para um local a 20 quilômetros dali, onde uma equipe de doze investigadores tenta dismantlar as quadrilhas. Até fincaram um posto da PM às margens da Dutra, mas ele vive às moscas, trancado. Ao lado, um mora-



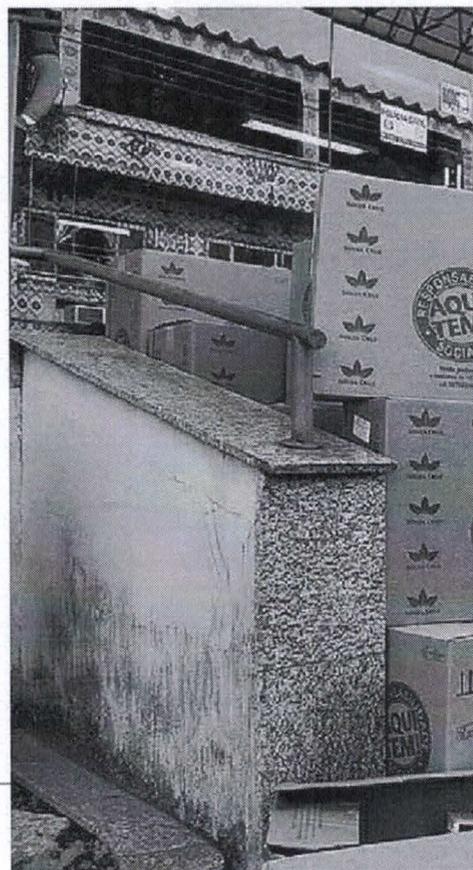
MANUELO REZINA

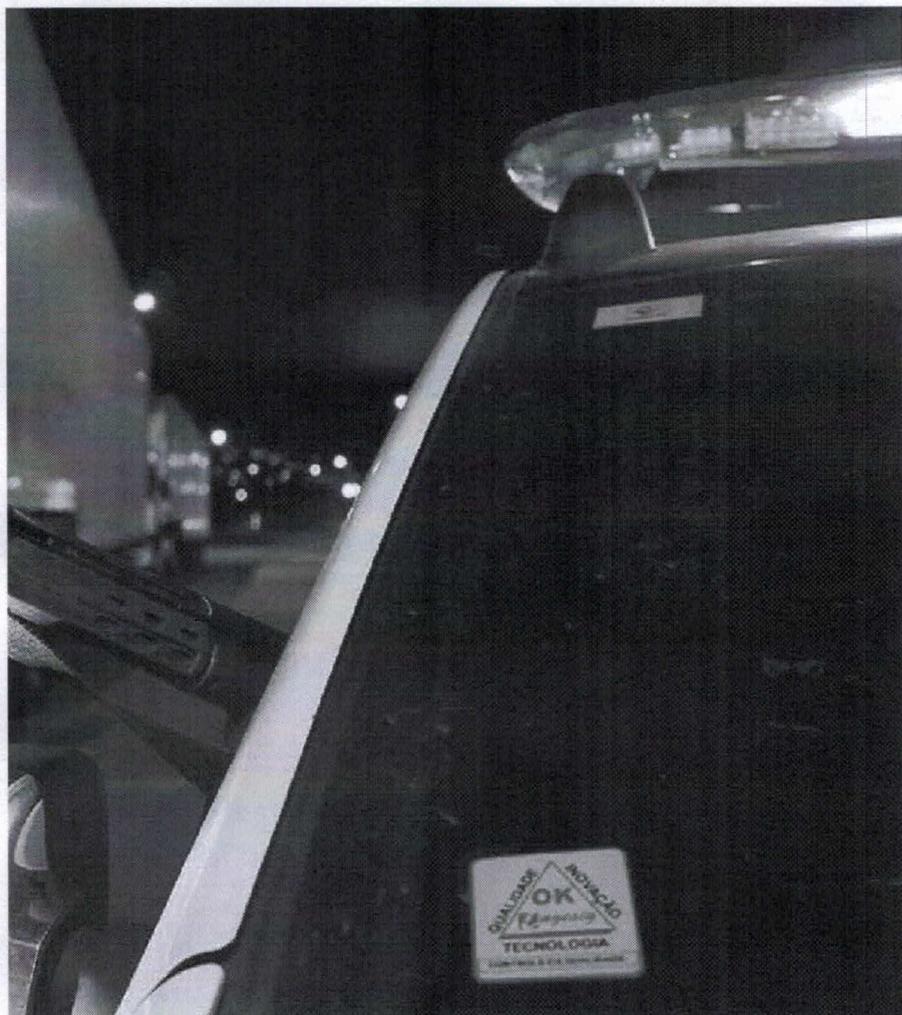
### CORRENDO ATRÁS DO PREJUÍZO

*A polícia patrulha a Via Dutra na chegada ao Rio (acima): com a escassez de agentes, a recuperação de cargas roubadas na região (à dir.) é cena raríssima*

dor já espolado na rotina dos criminosos — que migraram para aquele pedaço depois que Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs) foram instaladas em seus territórios — avisa: "Cuidado. Vocês vão acabar sendo roubados".

Com o prejuízo nas alturas, há dois meses os empresários desembolsaram 100 000 reais para instalar câmeras nos pontos mais críticos do bairro. O que elas mostram é um terreno infestado de bandidos que gostam de deixar bem claro quem manda. Imagens de um roubo em julho escancaram sua desfaçatez. Um deles aparece sentado na caçamba de uma picape com o fuzil no colo, como quem carrega um troféu. A certa altura, o bando rende o motorista de uma carreta da Souza Cruz que transportava 1,7 milhão de reais em cigarros e leva a mercadoria para a favela





vizinha, onde é logo distribuída. O roteiro é sempre o mesmo: assaltantes fortemente armados dominam o motorista sem ser incomodados por policiais, avaliam se a carga é boa ou não e, se for, escoltam o caminhão até o enclave criminoso, onde dezenas de pessoas recebem a mercadoria. Como um exército de formiguinhas, elas fazem os produtos chegar a quem os revende.

A livre ação das quadrilhas resulta em um astronômico aumento de custo para as empresas brasileiras. Com seguro, por exemplo, o salto neste ano foi de 60% — isso quando ele está disponível. Cargas de cigarro não são nem mais aceitas por muitas seguradoras, tamanho o risco de seu transporte. Escolta armada também virou item significativo na contabilidade das fábricas visadas, assim como alarmes e localizadores para os caminhões — estes geralmente desabilitados pelo *jammer*, um aparelho bloqueador de sinal de GPS e celular que toda gangue tem. Um levantamento da Associação Nacional dos Transportadores de Carga com mais de 500 grandes empresas de logística em todo o país mostra que seus custos com segurança representam até 12% do faturamento bruto. Trata-se de despesa prontamente repassada para o preço do produto, ou seja: mais um componente do já elevadíssimo custo Brasil.

Caminhões de alimentos, cigarro e cerveja são os alvos preferenciais por uma razão mercadológica: é fácil encontrar compradores para repassá-los no mercado negro. Há um consenso de que a legislação brasileira é frouxa na punição aos receptores. Na Argentina, a Lei do Decomiso, de 2003, fez despencar o roubo de cargas em 65% na última década ao prever a interdição e até a cassação do alvará do estabelecimento de quem faz a revenda desses itens. No Brasil, comercializar mercadoria roubada pode dar de um a quatro anos de prisão — ou seja, punição zero. Uma lei mais rígida foi aprovada recentemente em São Paulo, mas ainda não emplacou, e um projeto de combate à receptação se arrasta no Congresso desde 2011. Enquanto a polícia faz vista grossa e a Justiça não põe ninguém atrás das grades, os bandidos roubam à vontade, dando-se ao luxo de escolher a carga mais valiosa. ■



LUÍZ ROBERTO LIM/RETRANC. GLOBO