

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE ITAPUA**

**III SEMINARIO INTERNACIONAL DE LOS ESPACIOS DE FRONTERA (III GEOFRONTERA)**

# *Integración: Cooperación y Conflictos*

# III SEMINÁRIO INTERNACIONAL DOS ESPAÇOS DE FRONTEIRA (III GEOFRONTEIRA)

# *Integração: Cooperação e Conflito*

EJE TEMATICO A LA QUE SE PRESENTA EL TRABAJO

EIXO TEMÁTICO DA INSCRIÇÃO DO TRABALHO

**2 – Fronteras, Producción y Trabajo / Fronteiras, Produção e Trabalho**

# TRABALHO, AGENTES DO ESTADO E TRABALHADORES ENVOLVIDOS NO TRANSPORTES DE MERCADORIAS NÃO REGULAMENTADAS NA FRONTEIRA BRASIL-PARAGUAI (1960-2015).

**CÍNTIA FIOROTTI**

UFU-MG/BR e SEED/PR.E-mail: cintiafiorotti@hotmail.com

Julio – 2015

**Resumen/ Resumo**

O estudo apresentado problematiza como e quais mudanças ocorridas entre os anos de 1960 e 2015 na fronteira Guaíra-PR/BR, Mundo Novo-MS/BR e Salto del Guairá/PY, representaram diferenças na forma como o trabalho na fronteira é interpretado e vivido por muitos dos moradores e trabalhadores envolvidos no comércio e transporte não regulamentado de mercadorias nesta região. Entre estes, estão: os acusados de contrabando de café, de eletrônicos e de cigarros, vendedores em lojas e ambulantes em Salto del Guairá. O objetivo é identificar como estas transformações experimentadas pelos trabalhadores não estão apenas reduzidas às alterações na legislação e na economia, mas nos significados históricos atribuídos a essas condições de vida experimentada por esses trabalhadores. Para tanto, elaboramos fontes orais com os trabalhadores já citados, proprietários de lojas de importados, moradores próximos a portos clandestinos, policiais federais, militares em reserva, fiscais da receita federal e estadual. Como metodologia, analisamos as entrevistas valorizando suas subjetividades e problematizando-as como um documento que não é neutro. Também, pesquisamos fontes escritas, como, autos criminais, jornais locais, legislações e dados estatísticos oficiais, lidando com elas como documentos carregados de intencionalidades e resultantes de disputas entre classes. Como resultados, adiantamos que a leitura e as relações dos trabalhadores com a fronteira e com as formas de trabalho presentes hoje nestas cidades, ganharam sentidos e significados diferentes que vividos nas décadas anteriores.

**1- Introdução:**

Nesta pesquisa estudamos a partir das falas dos trabalhadores envolvidos no comércio e transporte não regulamentado de mercadorias na fronteira Brasil-Paraguai (Salto del Guairá/PY[[1]](#footnote-1), Guaíra-PR[[2]](#footnote-2) e Mundo Novo-MS/BR[[3]](#footnote-3)), como as mudanças no trabalho, na economia e na legislação entre a década de 1960 e o ano de 2015, tem sido interpretada e vivenciada por estes sujeitos. Com as fontes pesquisadas, identificamos e analisamos como a forma destes sujeitos relacionarem-se com o trabalho na fronteira possuem especificidades de seu tempo ao lidarem com configurações econômicas, ações de intervenção do Estado na repressão deste trabalhos, conflitos, costumes e valores do período vivido por eles.

Entre as fontes, estão as entrevistas com vendedores em lojas de importados, ambulantes e proprietários de lojas tanto de nacionalidade brasileira quanto paraguaia atuantes em Salto del Guairá, moradores próximos a portos clandestinos, militares em reserva, fiscais da receita federa e estadual, policial federal aposentado e jovens envolvidos no transporte não regulamentado de cigarros na fronteira.[[4]](#footnote-4)

Inicialmente os entrevistados foram selecionados seguindo alguns critérios, tais como, ocupação relacionada ao comércio com a fronteira e o tempo de residência em alguma das cidades. Contudo, cabe ressaltar que tais critérios dependeram, em alguma medida, das relações sociais de amizade da pesquisadora e das relações entre os próprios entrevistados. Esta forma de seleção dos entrevistados contribuiu para realizar a maioria das entrevistas na própria casa destas pessoas e não em outros espaços, possibilitando maior disponibilidade de tempo e atenção para o momento da elaboração da entrevista.

No processo de construção das fontes orais consideramos importante refletir as problemáticas a partir da elaboração de questões que permitam aprofundar elementos acerca da subjetividade das pessoas. Para tanto, foi preciso criar condições para que os entrevistados pudessem refletir e construir sua interpretação, a fim de tentar proporcionar a troca de experiências entre pesquisador e entrevistado sobre os assuntos abordados e o “compartilhar social dos sentidos e significados que ambos atribuem à realidade social”, conforme Alessandro Portelli, fazendo da entrevista um “experimento de igualdade”.[[5]](#footnote-5) Contudo, procurando fazer desse experimento de igualdade uma relação que assegure o próprio lugar do pesquisador na entrevista.

Ainda como fontes de pesquisa estudamos autos criminais sobre catalogados e arquivados como "crime de contrabando" entre o acervo pesquisado no Fundo Documental do Fórum da Comarca de Toledo (1954 a 1980)[[6]](#footnote-6), sobre os cuidados do Núcleo de Documentação e Pesquisa - NDP, no Centro de Ciências Humanas e Sociais - CCHS, Unioeste, Campus de Toledo-PR. Os autos criminais trouxeram registros das falas dos apreensores, promotores, juízes, advogados e dos trabalhadores apreendidos sobre a prática do transporte e/ou comercialização de mercadorias não regulamentadas na fronteira em parte da Região Oeste do Paraná com o Leste do departamento de Canindeyú/Paraguai. Além destes, foram pesquisados na Comarca de Foz do Iguaçu autos criminais sobre “contrabando” entre 1980 e 1993 de apreensões ocorridas na localidade de Guaíra-PR.[[7]](#footnote-7)

A pesquisa a esta documentação permitiu identificarmos dentre outros aspectos, o perfil socioeconômico destes trabalhadores apreendidos e as interpretações dos mesmos sobre a criminalização dos seus atos. Também, contribui para percebermos como os representantes do Estado, entre eles policiais, fiscais, militares do exército, promotores e juízes possuem interpretações diferentes no processo de avaliação das versões apresentadas pelos trabalhadores e das leis que criminalizam e punem o “contrabando”. Além disso, com os autos criminais, observamos nas versões trazidas pelos trabalhadores, como muitos deles compreendiam e lidavam com o trabalho e, as formas de trabalho que envolviam o comércio de mercadoria na fronteira.

Ainda, como fonte de pesquisa, recorremos ao jornal Rio Paranazão, de circulação entre as três cidades fronteiriças, levantando matérias de sobre o tema deste estudo desde o início de sua veiculação no ano de 1997 aos dias atuais. Também realizamos entrevista com um de seus correspondentes de Salto del Guairá a fim de perceber a perspectiva e interesses defendidos por este corpo editorial. O jornal foi selecionado como fonte para esta pesquisa porque indica como a imprensa e os grupos que ela é porta voz percebe e noticia estes trabalhadores e os assuntos relacionados aos mesmos.

Além destas três fontes principais de pesquisa, outras foram sendo incorporadas de acordo com as necessidade de compreensão e problematização do tema. Entre elas, obras de memorialistas sobre as cidades estudadas, dados estatísticos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE, Código Penal Brasileiro-CPB, Cartilha de Trabalho do Mercado Comum do Sul-MERCOSUL, Código del Trabajo del Paraguay e Instituto Brasileiro do Café-IBC.

Em específico, traremos alguns dos resultados desta pesquisa visando instigar o debate sobre a mudança do perfil de trabalhadores e dos tipos de mercadorias comercializadas. Em conjunto a isto, faz-se necessário trazer a variação do comportamento dos agentes do Estado na repressão e controle do transporte não regulamentado de determinadas mercadorias nesta fronteira Brasil-Paraguai entre 1960 à 2015.

**Amostragem:**

De modo geral, a leitura dos autos criminais da década de 1960 trazem referências à predominância do trabalho rural na região como uma das possibilidades de ocupação para trabalhadores com o perfil dos envolvidos no transporte não regulamentado de café na fronteira do Brasil para o Paraguai. Motivações como a necessidade de afirmar que possuíam trabalho para construir sua legitimidade perante a acusação e a afirmação da identidade cultural experimentada por estes trabalhadores, influenciavam para que muitos deles se identificassem como lavradores, sazonais ou não, ao serem questionados quanto à profissão. Diferentemente, aqueles que possuíam alguma propriedade ou arrendavam terras e declaravam-se nos interrogatórios como agricultores. Os acusados envolvidos no transporte braçal de café não regulamentado declararam-se também como pobres e com pouca ou nenhuma escolarização. Muitos dos trabalhadores também faziam uso disto para construir a legitimidade de seus atos.

Este perfil dos apreendidos pode ser identificado tanto em partes dos testemunhos dados pelos trabalhadores, como em alguns dos pareceres emitidos por um dos juízes de direito, por exemplo, ao qualificar um dos trabalhadores que foi denunciado por “crime de contrabando”, ele expõe, “[...] sua personalidade se identifica com a do elemento comum do nosso meio rural, em geral de parcos recursos e pouca instrução [...]”.[[8]](#footnote-8)

No auto criminal de 02 de julho de 1963, ocorrido nas barrancas do Rio Felicidade em Marechal Cândido Rondon, (acervo NDP. 561/51), ocorre, por parte de um dos juízes de direito, a descrição sobre a importância monetária que levava ao envolvimento com "contrabando de café", quando comparado com os rendimentos aos quais estes sujeitos costumavam ocupar-se no campo. Assim, as afirmações finais do juiz trazem,

[...] ciente de que o empreendimento era ilegal e criminoso, eis que, ninguém se sujeitaria a transportar café para a fronteira dom. a Rep. do Paraguai, burlando a vigilância, das autoridades do fisco, na calada da noite, ou em plena madrugada sem visar um lucro, fora do comum, bem assim como, nenhum trabalhador braçal se sujeitaria a descer barrancas íngremes com sacas de mercadorias às costas, se não por uma remuneração acima do costumeiro [...].[[9]](#footnote-9)[[10]](#endnote-1)10

Como observado, os acusados encarregados pelas funções do transporte braçal de carregamento e descarregamento do café à caminhões, barrancas e margens de rios, careciam de condições físicas para os esforços e turnos exigidos. Em sua maioria, eram homens com faixa etária indo desde os 17 aos 40 anos, com baixa ou nenhuma escolaridade, muitos deles, casados e com filhos e, declarando-se lavradores ou motoristas. Para muitos, devido aos ganhos recebidos, envolver-se no transporte não regulamentado de café podia significar trabalhar até menos tempo e por uma renda maior quando comparado às exigências vividas no trabalho rural.

Em um dos testemunhos contidos em auto criminal de 1961, "Zito", 24 anos, agricultor, natural de Joaçaba-SC, escolarizado até o terceiro ano primário, casado, residente em Porto Britânia, Marechal Cândido Rondon-PR e funcionário contratado sazonalmente pelo proprietário do sítio, alega ter perguntado ao seu contratante no dia em que combinou o serviço e o valor *"se não dava galho"* trabalhar transportando o café numa carroça até a margem do rio sentido Paraguai. De acordo com a transcrição de seu depoimento, ele disse ter aceitado a proposta ao ouvir resposta negativa, sabendo apenas “[...] quando se achava à margem do São Francisco, "Djalma" explicou que o café seria contrabandeado, mas nesta altura o interrogado já havia trabalhado e continuou até que foram surpreendidos com a chegada da polícia”. [[11]](#footnote-10)

Embora seu depoimento traga a confirmação na participação da acusação de “tentativa de contrabando”, "Zito" procura legitimar seu envolvimento expondo a preocupação tida em confirmar a legalidade de seu trabalho, antes de aceitá-lo. Por este caminho, visa construir sua defesa demonstrando conhecimento prévio sobre as práticas criminalizadas na região onde moravam

Conforme observado nos testemunhos deste auto criminal, os acusados fazem referências à "Djalma" como o principal mentor da tentativa de transportar o café não regulamentado. "Djalma", 25 anos, natural de Erechim-RS, lavrador e comerciante de erva-mate, solteiro, residente em Cascavel-PR, teve seu depoimento coletado em mesma data do auto de prisão em flagrante junto aos demais ouvidos, mesmo ele tendo fugido do local no dia da apreensão feita pelos policiais militares. Ao ser interrogado, disse saber que o contrabando de sacas de café era crime, "[...] tendo o cuidado, quanto ao trânsito das mesmas em cobri-las com sacos de erva mate".[[12]](#footnote-11)

Portanto, o conhecimento sobre a presença constante de fiscalização fazia com que os trabalhadores lidassem com isto, tentando criar táticas para burlá-la. Recorrer ao uso de produtos, também agrícolas, em uma região onde predominava a economia rural, mas que não eram mercadorias visadas pela fiscalização naquele momento, era uma das formas encontradas para burlar o controle da entrada e saída não regulamentada de café.

Um auto criminal de 1987 é composto por um inquérito policial nº 87.10.11751-2/PR, na estrada entre Terra Roxa e Guaíra-PR referente à apreensão de 300 sacas de café, um caminhão e um carro. A apreensão foi realizada por policiais federais que encontraram um caminhão parado no acostamento e, "[...] ao conferirem a carga constataram que havia no interior da carroceria café beneficiado, sem nenhum tipo de cobertura legal; que por tal carga sem documentação legal encontrar-se na faixa de fronteira, deu voz de prisão em flagrante ao motorista [...]"[[13]](#footnote-12). Neste inquérito, os testemunhos dos policiais em relatórios no auto de prisão em flagrante expressaram a existência de troca de tiros entre os ocupantes de um fusca que fazia a "cobertura" da carga e os policiais federais durante a autuação ao caminhão. Também há o testemunho do apreendido dizendo que a carga deveria ser conduzida até o Porto Salamanca, em Oliveira Castro, na divisa fluvial entre Guaíra-PR/BR e Salto del Guairá/PY.

Na ocasião, os ocupantes do automóvel conseguiram fugir do local, o único detido foi o motorista do caminhão, que tinha 31 anos de idade e era natural de Iguatemi-MS, mas residia em Eldourado-MS, onde atuava como comerciante e proprietário de uma carvoaria. No seu relato, o apreendido traz um valor financeiro do frete muito abaixo do mencionado por outros acusados de contrabando de café até 1966.[[14]](#footnote-13) Esta redução está relacionada, entre outros fatores, a mudanças econômicas que alteraram o tipo de cultivo agrícola no país, onde as décadas de 1970 e 1980 são marcadas pela mudança para monocultura de soja e milho nesta região. A exportação não regulamentada do café parece ter deixado de ser um atrativo para muitos que se envolviam nisto.

Sobre o auto criminal citado, a definição utilizada pelos policiais federais para justificar a apreensão registrada é a da "faixa de fronteira"[[15]](#footnote-14), não mais sendo referenciada como "zona fiscal".[[16]](#footnote-15) O uso de "faixa de fronteira" indica a possibilidade de apreensão entre os 150 quilômetros da linha divisória do território nacional, indicando distâncias maiores que as dos 50 quilômetros definidos por "zona fiscal" na década de 1960 para legitimar o local da apreensão com o destino portuário à divisa fluvial do Brasil com o Paraguai.

Os policiais federais justificaram a apreensão nos seus testemunhos e o delegado realizou o relatório do auto de prisão em flagrante solicitando o inquérito e o concluindo, com base no "Art. 334[[17]](#footnote-16) [...] do CPB e Art. 7º da Resolução nº 39/81 do IBC"[[18]](#footnote-17), para fazer a acusação também de “crime de contrabando” e não de descaminho.[[19]](#footnote-18) Como observado, o comportamento e procedimentos adotados pelos policiais federais de 1987 era considerarem toda e qualquer carga transitando sem documentos que comprovassem o pagamento dos devidos impostos como “contrabando de café”. Em contraposição a isto, segue abaixo a compreensão do Ministério Público sobre a caracterização de fronteira e contrabando:

[...] Conquanto o fato de transportar café, sem a devida documentação e autorização do IBC, em certas regiões do país, especialmente as fronteiriças, possa constituir suficientemente um ilícito administrativo-fiscal, ocorre que, no caso, a despeito das presunções e indícios, quanto à finalidade de contrabando, não se caracterizou sequer o início, da execução deste delito. Com efeito, a apreensão se deu, quando o caminhão encontrava-se parado, aguardando conserto, sem ter alcançado ainda a cidade de Guaíra. Estava-se, pois, na fase dos atos preparatórios.[[20]](#footnote-19)

Na postura deste promotor público, a acusação aos apreendidos só seria entendida como "crime" se fosse realizada dentro do município fronteiriço ou na travessia da divisa entre o Brasil com o Paraguai, diferentemente da leitura feita pelos agentes do Estado responsáveis pelo auto de prisão em flagrante e inquérito policial.

Ao compararmos esta avaliação do promotor com as feitas anteriormente por outros representantes do Ministério Público até 1966 percebemos como, neste caso de 1987, não houve uma preocupação tão grande em punir o transporte não regulamentado de café.[[21]](#footnote-20) Isto está relacionado à mudança de foco para o tipo de mercadoria a ser controlada a entrada e saída do país, já que no mesmo período há várias pesquisas indicando o fluxo de trabalhadores transportando diversas mercadorias industrializadas, tal como eletrônicos, do Paraguai para o Brasil sem a declaração e pagamento dos devidos impostos.[[22]](#footnote-21)

Abaixo, segue o exemplo de uma notícia de apreensão de eletrônicos já na década de 2010:

PRF de Guaíra apreende mais R$ 25 mil em contrabando.

Durante a madrugada desta quinta-feira (13), na BR 272, próximo ao trevo de Terra Roxa, Policiais Rodoviários Federais de Guaíra apreenderam um veículo GM/ Corsa Sedan, com placas de Sorocaba/SP.

O automóvel estava carregado com diversos produtos eletrônicos de origem estrangeira, avaliados em aproximadamente R$ 25.000,00.

O condutor informou que as mercadorias seriam distribuídas no interior de São Paulo. O veículo e os produtos importados ilegalmente foram encaminhados à Receita Federal em Guaíra para os procedimentos cabíveis.[[23]](#footnote-22)

A veiculação destas informações de apreensões repercute na forma como os próprios trabalhadores envolvidos no comércio não regulamentado de mercadorias começam a avaliar e diferenciar o "legal" e "ilegal", não apenas com base na legislação, mas também interpretando estes valores que são construídos. Os trabalhadores no comércio em Salto Del Guairá compreendem atualmente o transporte de mercadorias um pouco acima ou dentro da cota e em pequenas quantidades, seja no interior dos carros ou à mostra, sendo passadas diariamente na fiscalização como algo comum e aceito em suas práticas cotidianas de trabalho.

O entrevistado Ronaldo, fez questão de descrever algumas práticas comuns entre seus pares, vendedores de lojas em Salto del Guairá que moram em Guaíra ou em Mundo Novo e atravessam diariamente a fronteira:

[...] tem pessoas que não ganham tanto dinheiro com venda, aí trabalha muito com giro de trazer mercadoria de lá prá cá, traz aí o cliente paga um tanto, ele traz entrega aqui, o cliente volta e pega, porque ele vai e volta todo dia. Ainda tem determinadas pessoas que levam, chamam isso de cota, levam uma cota pra você, pagam 10 reais por dia de cota [...] Ainda tem gente que não cobra nada de carona, você tem que ter a responsabilidade de quando chegar parar na aduana, assumir o risco da cota que é, pra não dar problema na receita, que seria os 300 dólares. Então, se tiver fixo com aquela pessoa é garantido ela ir e voltar de graça no carro. A única coisa que ela faz é assumir, nesse caso, é se chegar a cair lá na receita, ter que pagar o “DARF”, né?! Ah a maioria são vendedores, quando vem o negócio de laranja assim geralmente o povo já traz lá da cidade deles, né?! Aqui não tem muito laranja não. Acontece bastante é retenção de mercadoria, que o risco é grande pra eles passarem duas Aduanas e alguns trazem pra Guaíra, alguns pegam um atalho e o cliente já pega no mesmo dia aí já fecha.[[24]](#footnote-23)

Ronaldo indica um termo criado e utilizado comumente pelos vendedores brasileiros em Salto del Guairá para definirem e se diferenciar de outras ocupações geradas pelo comércio na fronteira. Para ele, ser "cotista" é ocupar supostamente um lugar na "cadeia produtiva" diferente de um "laranja". Nesta região em estudo, o termo "cotista" é usado para definir o vendedor que transporta diariamente mercadorias dentro da cota para terceiros, bem como, aqueles que passam mercadorias acima da cota com a intenção de não declarar os impostos, mas que tomam a iniciativa de declarar caso sejam parados no posto de fiscalização. O resultado de seu trabalho no circuito de acumulação gerado pelo comércio destas mercadorias não difere do exercido pelo “laranja”. Porém, limita-se a atravessar a fronteira indo às cidades próximas com pequenas cargas de mercadorias e entregando-as em hotéis ou casas em Guaíra ou Mundo Novo que, posteriormente, serão buscadas por "sacoleiros" ou "laranjas" em lugar combinado de entrega ou esperando que os "turistas-turistas" venham até sua casa retirar a mercadoria. Quanto a *"pegar um atalho",* a referência é contratar o serviço de atravessadores, por exemplo, daqueles que transportam com barcos mercadorias pela fronteira utilizando portos clandestinos no Rio Paraná.

Ana mencionou sobre como fazia para compor sua renda quando trabalhava como vendedora em uma loja em Salto del Guairá, fosse transportando "cotas" diárias ou acordando o valor das "cotas" com terceiros:

[...] Lá eu trazia mercadoria pra complementar, é o que todo mundo faz, cota, eu mesmo, era trazer notebook. O que a gente mais queria era vender notebook, porque o valor passava da cota e a gente já se oferecia pra levar, R$ 150,00 ou R$ 200,00, só que o cara que trazia os nots cobrava menos e a gente ganhava em cima. As vezes quando tava com carro eu trazia. [...]No máximo eu levei até Umuarama. Geralmente eu não levava, não me envolvia muito.[...]Só dessas coisas de cota por dia, em mês bom dava pra tirar, uns R$ 1.000,00, em mês fraco uns R$ 300,00. Geralmente era uns R$ 500,00. Ao todo eu conseguia fechar o mês ganhando em torno de R$ 2.500,00 a R$3.000,00 reais. [...][[25]](#footnote-24)

Entre vários motivos possíveis como o de na época não possuir carro para passar mercadorias, recorrer a terceiros para realizar o transporte das mercadorias recebendo comissão sobre o valor era uma saída para não correr riscos com a fiscalização e ter despesas inesperadas. Ana deixa por entender seu conhecimento sobre a não legalidade de sonegar os impostos acima da cota. Porém, utiliza este limite do valor de compras estabelecido pelo Estado brasileiro para tirar vantagens econômicas dele.

Os trabalhadores lidam com esta situação tentando encontrar um espaço de trabalho que lhes permitam alcançar melhores remunerações frente a que conseguiriam no país onde residem. Assim, não desconsideram a ilegalidade de sua prática, mas avaliam conforme a legitimidade atribuída a ela e combinada com os valores morais comuns entre estes trabalhadores.

Dentro destas dinâmicas do transporte de mercadorias, tanto o trabalhador que não possui carro como aquele que possui consegue beneficiar-se com esta forma de trabalho estimulada pelas normas estabelecidas pelo Estado. Possuir um veículo significa também conseguir mais renda quando comparado às adquiridas pelos "cotistas caronas". Estes primeiros conseguem pagar suas despesas com o transporte e ainda receber alguma porcentagem em cima das mercadorias trazidas pelos demais. Para organizar isto, são criadas normas estabelecidas informalmente, mas adotadas e seguidas como um código de condutas entre aqueles que contratam e os que praticam o trabalho de cotistas:

[...] Eu tenho carona fixa, mas eu sirvo como cota, eu não posso trazer nada de mercadoria do Paraguai pra pegar a carona, porque se a receita pegar eu tenho que assumir a cota que está no carro. Esse tipo de carona que eu estou agora eu não pago nada, antes eu pagava. Aí, então assim, todo dia ela traz a nossa cota. Nós somos em 4, todo dia ela traz aquela cota ali pra 4 pessoas. Se parar eu entro no carro eu pego a nota e eu já sei o que é que eu tenho que declarar no meu nome. Assim eu tenho que deixar o meu nome lá cadastrado. Aí é um mês sem trazer nada e geralmente quando acontece isso, aí eles trocam a caroneira e aí eu perco a vaga na carona por um mês. Ultimamente eles estão parando direto. Aí param você lá, só faltam chacoalhar o carro pra ver se sai alguma coisa, te param no meio da pista, é a maior falta de respeito com as pessoas, e começam a descer tudo e vai formando aquela fila. Às vezes te param nas duas fiscalizações ali na receita e lá PRF, no mesmo dia, as vezes pra ir trabalhar também.[[26]](#footnote-25)

Nestes trechos observamos como ocorre conflito entre as normas estabelecidas pelos praticantes do transporte de "cotas" com as normas de fiscalização da Receita Federal de não permitir que uma pessoa passe mais que a cota atual de U$ 300,00 em um mês. O trabalho como "cotista" é algo entendido e aceito socialmente pelos vendedores que transitam na fronteira diariamente. O fato de sentir-se constrangido é reconhecer que legalmente tal prática não é aceita e saber que esta prática pode ser recriminada, perante outras pessoas não habituadas com aquela realidade de trabalho.

Porém, quando mercadorias pequenas em grandes quantidades são transportadas nos veículos, principalmente se armazenadas em lugares ocultos no carro, a leitura e valores morais dos trabalhadores mudam. Como mencionado, isto também é relacionado à forma como as tentativas de "descaminho", por parte dos trabalhadores, são criminalizadas e tratadas pelos agentes do Estado que trabalham com a fiscalização. Um dos entrevistados, Rivelino, relatou o que significou se envolver no transporte não regulamentado de mercadorias na fronteira, configurado legalmente como “descaminho”:

[...] Você vem pra cá e pra você ganhar dinheiro mesmo é só fazendo coisa errada, a minha noiva perdeu o carro dela, a gente perdeu um monte de dinheiro em mercadoria e só foi prejuízo. E, trabalhando honestamente no Paraguai você não consegue ganhar dinheiro, sem trazer alguma coisa, pegando alguma encomenda, você só sobrevive. [...] A gente tava trazendo R$ 4.000,00 de mercadoria, mais um carro de R$17.000,00, são R$21.000,00 que a gente não recuperou até hoje. Antes disso, as vezes passava um not, ganha uns 50,00, traz um tablet, ganha uns 30,00, um play e ganha uns 25,00. As vezes as pessoas pedem e a gente traz e um pede de lá outro de cá, traz caixa de bebida. Os dois trazendo pros nossos clientes, a gente tira passando frete pra cliente, dá pra pagar a gasolina da semana e metade da prestação do carro, mas isso é sobrevivência mesmo. As vezes você pode arriscar de trazer um montão, mas lá na frente você pode perder. Essa vida de fazer coisa errada não é pra mim, já entramos nessa e nos demos mal. [...][[27]](#footnote-26)

Rivelino parece mergulhado nessas contradições criadas pelas relações capitalistas na fronteira que o empurra para o "contrabando". São muitos os motivos e significados que levam a decisão de trabalhar em outro país na condição de imigrante, com autorização da *imigracíon* paraguaia, sem nenhum vínculo trabalhista formal. Entre eles, devemos considerar que possui peso para avaliação, a possibilidade de conseguir uma renda maior do que a que teria no Brasil. Aos vendedores entrevistados esta renda só se torna atrativa quando é complementada com o trabalho de "cotista" ou com outras formas consideradas não "legais". Por exemplo, uma renda maior que a de vendedor combinada com o trabalho de cotista, pode vir a ser alcançada quando combinada à tentativa de transportar quantidades maiores de mercadorias sem declaração dos impostos.

A fala de Rivelino é representativa ao indicar como reconhece legalmente as normas que definem contravenção em seu cotidiano de trabalho, entretanto, o peso maior de sua avaliação recai sobre os valores morais construídos junto à família. Estes valores entram em conflito quando ele se depara com uma realidade de trabalho onde *"burlar o sistema"* não significa algo rejeitado por parte das pessoas que convivem com este trânsito cotidiano entre a fronteira ao buscar sua renda. A angústia e tensão vivida neste ambiente de trabalho não se reduz apenas a conviver com longas jornadas em uma condição de trabalho precária e informal em lojas em Salto del Guairá, mas em lidar com estas diferenças de valores morais e costumes trazidos por esta condição de vida experimentada atualmente por ele.

Com uma trajetória marcada por outras experiências de trabalho, Rivelino avalia o significado de viver neste espaço de trabalho, indicando a legitimidade de suas práticas por compreender que se trata de tentar a sobrevivência em uma realidade de trabalho que é organizada praticamente toda fora da legalidade. Ainda, cabe observar como o transporte não regulamentado de mercadorias em grandes quantidades não é um meio onde todos que tentam entrar conseguem se estabelecer. Há disputas neste universo, que vão desde os clientes de entrega até ao poder aquisitivo necessário para conseguir concluir a tentativa de “descaminho”.

**Conclusões:**

Em meados da década de 1950 a 1980 há relatos que indicam uma presença maior da atuação do Estado no controle da entrada e saída do café entre o Brasil e o Paraguai. Embora o comércio de outros produtos agrícolas estivesse presente, bem como o comércio de mercadorias, as mesmas não eram estigmatizadas como o café passou a ser criminalizado. Relativamente a isto, os próprios costumes destes sujeitos foram resgatados enquanto faziam a leitura destas mudanças, percebendo que para a realidade de trabalho vivida na fronteira na época as formas de trabalho e a possibilidade de melhores ganhos faziam-se de acordo com as poucas possibilidades existentes.

O fluxo maior de "contrabando de produtos agrícolas" surge nas informações coletadas como sendo do Brasil para o Paraguai. Para muitos a prática do transporte não regulamentado de café, tido como algo ilegal, era associado ao enriquecimento de pessoas que já possuíam melhores poderes aquisitivos para investir em tal prática e ter maiores ganhos. No caso dos trabalhadores com menores condições financeiras que aparecem nos autos criminais pesquisados, tais como os motoristas de caminhão, carregadores e ajudantes, tal prática parecia representar uma renda muitas vezes complementar e/ou esporádica, para a manutenção de suas necessidades de sobrevivência e de suas famílias.

Ao longo do período e lugar estudado, observa-se como os produtos a serem comercializados entre os dois países dependem dos aspectos políticos e econômicos relacionados à circulação de mercadorias no mercado. O café foi um produto vantajoso, enquanto havia interesse na sua produção e comercialização, tendo possíveis benefícios a comercialização não regulamentada entre o Brasil e o Paraguai. Quando o interesse de expansão e acumulação capitalista muda, alteram-se também os tipos de mercadorias onde pode haver possibilidades de ganhos com o comércio e o transporte não regulamentado entre os dois países. Estas mercadorias com maior interesse de controle por parte do Estado são as mercadorias que receberão maior fiscalização. Logo, muitos trabalhadores que se envolvem no comércio e transporte de mercadorias acabam lidando com esta intervenção e criminalização, fazendo, em alguns momentos, uso disto para tirar vantagens econômicas ou mesmo organizar meios de trabalho e que consigam sobreviver disto.

Por mais que existam iniciativas do Estado voltadas para disciplinarizar a população local, muitos dos parâmetros entre o “legal” e o “ilegal” não são internalizados da mesma forma por todos aqueles que convivem neste espaço. As pessoas lidam com estas tentativas de controle e criminalização por parte do Estado, interpretando e avaliando seus atos e olhares sobre seu convívio nestes limites da fronteira com base em muitos aspectos, entre eles, nestas ações do Estado, em suas trajetórias de vida, suas experiências de trabalho, em seus costumes, valores e em suas necessidades.

As ações dos agentes do Estado voltadas para o controle e fiscalização das mercadorias também vão mudando ao longo das últimas três décadas, conforme ocorrem mudanças nas interpretações sobre fronteira e crime de contrabando por parte dos responsáveis pelo julgamento dos sujeitos apreendidos.

Ao longo deste texto, foram apresentados como os trabalhadores lidam com as normas estabelecidas visando não apenas segui-las e tencioná-las, mas também fazendo uso das mesmas para escapar da punição, em outros momentos, usando as mesmas para desenvolver ou recriar meios de trabalho que lhes tragam benefícios financeiros e/ou formas de sobrevivência.

**Bibliografia:**

BOSI, Antônio (org.). **Catálogo da Coleção dos Autos Criminais da Comarca de Toledo (1954-1980)**. 1º ed. Cascavel: EDUNIOESTE, 2003.

RABOSSI, Fernando. **Nas ruas de Ciudaddel Este: Vidas e vendas num mercado de fronteira.**Tese (Doutorado em Antropologia Social). Rio de Janeiro: Museu Nacional, 2004.

1. Em 1997, Salto Del Guairá, sua população era de 12.000 habitantes*.* A região a qual pertence Salto Del Guairá, é conhecida por departamento de Canindeyu e conta com aproximadamente 145.841 habitantes, estando 83% destes, também localizados nas áreas rurais. DGEE/STP, dados referentes ao ano de 2007. Disponível em: <http//:www.dgeec.gov.py>. Acesso em 04 de outubro de 2010. Na década de 2000 a prática crescente de atividades comerciais em Salto del Guairá relacionadas à venda de produtos importados pelo Paraguai de países como China, Coreia e Indonésia aumentou significativamente o número de lojas e trabalhadores em Salto del Guairá e o fluxo comercial com as cidades brasileiras Guaíra e Mundo Novo. O número de habitantes em Salto del Guaíra chegou a triplicar nesta década. [↑](#footnote-ref-1)
2. Em 2010, Guaíra contava com 30.669 habitantes. Localiza-se à margem esquerda do Rio Paraná no extremo oeste do Estado. Foi declarada como município em 1952, em alguma medida, resultando dos interesses do governo federal em aumentar o controle da divisa com Salto Del Guairá/Paraguai e com Mundo Novo, estado do Mato Grosso do Sul/BR. [↑](#footnote-ref-2)
3. Localizado ao suoeste do Mato Grosso do Sul/BR, Mundo Novo contava com 17.043 habitantes em 2010. Teve sua emancipação como município em 1977. [↑](#footnote-ref-3)
4. Durante os anos de 2013 e 2015 foram realizadas mais de 30 entrevistas qualitativas com pessoas de nacionalidade brasileira ou paraguaia, residentes nas cidades citadas. [↑](#footnote-ref-4)
5. Reflexões promovidas pela linha de pesquisa "Trabalho e Movimentos Sociais" da UFU em 2007, sobre “Caminhos da História Social: diálogos sobre memórias, fontes e perspectivas de investigação” que contou com a participação de Alessandro Portelli, em conjunto as oficinas realizadas pela linha de pesquisa de "Trabalho e Movimentos Sociais" da UNIOESTE. [↑](#footnote-ref-5)
6. Neste período respondiam na Comarca de Toledo diversos autos cíveis e criminais de vários municípios e distritos rurais próximos a Toledo-PR, entre estes, Guaíra, Marechal Cândido Rondon, Porto Mendes, Santa Helena, São Pedro, Palotina, Assis Chateaubriand, Terra Roxa do Oeste, Nova Santa Rosa e Ouro Verde. Pesquisa realizada a partir de 16 autos criminais catalogados como "crime de contrabando". In.: BOSI, Antônio (org.). **Catálogo da Coleção dos Autos Criminais da Comarca de Toledo (1954-1980)**. 1º ed. Cascavel: EDUNIOESTE, 2003. [↑](#footnote-ref-6)
7. Pesquisa com 2 autos criminais, possibilitada em 2013 por Wilson Guerra, Distribuição de Foz do Iguaçu. [↑](#footnote-ref-7)
8. Auto Criminal de 24 de outubro de 1963. Acervo NDP: 552/50.Folha 122. Sentença do Juiz de direito, 3 de outubro de 1970. [↑](#footnote-ref-8)
9. Auto criminal de 02 de julho de 1963, com apreensão de 350 sacas de café, 3 caminhões, 1 carro e 8 homens, com faixa etária entre 17 e 38 anos, ocorrida nas barrancas do Rio Felicidade, em Marechal Cândido Rondon. Acervo NDP. 561/51. Folha 219 Imagem 233. Parecer do Juiz de direito 8 de outubro de 1970 [↑](#footnote-ref-9)
10. [↑](#endnote-ref-1)
11. Auto Criminal de 28 de dezembro de 1961. Acervo NDP: 572/52. Interrogatório feito à "Zito" em 16 de dezembro de 1963. Folha 42. [↑](#footnote-ref-10)
12. Auto Criminal de 28 de dezembro de 1961. Acervo NDP: 572/52. Auto de declaração, interrogatório feito a "Djalma" em 2 de fevereiro de 1962. Folha 18. [↑](#footnote-ref-11)
13. Auto criminal de 02 de setembro de 1987. Comarca de Foz do Iguaçu-Pr. Folha 2. Testemunho do policial federal. [↑](#footnote-ref-12)
14. Pesquisa a 16 autos criminais catalogados como crime de contrabando no Fundo Documental do Fórum da Comarca de Toledo do Núcleo de Pesquisa e Documentação da UNIOESTE, Campus de Toledo. Neste Fundo, entre os anos de 1954 a 1980, encontramos quatorze autos criminais sobre contrabando de café entre os anos de 1961 e 1966 e, neste mesmo período, apenas um autocriminal de contrabando de alimentos e combustível. Depois de 1966 a 1980, há apenas o registro de um auto criminal em 1972 catalogado como contrabando de madeira, em que seu conteúdo de denúncia é a extração ilegal de madeira em terras brasileiras.In.: BOSI, Antônio (org.). **Catálogo da Coleção dos Autos Criminais da Comarca de Toledo (1954-1980)**. 1º ed. Cascavel: EDUNIOESTE, 2003. [↑](#footnote-ref-13)
15. Lei 6.634 de 2 de maio de 1979, resolve: "Art. 1º. - É considerada área indispensável à Segurança Nacional a faixa interna de 150 Km (cento e cinqüenta quilômetros) de largura, paralela à linha divisória terrestre do território nacional, que será designada como Faixa de Fronteira." Fonte: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/leis/L6634.htm. Acesso em julho de 2014. [↑](#footnote-ref-14)
16. Até 1966, não havia a diferenciação entre “zona primária” e “zona secundária” de fronteira ainda utilizada nas definições atuais que será trazida ao longo do texto. [↑](#footnote-ref-15)
17. Decreto Lei nº 2.848 de 07 de dezembro de 1940, define no Artigo 334, as práticas de contrabando e descaminho como: "[...] importar ou exportar mercadoria proibida ou iludir, no todo ou em parte, o pagamento de direito ou imposto devido pela entrada, pela saída ou pelo consumo de mercadoria [...]" A maioria dos autos criminais combinam a acusação do artigo que define contrabando com o Artigo 12, inciso II e, às vezes, com o Artigo 25, ambos do Código Penal Brasileiro – CPB. [↑](#footnote-ref-16)
18. Esta resolução do Instituto Brasileiro de Café - IBC, também refere-se ao transporte de café em áreas de exportação desacompanhada pela guia de autorização fornecida pelo mesmo.Inquérito policial 042/87, relatório do delegado encaminhando para inquérito. Folha s/n. [↑](#footnote-ref-17)
19. De maneira resumida, a diferença de descaminho e contrabando, trata-se que, para praticar o descaminho é necessário transpor a fronteira seja saindo ou entrando em território nacional sem pagar os devidos tributos pela quantidade de mercadorias permitidas por lei a serem transportadas. Já o contrabando, trata-se de transportar ilegalmente mercadorias entrando ou saindo do território nacional brasileiro. [↑](#footnote-ref-18)
20. Idem, pedido de arquivamento em 16 de agosto de 1989. Folha 48 p. 146. [↑](#footnote-ref-19)
21. Comparação feita aos autos criminais pesquisados no Fundo Documental do Fórum da Comarca de Toledo do Núcleo de Pesquisa e Documentação da UNIOESTE, Campus de Toledo. [↑](#footnote-ref-20)
22. RABOSSI, Fernando. **Nas ruas de Ciudaddel Este: Vidas e vendas num mercado de fronteira.**Tese (Doutorado em Antropologia Social). Rio de Janeiro: Museu Nacional, 2004. [↑](#footnote-ref-21)
23. Jornal Rio Paranazão. **PRF de Guaíra apreende mais R$ 25 mil em contrabando**. **Edição n. 809, de 14 à 20 de junho de 2013.** [↑](#footnote-ref-22)
24. Ronaldo (pseudônimo), 20 anos, nacionalidade brasileira e residente em Guaíra. Entrevista gravada pela autora em maio de 2012. [↑](#footnote-ref-23)
25. Ana (pseudônimo), 27 anos, natural de Marechal Cândido Rondon. Trabalhou como vendedora no comércio em Salto del Guairá-PY por cerca de 5 anos. Já trabalhou apenas como laranja. Entrevista gravada pela autora em maio de 2013. [↑](#footnote-ref-24)
26. Luiza (pseudônimo), 29 anos, natural de Guaíra-PR. Trabalha há cerca de 1 ano em lojas no comércio em Salto del Guairá. Entrevista gravada pela autora em maio de 2013. [↑](#footnote-ref-25)
27. Rivelino (pseudônimo), 32 anos, nacionalidade brasileira e residente em Guaíra. Entrevista gravada pela autora em julho de 2012. [↑](#footnote-ref-26)