

Contrabando Venezuela e Roraima

A rota do ouro líquido

Por Rodrigo Squizzato, enviado especial à Roraima e à Venezuela*

Santa Elena de Uiráen é uma cidade localizada no sul da Venezuela, com pouco mais de 30 mil habitantes e algumas curiosidades. Ela está encravada na região da Gran Sabana, mais precisamente na Serra de Pacaraima, a mesma que abriga o Monte Roraima, um dos lugares mais altos do Brasil. A beleza da região a transformou em um ponto turístico devido ao grande número de atrações naturais, em especial cachoeiras. A mais famosa de todas é Santo Angel, considerada a maior queda d'água do mundo. A localização e o potencial turístico também levaram Santa Elena a ser um zona franca, onde diversos produtos são vendidos sem impostos, atijando o consumismo dos turistas após longas caminhadas ecológicas sob o sol equatorial ou noites frescas de serra. Mas talvez o fato mais curioso sobre esta cidade venezuelana é que ela é a fonte de boa parte do combustível consumido no Estado de Roraima.

Santa Elena de Uiráen é o coração do comércio clandestino de combustíveis que movimentam cerca de três milhões de litros por mês em um Estado onde há cerca de 200 mil habitantes. É lá que centenas de contrabandistas brasileiros se abastecem de gasolina e óleo diesel que serão revendidos principalmente em Boa Vista. Não há mistério para entender como esta pequena cidade venezuelana se tornou esta importante fonte de energia. Ela é a cidade mais próxima da fronteira na única estrada oficial que liga os dois países e que coloca Boa Vista a apenas de 230 quilômetros das primeiras bombas de combustível no território do quinto maior produtor mundial de petróleo. Apenas como referencial, Manaus, a capital estadual brasileira mais próxima, está a mais de mil quilômetros de distância. É de lá que vem o combustível que é vendido nas revendas do Estado.

Perto da gasolina oriunda da Venezuela, o produto nacional é muito pouco competitivo em preço. O litro da gasolina em Santa Elena custa R\$ 0,20 (vinte centavos de real). Esta é a principal razão para a cidade do país vizinho ter se tornado o principal entreposto de combustível de Roraima. A gasolina que vem de Manaus é vendida a R\$ 2,35/litro na capital roraimense, depois de viajar mais de mil quilômetros. Enquanto isso, o produto venezuelano sai por algo entre R\$ 1,60 a R\$ 1,80.

Pode-se imaginar o estrago que isto faz às revendas da região. Com vendas em queda e desvantagem crescente em período de aceleração do preço do petróleo, cada vez fica mais atraente participar do contrabando de combustível venezuelano. A prática é quase tão antiga quanto a estrada que liga os dois países. Mesmo assim, o número de empregos cortados e prejuízos acumulados em função do contrabando não foi monitorado. Mas a análise da arrecadação tributária pode ser um importante indicador dos efeitos nocivos que a prática ilegal acarreta aos postos.

A arrecadação de ICMS sobre combustíveis no Estado caiu de R\$ 35,5 milhões em 2000 para R\$ 32,1 milhões no ano passado. Em termos percentuais a queda também foi expressiva. No ano 2000, a receita estadual com combustíveis somava 33% do total arrecadado pelo Estado com ICMS. Em 2004, este percentual pouco passou dos 21%. A queda de faturamento das revendas, pode-se concluir, foi equivalente.

Não bastasse a queda ser suficientemente ruim para o negócio, há uma agravante que é a total falta de planejamento. Entre janeiro e fevereiro deste ano a arrecadação de combustíveis saltou de 19% para 33%. Em março voltou a cair para 27%.

Os altos e baixos do comércio de combustíveis estão diretamente ligados à maré de gasolina venezuelana. Em épocas de pouca repressão e alto desemprego, o contrabando aumenta e prejudica os empresários. Para agravar ainda mais a situação, o contrabando de gasolina é um crime difícil de combater. O delito é tecnicamente definido como “descaminho” pela Receita Federal e pela Secretaria da Fazenda. De qualquer forma, a pena vai de um a quatro anos de reclusão. O difícil é conseguir enquadrar alguém, já que a maior parte do volume é trazida ao Brasil por “formigas”. Na realidade, a partir de Santa Elena, existem algumas maneiras diferenciadas para fazer o combustível invadir o Brasil.

A mais simples delas é o contrabando “formiga”, feito apenas com a quantidade que cabe no tanque do automóvel. Simples “pero no mucho”. Para aumentar a quantidade transportada pela aduana, os contrabandistas preferem carros com tanques grandes, de pelo menos 80 litros. A “mula” preferida é a Pampa, uma caminhonete de pequeno porte que era fabricada pela Ford. Mais precisamente o modelo a álcool, que saía de fábrica com dois tanques que juntos armazenavam cerca de 90 litros. Mas em Roraima, os contrabandistas substituem os reservatórios originais por dois maiores que conseguem levar 170 litros. Com o motor convertido à gasolina e suspensão reforçada, o carro está pronto para começar o serviço.

A segunda forma é tentar atravessar a fronteira pela chamada “Transmuambeira”, em vez de passar pela aduana com o tanque cheio de gasolina. Na verdade são várias estradas. Segundo o auditor fiscal da Receita Federal, José Silvino Barreiros, são 30 ou 40 variantes de estradas que cruzam a fronteira terrestre. Silvino fala com conhecimento de causa. Por cinco anos, ele foi o chefe da fiscalização na fronteira, na cidade brasileira de Pacaraima.

Cruzada a fronteira, surgem novas duas alternativas para os contrabandistas. A menos arriscada delas é descer com o combustível direto para Boa Vista. Com isso, uma viagem pode render cerca de R\$ 150 se o carro não der problema. A segunda alternativa, mais ousada, dá um pouco mais de trabalho. Os contrabandistas cruzam várias vezes a fronteira até conseguir armazenar cerca de 900 litros de combustível. Cada vez que o motorista cruza a fronteira ele deposita a gasolina nas malocas da reserva indígena São Marcos, nas quais os índios não aceitam espelinhos como presentes. Mas por alguns centavos, os

contrabandistas podem armazenar sua gasolina até juntar a quantidade desejada para levar a Boa Vista.

Outra alternativa é vender a gasolina aos próprios índios. Neste caso, uma viagem de 170 litros pode render cerca de R\$ 30. Os índios, por sua vez, a revendem com uma pequena margem de lucro.

Quando os contrabandistas juntam uma quantidade razoável de combustível, costuma-se armar um comboio para ir a Boa Vista. A formação é composta por um batedor e os “carros-bomba”, como são adequadamente chamados os veículo carregados com quase mil litros de gasolina a bordo e que costumam viajar a cerca de 180 quilômetros por hora.

Já houve caso de ser apreendido um caminhão tanque, mas é coisa rara. Quem costuma combater este crime sabe que o as Pampas são as rainhas da estrada.

Para o diesel, a logística é muito semelhante. Ele é comprado nas bombas venezuelanas a 180 bolívares, ou “bolos”, como os venezuelanos carinhosamente chamam o seu dinheiro. Isto é equivalente a R\$ 0,18 (dezoito centavos). Para o transporte do diesel também é comum o esquema “formiga”. Os caminhoneiros vão apenas com o cavalo mecânico até a Venezuela, em geral com tanques superdimensionados, e o enchem até a boca. Na volta ao Brasil, basta vender o combustível por um preço competitivo para realizar o lucro.

Além dos índios e dos contrabandistas, os venezuelanos também aproveitam a diferença de preço entre a gasolina de seu país e do Brasil. Para os que têm carro com chapa do país, é possível abastecer a R\$ 0,07/litro de gasolina. Assim muitos venezuelanos formam imensas filas para encher os tanques de gulosos carros americanos das décadas de 1970 e 1980. Depois, o produto é vendido a brasileiros que foram à cidade a lazer ou trabalho e que não estão dispostos a pegar fila. O ágio chega a R\$ 0,70. Para quem acredita no ditado de que tempo é dinheiro, não é muito. Encher o tanque pode demorar tranqüilamente cinco, seis horas. Contudo, para os turistas esta alternativa é pouco atrativa atualmente.

Nas imensas filas de carro que juntam 30 a 40 carros a cada bomba, os turistas começaram a ter preferência. Assim, têm de esperar apenas quatro ou cinco contrabandistas abastecerem. Coisa de meia hora. A preferência faz parte da disputa entre os donos das revendas de Santa Elena e o restante do comércio local que acredita que as filas afugentam os turistas, em benefício de uma atividade ilegal.

Os donos dos postos não se abalam. Inclusive porque contam com a supervisão da Guarda Nacional, que coloca ordem na fila. Segundo um contrabandista que não quis se identificar (veja box), qualquer pessoa que abasteça mais de 80 litros deve pagar uma propina de R\$ 30 para a Guarda. Alguns dizem que o valor é repartido com o posto, outros que ele fica integralmente com o exército do populista Hugo Chávez.

Para as revendas de Boa Vista, isto pouco importa. A questão é saber como preservar os direitos dos revendedores que pagam impostos e seguem a extensa legislação que regula o funcionamento das revendas. Infelizmente, esta questão parece não ter uma resposta simples. Tampouco, parece que a situação vá mudar no curto prazo.

Além da diferença de preço, seria necessário realizar um controle rígido de todos os automóveis que passam pela aduana, conferindo volume de combustível transportado. Complementarmente, seria fundamental aumentar a vigilância em outros pontos da fronteira que atualmente podem ser facilmente cruzados pelos contrabandistas. Os mais céticos acreditam que apenas a redução da diferença de preço conseguirá normalizar o mercado. Mas este é um ponto que dificilmente o presidente venezuelano irá alterar apenas para sanar este problema. Se há algum alento ao revendedor de Boa Vista, é o fato de que o Estado é outro grande perdedor do esquema de falsificação.

“Mais um pai de família”

Um dia em Santa Elena de Uiráen é suficiente para entender como funciona a venda de combustível na cidade. Os dois postos existentes ali organizam filas conforme o tipo do combustível e a nacionalidade do carro. É necessário fazer a diferenciação, pois os venezuelanos pagam menos pela gasolina que os brasileiros.

Os postos estão a cerca de 500 metros um do outro. Este espaço é ocupado pelas filas e por alguns bares, restaurantes e outros comércios de pequeno porte e até pelo consulado brasileiro na cidade. Nos bares é possível perceber as negociações que não passam pelos postos. Em um trailer de lanches, por exemplo, uma conversa revela as gírias usadas. Um homem chega e pergunta se ainda há “leite”. Ouve a resposta de homem magro, de cerca de 1,80 metros e cabelos começando a rarear na frente, de que acabou de vender tudo o que tinha, cerca de 5.000 litros. Mas para não perder o cliente ele avisa que irá receber diesel naquele mesmo dia. O leite, no caso, seria gasolina.

As disputas maiores, contudo, são por um lugar na fila. Um dos restaurantes oferece um pacote onde está incluída a comida e uma pernoite por R\$ 50. O valor também cobre a taxa que deve ser paga à Guarda Nacional. A grande vantagem de se dormir em Santa Elena, é que fica mais fácil conseguir um bom lugar na fila. Isto pode fazer toda a diferença, pois, com um pouco de sorte, o contrabandista consegue fazer dois abastecimentos.

Nos postos, o clima é de tédio com uma pitada de tensão que parece ser cuidadosamente medida pelos funcionários do posto e, mais raramente, pelos membros da Guarda Nacional. O elemento de pressão é uma prancheta onde são anotadas as placas dos carros que já pagaram o pedágio para entrar na fila. Quem não paga é castigado. Depois da longa espera, é mandado de volta ao final da fila quando chega próximo da bomba. É cena rara, com três membros da Guarda Nacional em cada posto, todos procuram se adaptar às regras e evitar desperdício de tempo.

Na fila do combustível, o melhor passatempo é a conversa. Nenhum dos postos tem loja de conveniência, serviço de troca de óleo ou qualquer outra comodidade que alivie a longa espera dos que vivem do contrabando de gasolina.

Durante o período em que a reportagem da Posto de Combustíveis & Conveniência ficou na fila do posto foi possível conversar com um orgulhoso dono de uma Pampa de dois tanques. A pessoa preferiu não se identificar, mas contou em detalhes como e porque entrou no ramo do contrabando. De acordo com este contrabandista, ele está no negócio há nove meses. Pai de família, ficou desempregado e a melhor opção pareceu ser a compra de gasolina na Venezuela para posterior venda em Boa Vista. Segundo o relato, eram de três a quatro viagens por semana, em uma puxada rotina que começa as 3h30 da madrugada.

Depois de viajar cerca de duas horas e meia, ele procura chegar ao posto da fronteira logo que ele é aberto, às sete horas. Em seguida basta se dirigir à fila, pagar o “pedágio” e esperar. Naquele dia foram cinco horas. Apenas ao meio-dia o contrabandista conseguiu completar os tanques de sua Pampa com 170 litros de gasolina, com a gasolina 95, a de melhor qualidade e que custa um centavo e meio a mais do que a 91.

A diferença entre os dois tipos de combustível é que a 95, também chamada de “branquinha” pelos brasileiros, não contém chumbo e é quase transparente, daí o apelido. O contrabandista contou que faz este percurso de três a quatro vezes por semana, o que garante uma renda líquida de cerca de R\$ 1.500 por mês, se o carro não der muito problema. O cansaço das viagens acumuladas e o risco de ser pego pela polícia brasileira desanimam, mas não há alternativa melhor em Boa Vista onde a maior parte da população vive de emprego ou aposentadoria pública. Por isso, ao chegar mais uma Pampa ao posto, ele comenta, depois de um breve aceno ao motorista, “olha aí, mais um pai de família”.

O risco da viagem é o menor deles. Afinal, é muito difícil ter o carro apreendido por estar apenas com o tanque cheio. Mas vender o combustível em Boa Vista já é mais arriscado e pode levar à prisão. De acordo com este contrabandista, toda a gasolina é vendida em quintais, oficinas e qualquer outro ponto comercial.

Entretanto, esta rotina nem sempre foi assim. A própria Polícia Federal já indiciou dois donos de postos por venda de combustível venezuelano. A identificação do produto como “não-conformidade” já foi responsável pelo fechamento do único posto que funcionava na estrada entre Boa Vista e a fronteira.

Os diversos órgãos interessados em combater o problema ensaiam uma atuação cooperativa, mas muitos dos esforços são barrados pela falta de recursos de um outro órgão. Enquanto isso, a venda corre solta e qualquer pessoa na capital do Estado tem sua própria história sobre a gasolina venezuelana para contar. O negócio faz parte da paisagem. Não é difícil achar

quem já tenha feito o contrabando na sua forma mais amena – levando direto uma pequena quantidade de combustível para Boa Vista – outros dizem que já compraram muita gasolina de contrabandista, mas chegaram à conclusão que não valia a pena, pois estragava filtro e bomba de combustível muito rapidamente. Isto sem falar no maior desgaste do motor.

Até o vigia do pátio da Receita Federal para onde são recolhidos os carros apreendidos tem sua dica, apesar de não aconselhar o uso do combustível. “A gasolina é boa mas ela é muito suja por causa (sic) dos carotes (galões) que o pessoal usa. Mas para isso é só colocar uma palhinha de aço na ponta da mangueira que resolve o problema”, diz satisfeito em fornecer a informação bem ao lado de centenas de galões apreendidos recentemente.

Solvente é a bola da vez no sul do país

Ao contrário do que ocorre na fronteira entre o Brasil e a Venezuela, o contrabando em outros Estados que fazem fronteiras internacionais é de natureza diferente. Em vez de um movimento gigante de pequenos contrabandistas, nos Estados do Sul, o produto importado ilegalmente é o solvente, que tem como destino a adulteração da gasolina. Neste caso, as apreensões já realizadas demonstram que os produtos entram não só pelas fronteiras terrestres, mas também por alguns portos, inclusive o de Santos.

Não que o contrabando de fronteira, feito por “formigas”, não exista. Ele ocorre também, mas em menores proporções devido à diferença de preço pequena entre o produto da Argentina e do Brasil, por exemplo. Com isso, o mercado mais afetado é o das cidades fronteiriças.

Já o contrabando de grande escala, organizado, tem potencial para afetar a maior parte das vendas do país. Como o produto contrabandeado acaba sendo destinado, principalmente, à adulteração, o problema é mais difícil de identificar e torna-se mais difícil saber as proporções do problema, uma vez que a distribuição é bastante pulverizada.

De acordo com o presidente do Sindicato do Comércio Varejistas de Combustíveis do Paraná, Roberto Fregonese, há informações de que o contrabando de combustível continua bastante ativo no Estado, sendo alvo de um inquérito da Polícia Federal. Algumas práticas dos contrabandistas já foram identificadas, mas estão sendo mantidas em sigilo para não prejudicar a investigação.

Algumas apreensões e informações dão boas pistas sobre a forma de atuação dessas quadrilhas. Em setembro do ano passado, por exemplo, foi realizada uma importação de quatro mil litros de solvente da Argentina pelo Paraná, cujo importador era uma empresa com sede no Espírito Santo, ao qual o ramo de atividade seria o comércio atacadista de produtos de informática. Este desembarque foi acompanhado pelo CSQC (Comitê Sul-Brasileiro de Qualidade no Combustível).

Fonte: <http://www.revistacombustiveis.com.br/edicao26/reportagemdecapa.htm>