

XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, 2009.

Capitalismo de Fronteira: Surgimento e Organização dos Barqueiros do Rio Paraná.

Cardin, Eric G.

Cita:

Cardin, Eric G. (2009). *Capitalismo de Fronteira: Surgimento e Organização dos Barqueiros do Rio Paraná*. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-008/1250>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Capitalismo de Fronteira: Surgimento e Organização dos Barqueiros do Rio Paraná¹

Eric Gustavo Cardin²

Ao longo das últimas décadas as diferenças econômicas, políticas e tributárias existentes entre o Brasil e o Paraguai vem garantindo a permanência de um conjunto de atividades comerciais com complexa definição e de difícil controle e fiscalização pelos governos envolvidos. Neste sentido, inúmeras estratégias de combate ao contrabando e às práticas ilegais de trabalho foram efetivadas principalmente entre o final do século passado e início do XXI. Em grande medida, as políticas de cota zero adotadas pela Receita Federal neste período visavam extinguir o descaminho e impossibilitar a atuação de *sacoleiros*³ e *laranjas*⁴, rompendo com a logística de circulação das mercadorias que abastecem o mercado informal e pirata em todo território brasileiro.

As justificativas de tais ações concentram-se na defesa do mercado e do setor produtivo brasileiro, na importância do aumento de arrecadação de impostos e, por fim, a nível local, na mudança da imagem do município de Foz do Iguaçu/PR, desvinculando a cidade do estigma do contrabando que, segundo as frações das classes dominantes, dificultaria o fortalecimento do setor turístico, que seria a sua “verdadeira vocação”. Todavia, embora as transformações implementadas tenham obtido alguns resultados, como um ligeiro crescimento na arrecadação e uma mudança no perfil dos *compristas*⁵ que atravessam a Ponte da Amizade rumo a Ciudad del Este, as práticas de trabalho ilegais sustentadas pelas diferenças existentes entre as duas nações não desapareceram.

¹ Este artigo é uma versão do trabalho apresentado no XIV Congresso Brasileiro de Sociologia, no Rio de Janeiro, Brasil.

² Aluno do curso de doutorado do Programa de Pós-graduação em Sociologia da Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho” – UNESP. Professor Colaborador da Universidade Estadual do Oeste do Paraná e Professor Horista da Faculdade União das Américas.

³ Os sacoleiros são trabalhadores que fazem a intermediação das relações comerciais entre os empresários que atuam no Paraguai e os pontos de venda e distribuição das mercadorias adquiridas no país vizinho por todo o território brasileiro. Eles são, ao mesmo tempo, os atravessadores e os distribuidores no Brasil dos inúmeros produtos disponibilizados no mercado paraguaio, atuando de forma autônoma ou para um “patrão”, que administra o dinheiro e os contatos necessários para a boa lucratividade da ocupação.

⁴ Os “laranjas” são os trabalhadores contratados informalmente para transportar determinada quantidade de mercadoria em troca de um valor previamente determinado, que é conhecido como “cota”. Esse serviço possui a função de auxiliar os sacoleiros na travessia dos produtos adquiridos pela Ponte da Amizade e pelos Postos de Fiscalização da Polícia e da Receita Federal.

⁵ Este termo é utilizado para especificar os turistas que chegam a região da fronteira com objetivo exclusivo de fazer compras do mercado de Ciudad Del Este.

Neste sentido, observa-se que antigas atividades desenvolvidas na fronteira, como o contrabando por via fluvial, ganharam maior destaque ao envolverem uma quantidade significativa de trabalhadores dentro de um complexo sistema de relações. Neste contexto, a pesquisa realizada teve como objetivo compreender a organização e as práticas de trabalho desenvolvidas por estes sujeitos, denominados genericamente de *barqueiros*⁶. Através de entrevistas qualitativas reconstruímos as relações estabelecidas pelos diferentes trabalhadores envolvidos na atividade, destacando as experiências e as resistências vivenciadas pelos mesmos durante o desenvolvimento dos trabalhos desempenhados. Assim, espera-se contribuir na problematização das novas ocupações e relações oriundas do sistema econômico presente, além de criar um debate sobre a permanência do vínculo do desenvolvimento do extremo oeste paranaense com o comércio na fronteira.

1 – A origem e a definição da atividade.

A região da tríplice fronteira⁷ que é alvo de interesse neste artigo diferencia-se das outras existentes no Brasil pela intensidade em seu comércio internacional. Como observa Grimson (2005), as diferenças políticas, econômicas e fiscais existentes entre os diversos países instigam o surgimento de um conjunto de práticas sociais que buscam beneficiar-se de tal situação para obter vantagens e aproveitar das discrepâncias observadas entre os valores e as mercadorias facilmente encontradas no mercado das cidades limítrofes. Neste sentido, inúmeras atividades direcionadas a possibilitar a grande comercialização entre Brasil, Paraguai e Argentina surgem e desaparecem acompanhando as transformações políticas e econômicas mais amplas, como o processo de liberalização e de reformulação das bases produtivas.

Durante a década de 1990 a região referida vivenciou uma intensa movimentação de *compristas* motivada pelos valores competitivos das mercadorias negociadas em Ciudad Del Este, pela baixa no preço do dólar, pela fragilidade na fiscalização da Receita Federal e pelo desemprego estrutural que atingia a população brasileira. Milhares de trabalhadores visitavam diariamente as vielas do município paraguaio atrás dos melhores preços com o intuito de revender as mercadorias de forma

⁶ Os *barqueiros* são os trabalhadores responsáveis pela travessia da mercadoria contrabandeada pelo Rio Paraná, ou seja, por via fluvial. No entanto, o termo é utilizado de forma mais abrangente nas relações cotidianas, englobando todos os trabalhadores que possuem vínculos com os portos do Rio Paraná.

⁷ Neste caso, o termo é utilizado para denominar a área de confluência dos limites do Brasil, Paraguai e Argentina.

lucrativa nos mais diferentes lugares do território brasileiro. Muitos *sacoleiros* atravessavam o país em comboios para transportar a maior quantidade possível de produtos, utilizando outros trabalhadores para auxiliarem nos serviços executados, gerando uma grande rede de negócios e ocupando um contingente populacional significativo (Cardin, 2006).

Contudo, visando dificultar a saída de dinheiro do Brasil e a entrada de mercadorias sem o pagamento dos impostos correspondentes, a Receita Federal paulatinamente foi estabelecendo políticas de fiscalização mais rigorosas, limitando as possibilidades de atuação de *sacoleiros*, *laranjas* e *cigarreiros*⁸. Assim, outras estratégias foram desenvolvidas e fortalecidas com o objetivo de garantir a manutenção da subsistência de uns e da lucratividade de outros, resistindo deste modo aos esforços do governo brasileiro em impedir tais práticas. Sem considerar a importância das mesmas no contexto nacional, as atividades desenvolvidas pelos trabalhadores brasileiros e paraguaios que visam beneficiar-se da compra, da venda e da circulação das mercadorias disponibilizadas em Ciudad Del Este podem ser consideradas fundamentais na vida econômica e social da região da fronteira.

Embora não existam números oficiais atualizados referentes à participação da população economicamente ativa de Foz do Iguaçu/PR em atividades ligadas diretamente ao comércio paraguaio, é possível supor que os mesmos sejam elevados. Levando em consideração dados do Cadastro Social da Prefeitura Municipal contata-se que, no ano de 2006, 26% daquela população encontrava-se desempregada enquanto que 40,23% estava na informalidade, considerando que esta categoria abrange os trabalhadores sem carteira, os autônomos e os subempregados. Logo, devido ao número expressivo de trabalhadores sem registro, é possível pensar que as ocupações vinculadas ao mercado de Ciudad Del Este se configuram como formas de complementação de renda para um amplo conjunto de famílias iguaçuenses (Cardin, 2009).

Como observa Elen Davi (2009, p. 112-113), há uma estreita relação entre as atividades desenvolvidas no Paraguai e a vida cotidiana dos moradores da fronteira:

Para o cotidiano de uma cidade que depende e sobrevive em grande parte do comércio inter-fronteiras, o trabalho dos sacoleiros e laranjas acaba por se tornar profissão de uma quantidade expressiva de pessoas, apesar de não oferecer carteira assinada, ou quaisquer outros direitos assegurados pela

⁸ Correspondem a *laranjas* especializados no transporte de grandes pacotes de cigarros contrabandeados e podem ser considerados os trabalhadores mais mal remunerados na fronteira, atuando frequentemente para um único patrão.

legislação trabalhista. As pressões e ataques não atingem exclusivamente esses sujeitos nas suas condições de moradia, saneamento básico, alimentação. Como Foz do Iguaçu apresenta-se como um município que depende muito dos consumidores de produtos vendidos no Paraguai e demais turistas, tal conjuntura tende a afetar toda a estrutura econômica e social do município.

Neste contexto, dentro de uma situação marcada por recessão econômica e por rápidas transformações nas relações de trabalho na fronteira, a movimentação nos portos clandestinos existentes na barranca do Rio Paraná na margem paraguaia e brasileira tornou-se cada vez mais intensa. A origem dos negócios desenvolvidos por estes portos é obscura. Através da realização de observação não-participante e de entrevistas qualitativas, César Battisti (2009, p. 60) afirma que o posicionamento mais rígido da Receita Federal no início do Século XXI contribuiu, mas não foi decisivo no desenvolvimento das práticas de passagem de mercadorias utilizando embarcações fluviais. Segundo o autor, com o passar dos anos a utilização dos *laranjas* para o transporte das mercadorias começou a ficar muito custoso, fazendo com que os *sacoleiros* que compravam em grandes quantidades procurassem outras formas mais rentáveis de passagem.

Tal perspectiva fundada em depoimentos orais de trabalhadores vinculados aos portos clandestinos nos permite problematizar o que está sendo entendido como *custoso*. Embora Battisti (2009) não afirme que as políticas de fiscalização da Receita Federal tenham sido o diferencial para o fortalecimento da utilização dos barcos, não é possível desconsiderar que as práticas adotadas pelos órgãos aduaneiros do Estado tenham tornado as atividades desempenhadas pelos *laranjas* e *sacoleiros* significativamente mais caras. Esta afirmação leva em consideração: 1) a ampliação das mercadorias apreendidas pela Receita Federal e, conseqüentemente, a perda das mesmas pelos trabalhadores e; 2) a valorização do serviço dos *laranjas* devido o aumento dos riscos no transporte das mercadorias.

O depoimento de José Gonzalez, proprietário de um porto em Ciudad Del Este, vai de encontro a essa afirmação e amplia o problema para novas dimensões que também precisam ser exploradas. Nas suas palavras:

Antes de abrir a nova aduana da receita federal brasileira eram apenas três portos.....nessa época era tranquilo... não havia nada....mas como eu tinha muito freguês - trabalhava pegando a perua e levando as pessoas até o porto para levarem a mercadoria - falaram para eu montar um porto exclusivo pra mim. Daí eu fui lá e procurei saber como era o negócio. Primeiro tem que comprar o motor e um barco para começar a trabalhar, pra falar verdade eu tinha que guardar

dinheiro escondido de minha mulher se não ela gastava... até que consegui juntar. Daí fui eu e meu amigo lá, compramos um barco e um motor...então contatei o Marcos, que nunca tinha perdido um volume na aduana, para trazer cigarros em uma Kombi... eu pagava 20 reais o volume e ele levava entorno de 18 volumes. Mas tinha muita gente perdendo as mercadorias e os veículos devido à fiscalização, então falei para ele começar a levar tudo no meu porto...então ele levou 48 volumes. Eu tive que pagar 150 reais no porto porque aqui num é ganho as pessoas alugam e eu tinha que pagar 150 reais semanais para usar o porto. Logo depois, eu comecei a trabalhar com o Tucano, fui pessoalmente na casa dele e falei...Tucano...montei um porto e queria trabalhar junto, você pega a mercadoria no microcentro e traz para eu passar ela no rio. Eu comprei uma Kombi aqui no Paraguai por mil reais e mandei para ele, não tinha chapa, não tinha documento, não tinha nada a Kombi. Na primeira vez que utilizamos a Kombi peguei os volumes do Marcos e trabalhei das 6 horas as 8...e passei os 48 volumes.

Através de uma narrativa cheia de saltos, avanços e retrocessos, é possível observar que a origem dos portos não é simples e não possui um marco temporal claramente definido. Segundo o próprio interlocutor, antes da inauguração da aduana da Receita Federal já existiam três portos transportando mercadorias em Ciudad Del Este, tanto é que um dos primeiros serviços de José Gonzalez era pegar as mercadorias adquiridas pelos *sacoleiros* brasileiros visando transportá-las a um porto específico para atravessá-las pelo rio em direção a Foz do Iguaçu. No entanto, a sua fala deixa explícito os motivos que o levaram a “montar” um porto e também alguns dos fatores que contribuíram para o fortalecimento da atividade na região.

Como é possível observar, a trajetória ocupacional de José Gonzalez sempre esteve relacionada às discrepâncias políticas e econômicas existentes na fronteira do Paraguai com o Brasil. Transcrevendo parte da conversa que foi estabelecida com o interlocutor constata-se a dependência existente em relação às possibilidades oferecidas durante as relações internacionais ocorridas no âmbito do Mercosul.

Em 94, eu era pequeno e trabalhava na galeria ainda, o barranco era tudo mato, tudo mato. Passávamos com um chevet e as mercadorias ia encima do carro pq não cabia no porta malas...a gente passava tranquilo, não havia policia, receita federal, não havia nada. Depois comecei a trazer carros do Chile, até que aprenderam um carro que estava em um comboio, pois passava sete, oito carros de uma única vez...comprava carro no Chile e vendia aqui...pois carro original no Paraguai é muito caro.

Observa-se que a fronteira não corresponde apenas a uma fase de sua história, ela é um elemento constante. O interlocutor ao resgatar suas experiências e reminiscências destaca aspectos vividos quando ainda era adolescente e trabalhava auxiliando os *compristas* a carregarem suas mercadorias pelo *microcentro* da cidade

paraguaia. Esta lembrança é sucedida por recordações de momentos vividos alguns anos depois, quando atingiu a idade necessária para buscar carros no Chile e revende-los no Paraguai a um preço lucrativo. Contudo, ainda em uma fase inicial de conversa, a fiscalização surge para dificultar o desenvolvimento das atividades e exigir do interlocutor uma readaptação à fronteira, fato que se tornará freqüente em sua vida. Neste processo de mudança começou a trabalhar no transporte de mercadorias para os portos que existiam em Ciudad Del Este antes da nova aduana da Receita Federal Brasileira.

O sucesso na atividade que desenvolvia fez com que rapidamente obtivesse um conjunto de clientes, permitindo ao interlocutor se organizar para obter seu próprio porto. Gradativamente, os *sacoleiros* e *patrões* que utilizavam seus serviços quando trabalhava apenas no transporte terrestre foram o acompanhando, fazendo com que o empreendimento se tornasse bem sucedido. Todavia, tal situação não foi promovida exclusivamente devido ao “bom trabalho” que ele realizava, mas como o resultado do aumento das necessidades de transporte seguro existente entre as pessoas que compravam grandes quantidades de mercadorias no Paraguai para revendê-las no Brasil a partir do estabelecimento das políticas de cota zero estipulada pelos órgãos de fiscalização do governo brasileiro.

Neste contexto, embora não seja possível ter muita clareza ou certeza nas atividades que eram realizadas no passado, é possível afirmar que a existência dos portos na barranca do Rio Paraná é anterior à nova aduana brasileira. Todavia, indo além desse aspecto, é possível supor que a organização dos trabalhadores no entorno dos portos se alterou conforme a estrutura dos mesmos começou a ser mais exigida. Na continuação do artigo realizamos algumas observações referentes a tal questão, mesmo ciente que o funcionamento dos portos não é homogêneo e que o acesso direto ao seus “centros administrativos” seja realizado com muita dificuldade devido às limitações impostas pelo caráter clandestino das atividades.

2 – A organização e as relações sociais estabelecidas.

A realização de pesquisas de campo no universo que marca o espaço onde ocorrem as relações de trabalho nos portos de Foz do Iguaçu e Ciudad Del Este é uma atividade complexa. Atualmente não existe um número exato referente à quantidade de embarcações existentes na fronteira e, muito menos, um controle no tipo de mercadoria que diariamente atravessa a fronteira pelo rio. Ambas as situações é derivada da falta de

um controle federal sobre a região e também pelos esforços das pessoas envolvidas em manter suas práticas na clandestinidade devido às características específicas das práticas desenvolvidas.

Logo, a realização de entrevistas com os trabalhadores ligados diretamente aos portos é algo raro e de difícil obtenção. Devido aos riscos envolvidos, os *barqueiros* preferem atuar de forma obscura e sem identificação, ficando nas sombras nos momentos em que são procurados. Desta forma, o estudo da organização e das relações sociais que são estabelecidas nos portos passa por caminhos mais longos do que uma inserção direta no universo, pois dificilmente um dono de porto deixa conscientemente um pesquisador fazer uma observação participante em seu estabelecimento por temer a divulgação das atividades desenvolvidas ou até mesmo possíveis denúncias. Neste sentido, o caminho encontrado para compreendermos as relações e as ocupações existentes passa pela necessária elaboração de redes de confiança partindo de pessoas que possuem contatos com os *barqueiros*.

César Battisti (2009) durante a realização de sua primeira pesquisa neste universo utilizou-se de um conjunto de relações previamente estabelecidas durante suas próprias atividades profissionais exercidas no bairro onde é possível encontrar a maioria dos portos clandestinos no lado brasileiro da fronteira. Já no caso da pesquisa que estamos desenvolvendo, os contatos foram desenvolvidos levando em consideração dois canais principais: 1) as experiências e os contatos obtidos durante a realização de um estudo anterior (Cardin, 2006) e; 2) as possibilidades abertas durante as relações cotidianas com os moradores da região, principalmente, com os trabalhadores que atuam de outras formas nas proximidades da Ponte da Amizade.

De maneira geral, através de um conjunto de conversas realizadas e de um longo processo de aproximação iniciou-se um processo de recolhimento de informações e reorganização teórica da estrutura dos portos. Deste modo, a descrição da atividade que conseguimos expor trata-se de um modelo construído a partir da análise de todos os dados recolhidos. Logo, ele não corresponde a um reflexo imediato da realidade social diretamente observada, mas uma reconstrução da mesma através de conversas realizadas com um conjunto de interlocutores que vivenciam diariamente as práticas sociais existentes no entorno dos portos brasileiros e paraguaios.

Neste sentido, o primeiro ponto a ser destacado quando pesquisamos e apresentamos o universo dos *barqueiros* do Rio Paraná é de que muitos trabalhadores que cotidianamente são identificados como *barqueiros* nem chegam a se aproximar do

rio, muitos deles são *carregadores, olheiros, motoristas, fiscais* e, como define Battisti (2009, p. 61), *agenciadores de cargas*. Na concepção do autor referido, os *agenciadores* recebem as mercadorias compradas pelos seus clientes *sacoleiros* e fazem o *volume*, que corresponde a um fardo feito com sacolas plásticas e fita adesiva, feito de tal forma para proteger a mercadoria se porventura a mesma cair no rio durante a passagem. Depois de preparar os *volumes* o *agenciador* se responsabiliza em providenciar o transporte dos mesmos para os portos paraguaios.

Assim, no final do dia de trabalho dos *agenciadores de cargas* estes aguardam um motorista que passa recolhendo todos os *volumes* nos diversos pontos existentes. Após carregar a Perua com as mercadorias já preparadas para o transporte os *agenciadores* retornam a suas casas e o dia de serviço de outros trabalhadores ligados ao esquema dos portos se inicia. No caso específico do interlocutor de Battisti (2009), os *volumes* são levados para um depósito na Favela São Rafael, porém este não é o destino de todos os *volumes*, já que cada *agenciador* está ligado a um porto e cada porto corresponde a uma estrutura que emprega *motoristas, carregadores, depósitos e olheiros*. Toda essa rede forma aquilo que usualmente é denominado de Porto, logo tal expressão não se refere exclusivamente a um local de embarque e desembarque de mercadorias, mas a toda estrutura de passagem das mesmas.

Chegando à barranca do Rio Paraná outros trabalhadores começam a desempenhar suas funções. Segundo José Gonzalez:

O brasileiro compra as mercadorias, embrulha elas nos sacos pretos e levam para os portos. Nós pegamos as mercadorias embrulhadas e levamos para o outro lado do rio, sem revistar nada, não olhamos o conteúdo dos pacotes. Para não ter problemas pagamos 50 reais semanalmente para cada uma das sete policia paraguaias e quanto tem muita mercadoria pagamos cem..igual no Brasil.

Durante a conversa estabelecida com Gonzalez buscou-se sempre resgatar a trajetória e as experiências do interlocutor como proprietário de porto, aprofundando os pontos considerados necessários e ampliando as discussões para tentar constatar suas conseqüências. Desta forma, quando problematizamos a relação entre os portos e o trafico de drogas e armas, Gonzalez tenta tirar sua responsabilidade sobre a questão reforçando a idéia de que não há conferencia das mercadorias, pois isso seria de responsabilidade dos próprios *sacoleiros*, e afirmando que o vínculo de um porto com o trafico seria prejudicial a sua imagem, prejudicando o mesmo durante o processo de concorrência com os outros portos existentes. Neste sentido, re-afirma:

Normalmente pegamos a mercadoria fechada na galeria e assim a entregamos, olhamos apenas quando alguém passa muiiittta coisa...normalmente ninguém revista pois nós pagamos tudo, por isso passa qualquer coisa...mas pode ser que quando você compra a mercadoria e você fala para alguém a outra pessoa avisa policia do Brasil o que você ta levando...no Paraguai ninguém revista nada.

Nesta perspectiva, expõe uma experiência vivenciada que, segundo o próprio interlocutor, deixaria explícito a ética envolvida na ocupação de *barqueiro*.

Teve um dia que eu tinha que passar quinze vezes o rio para transportar a mercadoria do Gordinho, quando chegou no último do carregamento eu quis ver o que era...quando abri estava cheia de droga. Depois eu fui conversar com ele e perguntei se ele sabia o que estava sendo transportado e ele disse que era apenas informática e relógios...daí eu disse que era droga...isso é ruim né. Se a policia paraguaia pega são cinco anos de cadeia. Quando eu falei o Gordinho não acreditou, me chamou de mentiroso, daí eu tirei de minha bolsa e mostrei para ele...ele nunca mais trouxe mercadoria...pois alguém viu o que ele trazia pro porto.

Todavia, o fato de ser flagrado transportando drogas, como é o caso descrito, não envolve apenas o suposto traficante, que fica conhecido e com a “ficha suja”, mas também o porto utilizado para o transporte. Neste sentido, José Gonzalez afirma:

Aqui em baixo não passa droga, passa se a pessoa mentir...então num é consciente...pois se não todo mundo vai querer passar...o segredo é num falar nada, nessa profissão não tem amigo. Nosso porto evita isso, se não queima o porto, e tem muitos portos, tem 18 portos e cada um passa uns 400 volumes por dia...agora...uns tempos atrás passava até 800 volumes.

A fala do interlocutor explicita que as relações estabelecidas entre as diversas pessoas que dependem direta e indiretamente dos portos são fundadas na confiança. As mercadorias são embrulhadas em sacos pretos deixando as mesmas impermeáveis e identificáveis. Os *barqueiros*, confiando nos *sacoleiros* e nos *agenciadores* que trazem as mesmas para os portos, levam as mesmas para a outra margem no rio, sem questionar o conteúdo dos volumes. Tal situação de indiferença modela uma situação onde se mistura uma suposta ética em não interferir nas atividades desempenhadas pelos outros trabalhadores com a tentativa de eliminar qualquer responsabilidade sobre aquilo que é transportado, como se fosse mais fácil fazer o serviço sem saber exatamente o conteúdo daquilo que está sendo embarcado⁹.

Depois que os volumes chegam aos portos brasileiros outros trabalhadores começam a desempenhar suas ocupações. No Brasil há pessoas responsáveis em buscar

⁹ Em uma pesquisa anterior realizada com os laranjas que atuavam na Ponte da Amizade constatou-se que os trabalhadores acreditavam que o trabalho desenvolvido era correto, o problema não estava na ocupação em si, mas no tipo de mercadoria que era transportada (Cardin, 2006).

as mercadorias nos portos para levá-las até os hotéis onde *sacoleiros* e *laranjas* esperam as mesmas exclusivamente para transportá-las até o seu destino final ou até parte dele. Maria Lúcia, por exemplo, é responsável em fazer a ligação entre os portos e os *sacoleiros* brasileiros.

Quando comecei a trabalhar eu tinha um patrão no Rio Grande do Sul. Ele mandava um sacoleiro de lá até Foz para trazer o dinheiro e ajudar no transporte. Então eu fazia as compras, chamava uns laranjas pra ajudar a carregar as coisas para o hotel. Lá eu encontrava o sacoleiro, arrumávamos as mercadorias e pegávamos ônibus convencionais pra o sul. Mas nós começamos a ter problemas, perdemos muita mercadoria e começamos a responder por contrabando. Mas eu num podia parar né? Tinha que ganhar dinheiro. Então eu comecei a trabalhar somente aqui em Foz, sem viajar....o dinheiro que ganho é bem menos, mas é mais seguro. Hoje eu vou aos portos pegar as mercadorias com ajuda de laranjas para entregá-las para os sacoleiros nos hotéis...faço só isso...

Após as mercadorias chegarem aos hotéis inicia-se o momento final de distribuição dos volumes em Foz do Iguaçu para o transporte dos mesmos para seus locais de destino. Luis Carlos é um dos trabalhadores responsáveis por essa tarefa. Ele atua no Paraguai há quase 20 anos e desempenhou as mais diferentes atividades na rede de ocupações existentes no mercado paraguaio. Atualmente seu trabalho é pegar as mercadorias nos hotéis da cidade e transportá-las de carro até o município de Cascavel, aproximadamente 150 km de Foz do Iguaçu.

Comecei trabalhando como laranja. Ajudava meu patrão a transportar as mercadorias pela Ponte da Amizade utilizando táxis e motos. Depois de uns anos o B....meu patrão né....achou mais vantajoso cruzar a fronteira de barco, pois dava para trazer mais volumes de uma única vez. Daí eu comecei a pegar as mercadorias nos portos pra levar pra ele até o hotel em que ficava hospedado. Lá, ele e alguns laranjas levavam as mercadorias pra Brasília. Depois de um tempo, meu patrão casou e não quis mais ficar viajando então pediu pra eu auxiliar os laranjas dele a transportar as mercadorias. Daí eu comecei a pegar os volumes no hotel, a arrumar ele nos carros. Normalmente viajamos em quatro carros...dois com mercadorias e dois pra fazer a proteção, avisar quando a pista ta limpa. Eu pego as mercadorias e levo até Cascavel apenas, pois esse é o trajeto mais arriscado, que tem mais policia e o pessoal de fora tem medo de fazer pra não cair né. Chegando lá passo os volumes para uma pessoa de Brasília que fica lá esperando. Um dia ou outro eu mesmo levo os volumes até o seu destino, daí eu ganho bem mais né, pra mim é até melhor...

As conversas transcritas possibilitam constatar como a estrutura do transporte de mercadorias disponibilizadas no mercado de Ciudad Del Este é complexa. Contudo, é importante ressaltar que neste artigo apresentamos apenas uma das possibilidades existentes, aquela que consegue envolver um conjunto maior de trabalhadores em sua rede de relações, sendo que em cada uma das etapas existe um

conjunto de ajudantes e auxiliares subordinados. Neste contexto, não é difícil de afirmar que, embora a Receita Federal tenha empregado uma política aduaneira mais rigorosa nos últimos anos, as atividades vinculadas à compra, venda e circulação de mercadorias oriundas do Paraguai continua existindo e de forma importante para o mercado de trabalho da região.

Nesta perspectiva, Battisti (2009, p. 63) faz uma estimativa do número de trabalhadores envolvidos com os portos. Segundo ele:

em números a estrutura de cada porto destes compreende a aproximadamente quarenta rapazes trabalhando como carregadores, oito como olheiros, por volta de cinco pilotos de lancha, dez motoristas mais pessoas que trabalham no depósito como arrumadores ou na contagem, estes números são de apenas um porto levando em conta que são cinco no lado brasileiro e seis no lado paraguaio, mais os que operam em outras comunidades na barranca do rio no Brasil e no Paraguai, temos um número que não é possível se saber ao certo sem uma pesquisa de campo detalhada, mas que, todavia faz com que possamos refletir sobre a importância que as atividades ligadas ao comércio ilegal de fronteira ainda mantém na economia da cidade.

3 – As experiências dos trabalhadores.

A relação dos moradores da região extremo oeste do Paraná com esse universo apresentando é íntima. O acesso às mercadorias vindas do país vizinho é relativamente fácil, o capital originado no comércio internacional movimentando a economia oficial dos municípios limítrofes ao Paraguai e muitos dos habitantes possuem relações diretas ou indiretas com as ocupações antes descritas. Todavia, o acesso aos portos clandestinos existentes na barranca do Rio Paraná não é livre a todos, primeiramente devido aos locais de difícil acesso em que se encontram e também pelo sistema de proteção garantido pelos *olheiros*, que impedem a aproximação de qualquer pessoa estranha ao universo.

Neste contexto, o envolvimento inicial dos trabalhadores envolvidos com o círculo das mercadorias paraguaias, em grande medida, ocorre de forma gradativa. Poucos são aqueles que iniciam seus trabalhos desempenhando funções de muita confiança, como administrando o dinheiro do patrão para fazer as compras, coordenando o transporte das mercadorias até o seu destino final ou agenciando todos os outros trabalhadores necessários para o desenvolvimento do esquema dos portos. As situações em que isso ocorre são derivadas de indicações realizadas por outros trabalhadores que possuem “mais força” dentro da hierarquia dos trabalhos.

Contudo, o mais comum é o ingresso dos trabalhadores nas atividades mais simples, porém, com o ganho de confiança dos outros trabalhadores e principalmente dos patrões, a promoção para ocupações de maior responsabilidade é possível. Muitos dos nossos interlocutores começaram suas atividades esperando por *sacoleiros* que precisavam de auxílio no transporte das mercadorias adquiridas no interior das inúmeras galerias existentes em Ciudad Del Este. Como é o caso de José Gonzalez, que começou como *laranja*, depois passou a ser *agenciador de carga* e atualmente é proprietário de porto ou de Celso, que iniciou catando latinhas na região da Ponte da Amizade, depois passou a ser *cigarreiro* e hoje trabalha como *sacoleiro* transportando informática para um patrão fixo no estado de São Paulo.

Embora cada um dos trabalhadores possua uma trajetória específica e motivos particulares para buscarem a sobrevivência no Paraguai, as razões que motivam o ingresso neste mercado originado a partir da circulação das mercadorias disponibilizadas em Ciudad Del Este podem ser organizadas em um número reduzido de possibilidades. Existem algumas variáveis constantes nas explicações dos interlocutores: 1) a falta de oportunidade no mercado brasileiro ou de empregos com boa remuneração e direitos garantidos; 2) as vantagens das ocupações do Paraguai, como a flexibilidade do horário e a rentabilidade possível de ser atingida e; 3) a baixa escolaridade. Além disso, em um estudo anterior (Cardin, 2006), constatamos algumas características imprescindíveis entre os trabalhadores, como a facilidade de adaptação ao meio e o desenvolvimento de uma moral própria ao universo.

Quanto à questão da escolaridade é possível observar algumas pequenas mudanças em suas características. De maneira geral, os trabalhadores que estão a mais tempo no ramo possuem um baixo nível educacional, sendo comum à complementação dos estudos tardiamente. A escolaridade também pode ser observada como um fator de diferenciação na hierarquia das ocupações existentes no comércio da fronteira, os sujeitos sociais com mais anos de estudo tendem a ocupar os postos de maior responsabilidade, enquanto que os demais atuam em posições mais degradadas e de menor remuneração. Aproximando-se a isso, César Battisti (2009, p. 64) observa entre os seus interlocutores a ausência de uma profissão ou de uma ocupação definida antes de começarem a atuar na fronteira, fato que de alguma maneira aproxima as trajetórias dos mesmos. Neste sentido, destaca que “o discurso sobre as dificuldades anteriores ao novo trabalho foi constante, assim também como o discurso sobre as dificuldades dos

anos iniciais e sobre o significado da vitória de se começar com um pequeno negócio e crescer e prosperar”.

Para finalizar, é preciso destacar que as experiências individuais existentes neste universo cruzam com as trajetórias de outras pessoas formatando uma conjuntura rica de possibilidades. Cada porto possui de maneira associada um conjunto de *agenciadores* responsáveis em mediar os portos com os *sacoleiros*, cada *agenciador* possui *carregadores* próprios e contatos pré-estabelecidos com *motoristas* de vãs. A tendência é de que exista fidelidade dentro da rede constituída em cada porto, ou seja, determinados *sacoleiros* utilizam determinados portos, *agenciadores*, *carregadores*, *barqueiros* e *olheiros*. A regra é quebrada apenas quando há rompimento nas relações de confiança ou quando o *sacoleiro* desenvolve uma prática mais rentável de transporte para as suas mercadorias.

Entretanto, como a maioria das práticas de trabalho no capitalismo contemporâneo, essas ocupações são presas a incertezas e inseguranças. Dentro de um mercado que oferece uma quantidade significativa de opções de lojas, de mercadorias, de trabalhadores e de serviços em muitos momentos acaba prevalecendo à lei da oferta e da procura. Essa situação de concorrência, de disputa por espaço, de individualidade e desconfiança mistura-se com as experiências pessoais e moldam os modos de viver dos sujeitos que atuam na fronteira. Nesta perspectiva, Elen Davi (2009, p. 125) destaca a relação entre os usos e costumes destes trabalhadores e a construção do espaço da cidade.

Vivendo e trabalhando em condições precárias ou não, esses sujeitos não deixaram de experimentar e preservar alguns de seus costumes, comportamentos, crenças, numa variedade de locais onde encontram espaço para sua sociabilidade. Esses locais de trabalho, na travessia pela ponte, nas compras nas lojas de Ciudad Del Este, acaba tornando-se lugares de sociabilidade da classe trabalhadora, onde comentam sobre as notícias que acontecem na cidade, sobre outras oportunidades de empregos, etc.

Cruzando as várias experiências que constituem e caracterizam a cidade de Foz do Iguaçu, as vivências dos sacoleiros e laranjas, bem como aqueles que atuam como vendedores ambulantes, não aparecem de forma isolada. Ao contrário, eles fazem parte de uma rede mais ampla de relações sociais. Relações que compreendem elementos de discussões tais como trabalho, ilegal, regular, irregular, migração, moradia, resistência e que afloram na narração desses sujeitos e são vividas em momentos históricos por vezes específicos, apresentando compreensões distintas a respeito dessa cidade e o direito ao seu uso.

As ocupações apresentadas neste artigo não se encontram localizadas em um grande centro urbano ou em um pólo industrial. Não suficiente, muitas vezes as mesmas

são observadas com ressalvas devido ao seu caráter de ilegalidade dentro do modelo jurídico em vigor. Assim, o que atribui importância a estas práticas e o que permite considerá-las como trabalho não são seus vínculos empregatícios e legais, mas a dependência direta de um vasto contingente populacional e as formatações que as atividades na fronteira vão recebendo ao adaptarem-se as transformações econômicas, políticas e produtivas. Concluindo, as experiências apresentadas neste texto são reflexos do capitalismo contemporâneo que, ao desconsiderar todos os limites para garantir sua constante expansão, molda uma situação onde o informal e até mesmo o ilegal tornam-se regra.

4 – Referências Bibliográficas.

BATTISTI, César. Trajetórias Ocupacionais na Fronteira Brasil/Paraguai. In: SILVA, Micael Alvino (org.). **Ensaio Historiográfico: Sociabilidade e Identidade na Fronteira**. Foz do Iguaçu: UNIAMÉRICA, 2009. Pp. 56 – 67.

CARDIN, Eric Gustavo. **Sacoleiros e “laranjas” na tríplice fronteira: uma análise da precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo**. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Araraquara: UNESP, 2006.

_____. O novo mundo do trabalho e o perfil dos “trabalhadores informais” de Foz do Iguaçu (2002 – 2007). In: CARDIN, Eric Gustavo; DEBALD, Blasius Silvano; SOUZA, Keila de (orgs.). **Região & Desenvolvimento: estudos sobre o extremo oeste do Paraná**. Foz do Iguaçu: UNIAMÉRICA, 2009. P. 07 – 26.

DAVI, Elen. As percepções e marcas lançadas pelos sacoleiros e laranjas em Foz do Iguaçu, PR (1990 – 2006). In: CARDIN, Eric Gustavo; DEBALD, Blasius Silvano; SOUZA, Keila de (orgs.). **Região & Desenvolvimento: estudos sobre o extremo oeste do Paraná**. Foz do Iguaçu: UNIAMÉRICA, 2009. P. 107 – 126.

GRIMSON, Alejandro. Cortar puentes, cortar pollos: conflictos económicos y agencias políticas en Uruguayana (Brasil) – Libres (Argentina). In: OLIVEIRA, Roberto Cardoso; BAINES, Stephen (orgs.). **Nacionalidade e Etnicidade em Fronteiras**. Brasília: UNB, 2005.