CENTRO UNIVERSITÁRIO DINÂMICA DAS CATARATAS
CURSO DE DIREITO

NERI ANTONIO PARCIANELLO

OS IMPACTOS DAS OPERAÇÕES REALIZADAS PELA RECEITA FEDERAL NA FRONTEIRA DE FOZ DO IGUAÇU

FOZ DO IGUAÇU
2022

NERI ANTONIO PARCIANELLO

OS IMPACTOS DAS OPERAÇÕES REALIZADAS PELA RECEITA FEDERAL NA FRONTEIRA DE FOZ DO IGUAÇU

Monografia de Conclusão de Curso apresentada à Banca Examinadora do Centro Universitário Dinâmica das Cataratas – UDC como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Professor orientador: Mestre Fernando Maraninchi

FOZ DO IGUAÇU
2022

TERMO DE APROVAÇÃO

UDC – CENTRO UNIVERSITÁRIO DINÂMICA DAS CATARATAS

OS IMPACTOS DAS OPERAÇÕES REALIZADAS PELA RECEITA FEDERAL NA FRONTEIRA DE FOZ DO IGUAÇU

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO, REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE BACHAREL EM DIREITO

_____

NERI ANTÔNIO PARCIANELLO

_____

Orientador: Prof. Me. Fernando Maraninchi

_____

Nota Final

Banca Examinadora:

_____

Prof.

_____

Prof.

Foz do Iguaçu, _____/_____ de 2022.

“Para triunfar é necessário vencer, para vencer é necessário lutar, para lutar é necessário estar preparado, para estar preparado é necessário prover-se de uma grande inteireza de ânimo e de uma paciência a toda a prova”. (Pecotche)

AGRADECIMENTOS

Inicialmente gostaria de agradecer a Deus, pelo dom da vida, pela minha saúde e por ter me dotado com os sistemas mental, sensível, espiritual e com a minha faculdade da inteligência e suas faculdades acessórias, que me permitem, discernir, refletir e razonar sobre todos os aspectos da minha vida, me possibilitando trilhar mais essa etapa e chegar até aqui.

Em especial, agradeço aos meus pais, João Parcianello e Lelsina Rebonato Parcianello, que me deram a vida e sempre me ensinaram a ser um homem honesto e do bem, que me esculpiram e me fizeram tornar o que sou hoje.

Agradeço também, a minha esposa Elizabeth Pletikoszits Andrade Parcianello, minhas filhas Bruna Parcianello Campos e Rafaela Pletikoszits Andrade Parcianello e a minha neta Isabella Parcianello Campos e ao meu genro José Manoel Isaac Campos, por serem o alicerce da minha vida.

Sou eternamente grato à minha irmã e segunda mãe, Rejane Parcianello Ilkiu e ao meu cunhado Hernani Ilkiu *(in memorian),* os quais deram-me a oportunidade de ter acesso ao conhecimento e à educação. Aos meus sobrinhos, Regis Vinícius Ilkiu e Analine Cristina Ilkiu, que tiveram a paciência de conviver comigo por algum tempo e dos quais tenho muito orgulho. Aos meus irmãos, Adir Parcianello e Andriane Aparecida Parcianello, e aos meus cunhados e cunhadas e demais sobrinhos, gratidão pelas boas experiências vividas.

Gostaria de manifestar minha gratidão à minha sogra e pedagoga Marilene Pletikoszits de Andrade, com quem tenho aprendido a importância que o professor representa na vida daqueles que buscam o conhecimento, e ao meu sogro, Cícero de Andrade *(in memorian),* por ter despertado em mim o interesse e o legado de tornar a humanidade mais justa e harmônica.

Também não poderia deixar de manifestar minha gratidão ao Pró-reitor, Prof°. Dr. Fábio Hauagge do Prado, e à professora e Reitora, Rosicler Hauagge do Prado, do Centro Universitário UDC, pelas oportunidades de aprendizagem e pelo apoio recebido, e aos meus amigos da Coordenação, Angela Papandrea Luz e Rodrigo Vilar Gonçalves.

Ao meu orientador, Prof. Me. Fernando Maraninchi, agradeço pelo auxílio, disponibilidade, paciência e amizade.

A todos os professores, que tiveram suma importância na minha vida acadêmica, por seus ensinamentos e confiança ao longo da graduação, além do incentivo que tornaram possível a conclusão desta monografia.

Por fim, gostaria de manifestar a minha gratidão aos Delegados Mauro de Brito, José Carlos Araujo, Gilberto Tragancin, Rafael Rodrigues Dolzan e Paulo Sergio Cordeiro Bini, ao chefe da Divisão de Repressão da 9ª Região Fiscal, Sergio Antônio Lorente, e ao Superintendente da 9ª Região, Fiscal Luiz Bernardi, pela confiança que em mim depositaram durante minha caminhada na Receita Federal.

RESUMO

Este estudo busca demonstrar a importância da presença do Estado nos pontos de fronteira como forma de permitir a manutenção da lei e da ordem e o desenvolvimento socioeconômico nesses locais. Tal importância é comprovada através da análise dos resultados das ações da Receita Federal nos últimos 20 anos de sua atuação, desenvolvido através da Alfândega da Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu, em contraste ao descaso do Estado brasileiro com essa fronteira, no período de 1980 a 2000, em que crimes como o tráfico, contrabando e descaminho eram frequentes, e o controle pelo governo federal era escasso e tolerante. Através de uma contextualização histórica da atuação da Receita Federal do Brasil em parceria com entes como a Justiça Federal, Ministério Público Federal, Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, no período de 2000 a 2021, este estudo analisa os dados do valor das apreensões de mercadorias realizadas pela Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu nos últimos 20 anos e apresenta os resultados das ações mais importantes operações realizadas pela Receita Federal, a conhecer: a “Operação Cataratas”, a “Operação Comboio Nacional” e a “Operação Fronteira Blindada”, que trouxeram como resultado a extinção dos comboios dos “ônibus de turismo”, principal logística no transporte das mercadorias oriundas do Paraguai e distribuído nos diversos Estados do Brasil nos anos 2000. Diante dos resultados dessas operações, tais como a mudança positiva do perfil da economia de Foz do Iguaçu com a chegada de novos investimentos na cidade nos últimos anos, o estudo comprova a importância do trabalho desenvolvido pela Alfândega da Receita Federal do Brasil na tríplice Fronteira e corrobora a necessidade de investimentos públicos visando o fortalecimento da presença estatal em regiões de fronteira.

Palavras-chave: Operações; Tríplice Fronteira; contrabando; descaminho; tráfico; Receita Federal do Brasil; Foz do Iguaçu.

ABSTRACT

This study aims to demonstrate the importance of the presence of the State at border points as a way of allowing the maintenance of law and order and socioeconomic development in these places. Such importance is proven through the analysis of the results of the Federal Revenue's actions in the last 20 years of its performance, developed through the Customs of the Federal Revenue of Brazil in Iguassu Falls, in contrast to the neglect of the Brazilian State with this border, in the period from 1980 to 2000, when crimes such as trafficking, smuggling and embezzlement were frequent and the control by the federal government was scarce and tolerant. Through a historical contextualization of the performance of the Federal Revenue of Brazil in partnership with entities such as the Federal Justice, Federal Public Ministry, Federal Police, Federal Highway Police, in the period from 2000 to 2021, this study analyzes data of the value of seizures of goods carried out by the Customs of the Federal Revenue in Iguassu Falls in the last 20 years and presents the results of the most important operations carried out by the Federal Revenue, namely: “Operação Cataratas”, “Operação Comboio Nacional” and “Operação Fronteira Blindada”, which resulted in the extinction of the “tourist bus” convoys, the main logistics in the transport of goods from Paraguay and distributed in the various states of Brazil in the 2000s. Towards the results of these operations, such as a positive change in the profile of the economy of Iguassu Falls with the arrival of new investments in the city in recent years, the study proves the importance of the work developed by the Customs of the Federal Revenue of Brazil in the triple border and corroborates the need for public investments aimed at strengthening the state presence in border points.

Key-words: Operations, Triple border; Trafficking; Smuggling; Embezzlement; Federal Revenue of Brazil, Iguassu Falls.

SUMÁRIO

1. 11

2. 13

3. 27

4. 38

4.1. 43

4.2. 66

4.3. 70

4.4. 80

4.5. 94

5. 112

5.1. 118

5.2. 122

6. 136

7. 145

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Carga Tributária no Brasil e no Paraguai
50
Figura 2 - Prejuízos do Brasil - MERCADO ILEGAL – 2020 51
Figura 3 - Quanto Custa o Mercado Ilegal no Brasil 533
Figura 4 - Comboio de ônibus saindo de Foz do Iguaçu pela BR-277 em 2004 594
Figura 5 - Posto fiscal Bom Jesus em Medianeira antes e depois da reforma. 67Figura 6 - Comboio de “ônibus de turismo” voltando do Paraguai em cima da Ponte da Amizade em 200469Figura 7 - Fiscalização na Aduana da Ponte Internacional da Amizade no ano de 200469Figura 8 - Fiscalização na Aduana da Ponte Internacional da Amizade no ano de 200470Figura 9 - Ação de fiscalização na Operação Cataratas no de 2004, em hotel na Av. JK.73Figura 10 - Ação de fiscalização na Operação Cataratas no ano de 2004, em hotel na Av. JK.73Figura 11 - Ação de fiscalização na Operação Cataratas no ano de 2004, em hotel na Av. JK.73Figura 12 - Viatura apedrejada durante a ação de fiscalização na Operação Cataratas no ano de 2004, em hotel na Av. JK.75Figura 13 - Protestos na ação de fiscalização na O Operação Cataratas no ano de 2004, na Aduana da Ponte da Amizade75Figura 14 - Protestos na Aduana da Ponte da Amizade no ano de 200476Figura 15 - Protestos na Aduana da Ponte da Amizade no ano de 2004 75
Figura 16 - Protestos na Operação Cataratas no Posto da Polícia Rodoviária Federal em Santa Terezinha de Itaipu em 2004 77
Figura 17 - Protestos na ação de fiscalização na Operação Cataratas na praça de pedágio em São Miguel do Iguaçu-PR em 2004
79Figura 18 -Fiscalização no Terminal Rodoviário de Foz do Iguaçu e entorno, com a presença de representantes do Ministério Público Federal e Estadual na Operação Cataratas91Figura 19 - Fiscalização no Hotel Cataratas na Av. JK, com a presença de representantes do Ministério Público Federal e Estadual na Operação Cataratas
90
Figura 20 - Transporte de mercadorias em ônibus de turismo e de linha regular na Operação Cataratas92Figura 21 - Transporte de mercadorias em ônibus de turismo e

de linha regular na Operação Cataratas93Figura 22 - Pátio de hotel onde ônibus eram carregados com mercadorias contrabandeadas95Figura 23 - Pátio de hotel onde ônibus eram carregados com mercadorias contrabandeadas - 200496Figura 24 - Comboio de ônibus saindo de Foz do Iguaçu pela BR-277 em 200496Figura 25 - Imagem do comboio na BR- 277 975
Figura 26 - Comboio na entrada do Posto Fiscal Bom Jesus em Medianeira 101Figura 27 - Comboio na entrada do Posto Fiscal Bom Jesus em Medianeira. 100
Figura 28 - Pátio da Receita Federal com veículos apreendidos114Figura 29 - Cumprimento de Mandado de Busca e Apreensão da Operação Comboio Nacional 112
Figura 30 - Imagem do depósito de mercadorias apreendidas da Delegacia da Receita Federal em Foz do Iguaçu em 2004 115

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Variação Mensal do IPCA (Antes do Plano Real) 16
Gráfico 2 - Taxa de Inflação antes e após o Plano Real em % 19
Gráfico 3 - Variação Anual do IGP-M (Antes do Plano Real) 20
Gráfico 4 - O comportamento do dragão 21
Gráfico 5 -Taxa anual de desemprego no Brasil 2002 – 2018 23
Gráfico 6 – Comparativo entre Produto Interno Bruto e Reexportações (valores em US$) 45

Gráfico 7 - O “custo triangular”: percentuais de liberação, apreensão e descaminho em relação às reexportações do Paraguai de 2006 a 2016 (média anual) 47
Gráfico 8 - Prejuízos do Brasil – MERCADO ILEGAL 52
Gráfico 9 - Exportações do Paraguai de 2006 a 2016 (em US$ bilhões) 53
Gráfico 10 - Comparativo entre Produto Interno Bruto e Reexportações (valores em US$) 55
Gráfico 11 - Total de ônibus pesquisados por categoria de 01 a 31/05/2004 82
Gráfico 12 – Distribuição de ônibus por Estado 83
Gráfico 13 - Horas de permanência dos ônibus na cidade de Foz do Iguaçu-PR 84
Gráfico 14 – Custo, frete, quilômetros realizados e prejuízo estimado 86
Gráfico 15 - Número de ônibus piratas e número de viagens realizadas 87
Gráfico 16 - Total de viagens realizadas e passageiros transportados 88
Gráfico 17 - Média de viagens realizadas e passageiros transportados de 01 a 31/05/2004 88
Gráfico 18 - Ônibus apreendidos pela Receita Federal de 2000 a 2021 92
Gráfico 19 - Histórico do total de veículos por categoria apreendidos pela Receita Federal em Foz do Iguaçu no período de 2000 a 2021 110
Gráfico 20 - Apreensões de mercadorias em Foz do Iguaçu pela RFB de 2000 a 2021 (em milhões de dólares) 112
Gráfico 21 - Comparativo do valor das apreensões nacional e da Alf/Foz (R$ milhões) e dólares) 113
Gráfico 22 - Comparativo do valor das apreensões na 9ª RF e da Alf/Foz (R$ milhões) e dólares) 114
Gráfico 23 - Histórico do valor das apreensões de mercadorias pela Receita Federal em Foz do Iguaçu no período de - 2000 – 2021 116
Gráfico 24 - Fluxo de caminhões liberados no Porto Seco em Foz do Iguaçu - 2000 - 2021 117
Gráfico 25 - Total de exportações (em milhões de US$) via Porto Seco em Foz do Iguaçu- 2010 a 2021 118
Gráfico 26 - Total de importações (em milhões de US$) via Porto Seco em Foz do Iguaçu- 2010 a 2021 118
Gráfico 27 - Fluxo geral de comércio Brasil, Paraguai, Argentina e Chile - 2010 a 2021 (valores em milhões de US$) 119

Gráfico 28 - Número de visitantes na Itaipu Binacional - 2000 a 2021 120
Gráfico 29 - Número de pousos e decolagens no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu no período de 2000 a 2021 121
Gráfico 30 - Movimento Anual de Passageiros (embarcados e desembarcados) no Aeroporto de Foz do Iguaçu - 2000 a 2021 122
Gráfico 31 - Total de passageiros embarcados e desembarcados no Terminal Rodoviário Internacional de Foz do Iguaçu no período de 2000 a 2021 123
Gráfico 32 - Fluxo de chegada e saída de ônibus de linha regular no Terminal Rodoviário Internacional de Foz do Iguaçu 124
Gráfico 33 - Número de visitantes nas Cataratas do Iguaçu - 2000 a 2021 124
Gráfico 34 - Tráfego de veículos na praça de pedágio em São Miguel do Iguaçu sentido Cascavel/Foz 125
Gráfico 35 – Arrecadação anual de Foz do Iguaçu - 2004 a 2021 128
Gráfico 36 - Evolução dos homicídios em números totais na cidade de Foz do Iguaçu 2001 a 2021 130
Gráfico 37 - Histórico do número de inquéritos instaurados pela Polícia Federal em Foz do Iguaçu no período de - 2000 – 2021 133

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Taxas de Desemprego (%) – 1981 – 1999 20
Tabela 2 – Operações realizadas pela Receita Federal do Brasil entre 2000 e 2021
63
Tabela 3 - Investimentos para Foz do Iguaçu e região
127

1. INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o escopo de verificar os resultados das ações da Receita Federal nos últimos 20 anos de sua atuação, no cumprimento de sua missão institucional de administrar o sistema tributário e aduaneiro, contribuindo para o bem-estar econômico e social do país.

Para atingir tais objetivos realizou-se uma contextualização histórica através da compilação de dados e notícias sobre a atuação da Receita Federal do Brasil em parceria com entes como a Justiça Federal, Ministério Público Federal, Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, no período de 2000 a 2021, e analisou-se os dados do valor das apreensões de mercadorias realizadas pela Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu nos últimos 20 anos. Serão apresentados os resultados das operações mais importantes realizadas pela Receita Federal, que trouxeram como resultado a extinção dos comboios dos “ônibus de turismo”: a Operação Cataratas (primeira fase 08/11/2005 a 22/12/2005, e a segunda fase 06/03/2006 a 14/11/2006); a Operação Comboio Nacional (iniciou em 16/06/2005 e vigorou até o final daquele ano); e a Operação Fronteira Blindada (iniciada no dia 14/11/2006 e vigente até os dias atuais). Por fim, busca-se demonstrar a importância da presença do Estado nos pontos de fronteira como forma de permitir a manutenção da lei, da ordem e do desenvolvimento socioeconômico nesses pontos, a exemplo do trabalho desenvolvido pela Alfândega da Receita Federal do Brasil de Foz do Iguaçu.

Alguns dados serão apresentados de forma inédita, como é o caso do resultado das análises do Projeto Comboio Nacional, já que o autor do projeto, por ser servidor da Receita Federal, foi o responsável por sua tabulação.

Todos os dados de apreensões da Receita Federal mencionados no texto referem-se à planilha “Delegacia da Receita Federal do Brasil de Foz do Iguaçu-PR – Equipe de Vigilância e Controle Aduaneiro”, fornecida pela referida Delegacia (e atual Alfândega da Receita Federal do Brasil a partir de 01/01/2018).

No presente estudo, poderá se observar que as operações desenvolvidas pela Receita Federal em parceria com os órgãos de segurança pública foram norteadas por normas jurídicas que possibilitaram um combate mais intensivo e efetivo dos crimes de contrabando e o descaminho (artigo 334 do Código Penal), do tráfico

internacional de entorpecentes (Lei nº. 6.368 /76, artigos 12, caput), do tráfico internacional de armas de fogo (Lei nº. 10.826 /03, artigo 18) e de formação de quadrilha (artigo 288 do Código Penal).

Como método de estudo, adotou-se um estudo exploratório, contendo dois tipos de pesquisa: documental e quantitativa, que permitem uma análise quantitativa e exploratória dos resultados da atuação da Receita Federal do Brasil (RFB) através da Alfândega em Foz do Iguaçu/PR, no período de 2000 a 2021. Além disso, utilizou-se do método histórico dedutivo, que consiste na pesquisa bibliográfica, ou de fontes secundárias, que abrange a bibliografia já tornada pública em relação ao tema de estudo, sendo ela livros, artigos, monografias e dados fornecidos por entidades como a Itaipu Binacional, a Prefeitura municipal, Parque Nacional do Iguaçu entre outros órgãos públicos.

No capítulo 2 “As Crises Econômicas” contextualiza-se uma retrospectiva histórica acerca dos problemas econômicos resultantes da política econômica adotada pelos governos brasileiros ao longo das décadas de 80 e 90.

Já no capítulo 3 abordar-se “O Ciclo da Muamba” e a cultura do contrabando via comboio de “ônibus de turismo” e a problemática da convivência do legal com o ilegal e os problemas sociais e de segurança pública ocasionados pelo cometimento dos crimes de contrabando e descaminho por este meio.

O capítulo 4 “As Operações da Receita Federal” consiste na descrição das operações realizadas pela Receita Federal para extinguir de vez o chamado comboio. São apresentados os resultados da integração dos órgãos públicos como a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar, Promotoria de Investigações Criminais, ANTT e DER.

No capítulo 5 serão expostos os dados estatísticos do resultado das operações que demonstram seu impacto na economia de Foz do Iguaçu.

O capítulo 6 “Conclusões” traz brevemente as considerações finais do trabalho realizado.

2. AS CRISES ECONÔMICAS

Ao longo dos anos 1980 – 1990, as cidades de Foz do Iguaçu no Paraná e o então Puerto Presidente Stroessner (atual Ciudad del Este no Paraguai) eram o destino de muitos compristas que vinham buscar mercadorias para revender nas suas cidades de origem no território brasileiro.

Sobre o ciclo dos sacoleiros que iniciou nos anos de 1980, destaca-se trechos do artigo publicado no Jornal Folha de Londrina no dia 02/10/1999, transcrito abaixo.

> O ciclo dos sacoleiros começou em 1980, quando o Brasil vivia um processo recessivo, com altas taxas de desemprego e sobretaxa à importação de produtos. Brasileiros desempregados passaram a ver na zona franca informal da cidade paraguaia uma forma de obter renda, trazendo produtos de todas as partes do mundo para revendê-los no País. O principal chamariz eram os eletrônicos. Enquanto um vídeo-cassete custava o equivalente a US$1 mil no Brasil, em Ciudad del Este esses aparelhos – vindos da Ásia, com mais recursos tecnológicos que os nacionais – custavam, em média US$400,00. Na revenda, os sacoleiros conseguiam lucro de até 100%, mesmo cobrando preços abaixo do pedido pelo produto nacional. No biênio 93-94 – auge desse ciclo -, Ciudad del Este chegou a receber cerca de 4,2 milhões de compristas por ano. Houve um aumento da população e um impulso extraordinário na economia das duas cidades. Em Foz, o número de moradores saltou de 136, em 1980, para pouco mais de 200 mil, em 1995. Foram abertos cerca de 100 hotéis com preços e qualidade de serviços baixos. Em Ciudad del Este, a população passou de 50 mil para quase 180 mil habitantes. A cidade ganhou 8 mil lojas, empilhadas em um minúsculo centro comercial com cerca de dez quarteirões, ruas estreitas, sua e com um trânsito caótico.

O crime organizado viu nesse momento a oportunidade de atuar, e cooptou também agentes públicos em benefício de cometimento dos crimes de descaminho, contrabando, tráfico de drogas, armas, munições, medicamentos, lavagem de dinheiro, dentre outros delitos transfronteiriços. Esse fato tomou tal envergadura que o Estado Brasileiro perdeu o controle na fronteira do Brasil com o Paraguai, mais especificamente na aduana da Ponte Internacional da Amizade. Conforme publicado pela Folha UOL no dia 28 de novembro de 2004:

> O crime organizado assumiu o controle do contrabando sacoleiro na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, que tem movimentação estimada em US$1,5 bilhão (cerca de R$4,1 bilhões) por ano. A afirmação é do delegado da Receita Federal em Foz do Iguaçu, José Carlos Araújo, 35, baseado em pesquisas do próprio órgão, em dados da Polícia Federal e da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

Pode-se observar, no depoimento do gestor da Receita Federal à época, e conforme transcrição a seguir, que o crime organizado se fortaleceu: “substituição do tradicional contrabando sacoleiro começou há dez anos, mas se intensificou e hoje

predomina o crime organizado, com o atacadista substituindo o sacoleiro", diz o Delegado da Receita Federal José Carlos Araújo.

No entendimento de Araújo, o que mostra a mudança do perfil é o tipo de mercadoria apreendida, conforme exposto abaixo:

> Um dos indicativos dessa mudança do perfil do contrabando sacoleiro, feito por desempregados ou para complementar renda, para o crime organizado foi verificado pelo tipo de produto apreendido. Em relação a 2003, as apreensões de itens de informática cresceram 108%. De eletrônicos, 119%. A de brinquedos caiu 7%. O aumento na apreensão de drogas e munição em ônibus de sacoleiros é outro sinal. Só na operação Cataratas, iniciada neste mês, foram apreendidos 950 quilos de maconha até a última sexta-feira. As apreensões de maconha eram raras há cinco anos. Os ônibus trazem também dólares em espécie do Paraguai. Na última semana foram apreendidos US$70 mil em um posto da Receita. Mas a organização dos sacoleiros nos ônibus, a formação de comboios para impedir a fiscalização e a reação violenta, como no dia 20, quando cinco ônibus foram incendiados e um comboio de 280 ônibus escapou do posto da Receita em Medianeira (650 km a oeste de Curitiba), são dados "mais concretos" da ação do crime organizado, segundo Araújo. (Conforme publicado pela Folha UOL no dia 28 de novembro de 2004).

Para saber e definir a origem dos “ônibus turismo” que vieram para Foz do Iguaçu/Paraguai no período de 01/05 a 31/05/2004, a Delegacia da Receita Federal em Foz do Iguaçu, realizou um estudo, via confrontação documental com 1.000 “ônibus de turismo” que chegaram em Foz do Iguaçu/Paraguai no referido período.

Desse estudo resultou o que segue abaixo.

> No ranking da destinação das mercadorias contrabandeadas, o Estado de São Paulo lidera. Pesquisa da Receita Federal mostra que, por mês, 1.100 ônibus passam por Foz do Iguaçu. Desses, apenas 7% são de turistas. São Paulo é responsável por 29,44% dos ônibus que trazem mercadorias do Paraguai para o comércio clandestino no Brasil. Esses ônibus não pernoitam em Foz do Iguaçu. "É um esquema operacional, com os ônibus ficando, em média, menos de seis horas na cidade. Um esquema criminoso e organizado", diz Araújo. Conforme publicado pela Folha UOL no dia 28 de novembro de 2004). Na hierarquia dessa organização criminosa há os laranjas - pessoas contratadas para viajar com as mercadorias-, os autônomos, que bancam seus contrabandos, os "patrões", que possuem um pequeno número de laranjas contratados e os "atacadistas", que operam em larga escala, com uma rede de contratados. Nesse esquema estão envolvidas, diretamente, cerca de 350 mil pessoas, avalia a Receita. "São pessoas praticando uma gama enorme de crimes", diz Araújo. Conforme publicado pela Folha UOL no dia 28 de novembro de 2004).

A Receita Federal e as polícias Federal e Rodoviária Federal fazem fiscalização de rotina na ponte da Amizade, que liga Foz do Iguaçu a Ciudad del Este. A fiscalização é feita por amostragem e menos de 1% das pessoas e veículos são fiscalizados segundo a Receita Federal.

A partir dos anos 2000 a Receita Federal passou a fazer fiscalizações sistemática no posto Bom Jesus, em Medianeira (60 km a leste de Foz do Iguaçu) e blitz em hotéis, terminais rodoviários, galpões e pousadas na região de Foz do Iguaçu e outros municípios como Santa Terezinha de Itaipu, São Miguel do Iguaçu, Medianeira, Matelândia, Céu Azul ao longo da BR – 227 até a cidade de Cascavel.

Essa sistemática ou *modus operandi,* teve como resultado o aumento no número de apreensões ano após ano. Resultado esse que teve impactos no aspecto financeiro dos compristas, bem como no aspecto financeiro dos comerciantes de Ciudad del Este no Paraguai.

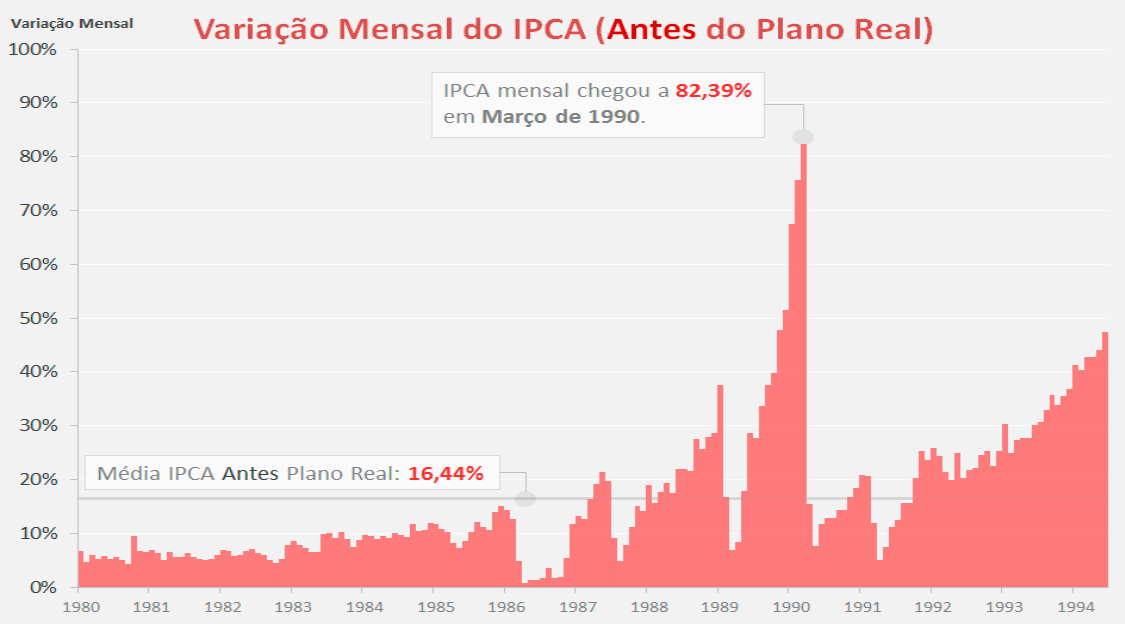
Assim sendo, argumenta-se se o aumento dos crimes de contrabando e descaminho na Tríplice Fronteira remontam a década de 1980 e foi se avultando na década de 1990 e 2000, que talvez seria essa uma possível consequência de políticas econômicas resultante dos planos econômicos desenvolvidos pelo governo federal, como os Planos Cruzado I e II, Plano Bresser, Plano Verão, Plano Collor I e II, tratados por diversos autores da literatura econômica brasileira. Políticas essas que culminaram num processo inflacionário no final do ano de 1989 e início de 1990, quando a inflação chegou a ultrapassar a marca dos 70% ao mês e jogou o país em uma profunda crise, caracterizada como estagnação econômica e altas taxas de inflação (2.596,0%) no ano de 1990. Outro aspecto dessa política econômica recessiva, foi o aumento no nível de desemprego na economia brasileira. Outro fator que entendemos ter contribuído para o aumento do ingresso de produtos estrangeiros foi a abertura da economia brasileira e a diminuição das alíquotas de importação (41,0%) no mandato do então presidente Fernando Collor de Melo no ano de 1990 e foi sendo reduzida gradualmente até chegar em (13%) no governo do presidente Fernando Henrique Cardoso no ano de 1995, juntamente com a valorização do Real que baratearam os produtos importados.

Sobre o tema da recessão e da abertura da economia brasileira, destaca-se abaixo o que Lacerda diz:

> Nos anos 1990, a economia brasileira foi marcada não só pela recessão do início da década, fruto dos efeitos dos Planos Collor I e II, mas também por uma profunda reestruturação produtiva. Essa reestruturação, designada por alguns autores *modernização conservadora,* ocorreu como desdobramento do esgotamento do modelo de substituição de importações e foi influenciada pelos pressupostos do *Consenso de Washington,* a exemplo do que ocorria em toda a América Latina. (LACERDA, 2004, p. 198).

O Gráfico 1 abaixo, demonstra o histórico da inflação na economia brasileira no período de 1980 a 1994.

Gráfico 1 -Variação Mensal do IPCA (Antes do Plano Real)



Fonte: IBGE (ano)

Conforme pode-se observar no gráfico acima divulgado pelo IBGE, a hiperinflação no Brasil durou entre a década de 1980 e 1990, com seu ápice em junho de 1994, quando o índice de inflação atingiu de 4.922%. Após sete planos econômicos, a hiperinflação chegou ao fim em 1994.

Uma hiperinflação é uma inflação que atinge níveis superiores a 50% ao mês e ao mesmo tempo, houve um incremento no número de desempregado em todas as regiões do Brasil.

Sobre os aspectos da chamada hiperinflação ocorrida no Brasil das décadas de 1980 e 1990, Lacerda diz que:

> A economia brasileira atravessou, durante os anos 1980, uma profunda crise, caracterizada por estagnação econômica e altas taxas de inflação. A renda per capita, em 1994, encontrava-se no mesmo nível de 1980. A inflação alcançou níveis elevadíssimos nesses 15 anos. Na verdade, foi a pior crise porque passou a economia brasileira desde que o país se tornou independente, sendo muito mais grave que a crise dos anos 1930. Em um primeiro momento - entre 1981 e 1983-, a diminuição no ritmo de crescimento foi atribuída ao esforço de ajustamento imposto pela crise da dívida. Numa segunda etapa - 1984 a 1986-, a balança comercial foi quebrada devido à desvalorização cambial, e o país voltou a crescer, embora baseado no aumento do consumo. A crise parecia, então, superada; porém, a partir de 1987, com o fracasso do Plano Cruzado e a moratória da dívida externa, ela voltou a se manifestar. Nos anos de 1987 e 1988, houve ajustes moderados.

> Em 1989 houve um crescimento tipicamente populista, que perdurou até o início de 1990. A inflação já vinha se acelerando desde meados da década anterior, mas essa tendência realmente se acentuou a partir do início dos anos 1980. No período da grande crise, a inflação, de caráter essencialmente inercial, aumentou por patamares e, ameaçando tornar-se explosiva em determinados momentos. As maxidesvalorizações de 1979 e 1983 foram responsáveis pela elevação do patamar inflacionário de mais ou menos 100% para 200% ao ano. Depois do fracasso do Plano Cruzado, a inflação passou a ser medida em termos mensais, não mais anuais. Na segunda metade da década, girou em torno de 20% ao mês (640% ao ano), interrompida por sucessivos e malogrados planos de estabilização. No final da década, Vila entrou em rota explosiva, combinando no processo inflacionário ao final de 1989 e início de 1990, quando a inflação chegou a ultrapassar a marca de 70% ao mês. Depois do fracasso do Plano Collor, em 1990, ao patamar de 20% ao mês até meados de 1993, então voltaria a crescer. Às vésperas do plano real, a taxa de inflação mensal está próxima dos 50%. (LACERDA, 2004, p. 164)

Diante do exposto, é notório que parte dos brasileiros enfrentavam dois dilemas, um o problema do desemprego e outro a deterioração do seu poder de compra promovido pela hiperinflação.

Para Marco Pires Cordeiro,

> As instituições de Bretton Woods organizaram sua intervenção nos países latino-americanos com o objetivo de superar a crise da dívida externa, atuando em duas fases. Na primeira, organizaram políticas de “estabilização econômica”, sob o acompanhamento do FMI e na segunda, a “reforma estrutural”, sob a coordenação do Banco Mundial. (CORDEIRO, 2005, p. 30).

Na concepção de Cordeiro, as políticas de estabilização propostas pelo FMI (Fundo Monetário Internacional), exigia mudanças na política cambial, na liberação dos preços, na desindexação dos salários, obrigar o Banco Central evitar o descontrole da oferta de moeda, o controle do orçamento público contando gastos e refletindo na redução dos investimentos públicos.

Conforme diz Lacerda,

> As políticas de reforma estrutural visavam, pois, adequar a economia nacional às necessidades do comércio internacional, promovendo a abertura completa da economia para forçar o aumento da competitividade, privatizar empresas estatais, fazer reforma fiscal, desregulamentar o sistema bancário e suprir a presença dos bancos públicos do setor, liberar a movimentação de capitais, para atrair investimentos estrangeiros, patrocinar programas de redução de miséria e apoiar a implantação de governos democráticos. (LACERDA,2005, p. 30).

Contudo o exposto, Cordeiro afirma que essas medidas preconizadas pelas instituições de Bretton Woods, na prática, surtiram efeitos contrários em relação à solução dos problemas da miséria e do desemprego, que aumentaram em todos os

países que se submeteram a tais políticas.

Do exposto, pode-se concluir que, a recessão, o desemprego, a inflação e a crise da dívida externa brasileira juntamente com a abertura comercial preconizada pelo liberalismo econômico, trouxeram resultados maléficos na economia brasileira, sobretudo, sobre o aspecto social.

Durante a abertura da economia brasileira no governo de Fernando Collor de Mello, a tarifa nominal média de importações, que era ± 40% em 1990, foi reduzida até atingir seu nível mais baixo, em 1995, 13%.

Em paralelo à questão conjuntural, à liberalização e à abertura econômica, que se iniciaram com o governo Fernando Collor de Mello, houve a necessidade de ajuste, por parte das empresas, para conseguirem sobreviver à nova realidade. Já que grande parte dos setores da economia brasileira encontrava-se em atraso tecnológico em comparação com os padrões internacionais.

A abertura da economia fez com que as empresas brasileiras passassem por uma reengenharia econômica, automatizando seus processos produtivos e buscando o fazer mais com menos e em consequência a demissão dos trabalhadores em detrimento da automatização da produção. Essa medida levou milhões de trabalhadores a sobreviver em subempregos e na informalidade.

A combinação da nova política industrial com a recessão provocada pela política de estabilização em vigor implicou, por parte das empresas, um severo ajuste que se estenderia ao longo dos anos subsequentes e isso na prática significa o aumento do desemprego.

Do explanado, concorda-se com o pensamento de Lacerda, que diz:

> A abertura provocou uma profunda reestruturação industrial no Brasil, beneficiando os consumidores com maior disponibilidade de bens e serviços, melhores preços e tecnologia, embora com impacto negativo sobre o nível de emprego. (LACERDA, 2004, p. 202).

Outro aspecto que comprova o acima exposto é que a abertura comercial, somada às tentativas de combate à inflação, transformou o biênio 1990-1992 em um período de forte recessão, com queda de quase 10% do PIB.

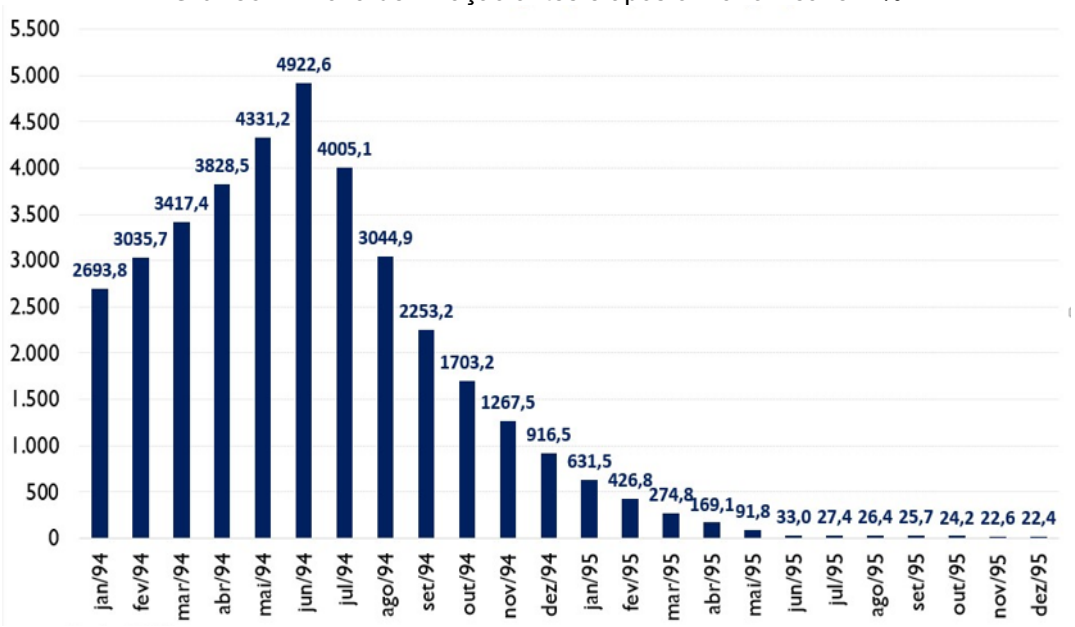
A nova política industrial implementada por Collor trazia como novidades a redução progressiva dos níveis de proteção tarifária, eliminação da distribuição indiscriminada e não transparente de incentivos e subsídios, bem como fortalecimento dos mecanismos de defesa da concorrência; a reestruturação competitiva da indústria mediante a adoção de mecanismos de coordenação, de instrumentos de apoio

creditício e de fortalecimento da infraestrutura tecnológica; e incentivo aos segmentos potencialmente competitivos e desenvolvimento de novos setores, por meio de maior especialização da produção.

Conforme a literatura econômica, a inflação tem papel marcante na história recente do Brasil, uma hiperinflação ocorreu entre as décadas de 1980 e 1990, quando a inflação exorbitante chegou a superar os 80% ao mês, ou seja, o mesmo produto chegava a quase dobrar de preço de um mês para o outro.

O Gráfico 2 mostra a taxa de variação em 12 meses do IPCA, a inflação oficial do Brasil, calculada pelo IBGE e ajuda a visualizar e compreender o comportamento e os níveis elevados de inflação pela qual a economia brasileira vinha passando.

Gráfico 2 - Taxa de Inflação antes e após o Plano Real em %



Fonte: IBGE (ano)

Também conclui-se, da análise do gráfico acima, que o período de hiperinflação só foi controlado com a introdução do plano real em 1994.

Outro aspecto que pode ser observado que ocorria na economia brasileira nas décadas de 1980 e 1990 é a recessão profunda pela qual a nossa economia foi submetida.

Neste sentido, Lacerda em sua obra sobre a economia brasileira, traz que:

> A política econômica adotada no final de 1980 e ao longo de 1981, seguiu os manuais da ortodoxia: (controle das despesas públicas e dos gastos das empresas estatais; aumento da arrecadação do Imposto de Renda (IR) e do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) nas operações de câmbio para importação; e uma violenta contração de liquidez real e do crédito, com

> exceção da agricultura, cujo volume de crédito seria expandido. (LACERDA, 2004, p. 143).

Como pode-se observar na Tabela 1 abaixo, mostra os dados relativos ao desemprego agregado entre 1981 e 1999. Nota-se, pela primeira coluna, que durante a década de noventa ocorreu um grande aumento na taxa de desemprego, que passou de 3,12% em 1990 para 8,58% em 1999.

Tabela 1 - Taxas de Desemprego (%) – 1981 a 1999

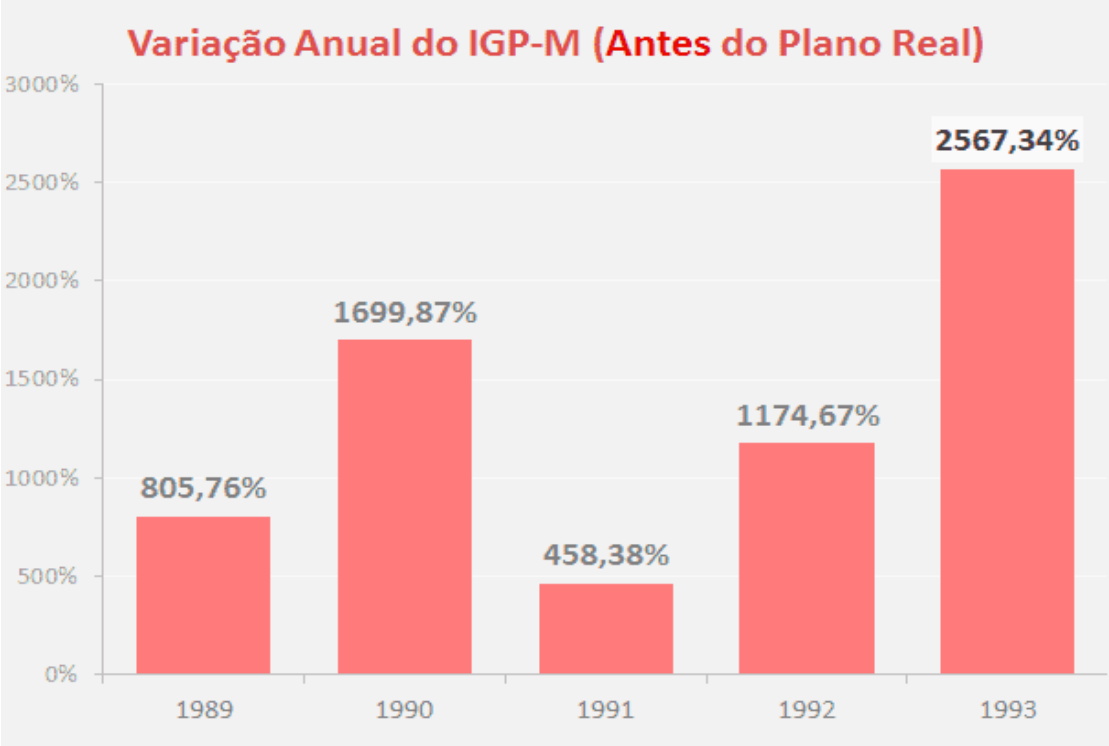
	Taxa de desemprego	Taxa de desemprego de longo prazo	Desempregados há mais de um ano sem emprego
Ano	(1)	(2)	(3)
81	3,35	1,05	31,39
82	3,01	0,87	28,94
83	4,23	1,22	28,85
84	3,37	1,22	36,08
85	2,67	0,98	36,75
86	1,82	0,62	33,92
87	2,80	0,79	28,14
88	2,95	1,00	33,83
89	2,49	0,79	31,90
90	3,12	0,97	31,13
92	5,94	2,39	40,24
93	5,48	2,39	43,60
95	5,31	2,04	38,35
96	6,18	2,81	45,46
97	6,90	3,11	45,06
98	7,70	3,89	50,44
99	8,58	4,48	52,22
Δ(99-81)	5,23	3,43	20,83
Δ(99-90)	5,46	3,51	21,09

Fonte: PNAD. A amostra é formada pelos indivíduos residentes nas áreas urbanas entre 25 e 59 anos que participam da PEA.(ano)

Os desempregados de longo prazo são definidos como os indivíduos desempregados na semana de referência sem emprego há pelo menos 1 ano.

No Gráfico 3, demonstramos o comportamento da variação da inflação da economia brasileira antes da implementação do Plano Real.

Gráfico 3 - Variação Anual do IGP-M (Antes do Plano Real)



Fonte: FGV (ano)

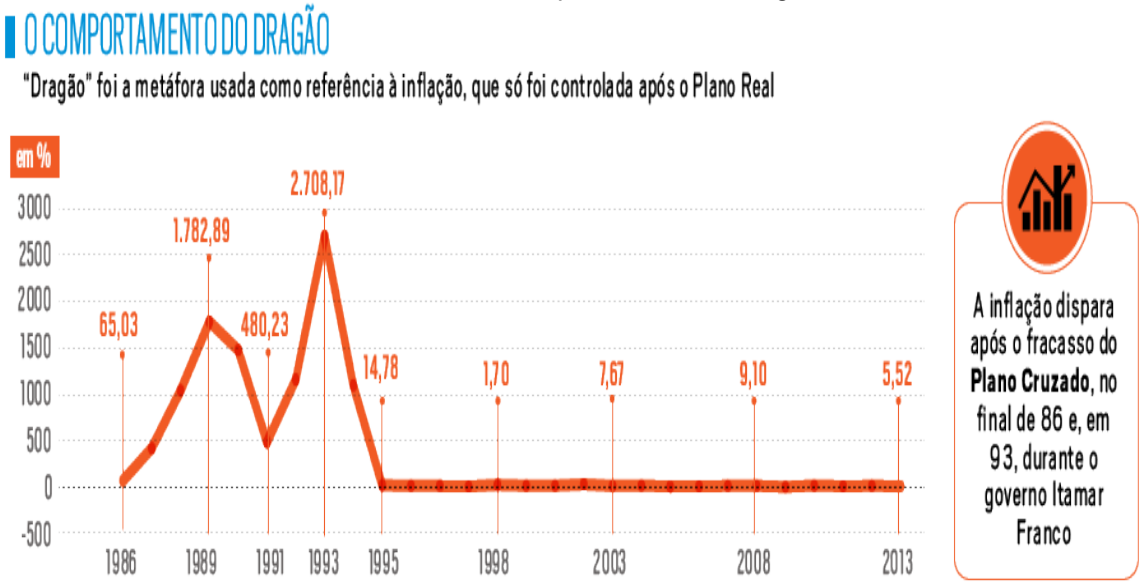
Conforme pode-se observar no Gráfico 3 acima, as medidas adotadas nos planos Collor I e II de 1990 até 1992, visavam buscar uma solução para a inflação e para o desemprego. No entanto, o gráfico revela que o problema da inflação se agravou, ou seja, não resolveram os problemas relacionados à inflação e ao desemprego, a inflação continuou descontrolada e as condições econômicas se agravaram ainda mais. Na questão econômica, acabou não surtindo nenhum efeito de seus dois planos, que ficaram conhecidos como Plano Collor I e II.

As ideias de Collor e suas medidas neoliberais se iniciaram pouco tempo depois de sua posse. Collor não conseguiu atingir esse objetivo de controlar inflação, pois a mesma continuou descontrolada até 1994, com o plano real de Itamar Franco, que foi seu sucessor depois de seu impeachment em 1992.

Também se conclui da análise do gráfico acima, que a hiperinflação ainda persistia e assombrava a economia brasileira e os brasileiros. E que o problema da hiperinflação só foi vencido com a implantação do Plano Real no dia 1º de julho de 1994.

Como se pode observar no Gráfico 4 abaixo, comprova-se que a hiperinflação foi dominada na economia brasileira, a partir da implantação do Plano Real no governo do presidente Itamar Franco.

Gráfico 4 - O comportamento do dragão



Fonte: IGP-DI (FGV) (ano)

Diante de todo o exposto, pode-se concluir que o Plano Real entrou para a história como o episódio que acabou com a inflação e inaugurou um novo ciclo de desenvolvimento econômico no Brasil. Como se vê e pesquisado na literatura econômica sobre todo o exposto, para chegar até o real foram feitas outras tentativas de acabar com a escalada dos preços. A primeira delas aconteceu em 1986, durante o governo José Sarney com o seu Plano Cruzado, que congelou os preços por alguns meses, até se tornar insustentável. Depois dele, vieram os planos Bresser, Verão e o Plano Collor, com seu traumático confisco das poupanças. Todos tiveram alguns resultados positivos nos primeiros meses de vigência. Mas nenhum deles foi bem-sucedido no longo prazo como o Plano Real.

Giambiagi em sua obra sobre “Estabilização, Reformas e Desequilíbrios Macroeconômicos: Os Anos FHC (2011), diz que:

> O Plano Real foi muito bem-sucedido no controle da inflação: contrariamente ao que tinha acontecido previamente, quando após alguns meses a inflação voltava mais forte, as taxas de variação anual dos preços caíram continuamente entre 1995 e 1998. O problema é que, paralelamente a esse êxito, a gestão macroeconômica deixava dois flancos expostos, que estavam se agravando a olho nu: um desequilíbrio externo crescente e uma série crise fiscal. (GIAMBIAGI, 2011, p. 168).

Ainda para o autor,

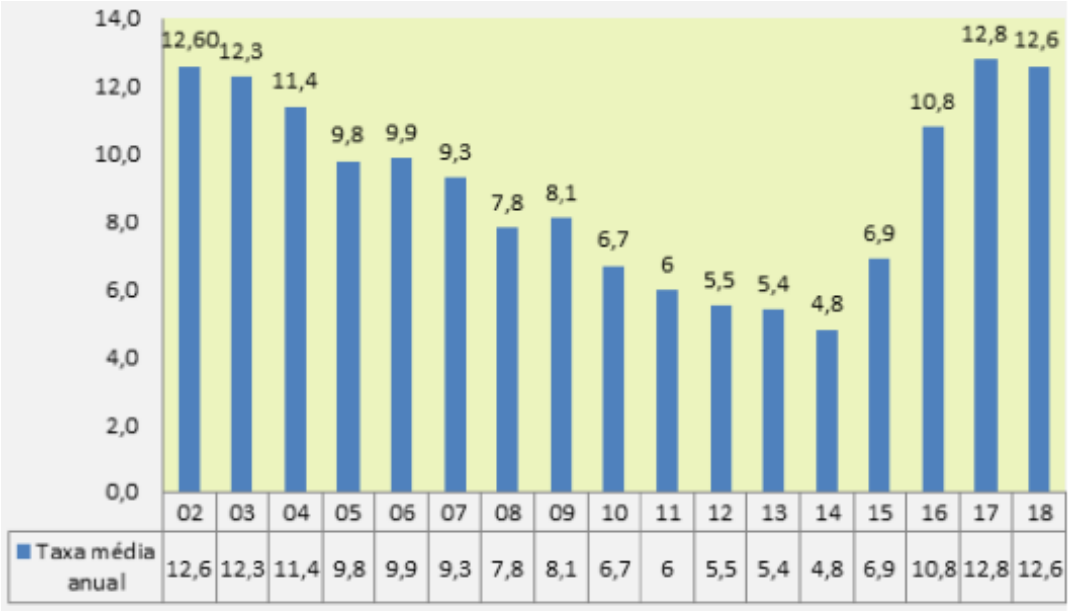
> Entre o final de 1994 e o ano de 1998, o mercado financeiro internacional foi sacudido por três crises importantes”: México (1994), Ásia (1997) e Rússia (1998), sendo que “em todas elas, o Brasil foi seriamente afetado pelo “efeito

> contágio" associado à redução dos empréstimos aos países ditos "emergentes", que sobreveio a cada crise" (GIAMBIAGI, 2011, p. 175).

Diante do exposto, conclui-se que depois de quase seis décadas de planos econômicos fracassados no combate à inflação, o Plano Real foi a melhor experiência de estabilização da economia brasileira. Entende-se ter sido o mais bem-sucedido no objetivo de combater a inflação e possibilitar o planejamento no longo prazo. Ou seja, a inflação brasileira e em 1998, a inflação anual foi de 1,6%. A menor taxa desde a criação do Banco Central do Brasil e a estabilização se completou.

No Gráfico 5, demonstra-se o comportamento da taxa de desemprego no Brasil, conforme os dados disponibilizados pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística no período d e 2002 a 2018. Observa-se que as taxas de desemprego permaneceram altas por um longo período de tempo, e só vieram a recrudescer.

Gráfico 5 - Taxa anual de desemprego no Brasil 2002 – 2018



Fonte: IBGE (ano)

Assim, pode-se concluir que, a manutenção de uma política fiscal e creditícia cada vez mais restritiva, em nosso entendimento, trazia como consequência a elevação dos custos sociais e com reflexo no desemprego e na renda dos brasileiros.

De todo o explanado, pode-se concluir que, em mesmo as políticas de José Sarney, que tanto se comprometeu com a resolução dessa crescente curva exponencial inflacionária, não conseguiu solucionar todo esse problema, mesmo com a introdução do Plano Cruzado I e II, Plano Bresser e o Plano Verão e os problemas persistiram, e ainda hoje abate mais de quatorze milhões de brasileiros ao desemprego.

A crise econômica impacta a economia de Foz do Iguaçu, pois na década de 1990, nos parece que era alicerçada pelo turismo de compras, cujo fluxo dependia muita das desvalorizações cambiais da moeda brasileira, mesmo que a busca pelo desenvolvimento de Foz do Iguaçu baseado no turismo fosse uma luta desde a década de 1930.

Souza,ao citar Wachowicz, diz que:

> Com o apoio da interventoria no Paraná, Ozório do Rosário Corrêa apresentou ao governo federal um plano que visava elevar Foz do Iguaçu a um centro turístico internacional. Expunha nesse plano, as origens de fontes financeiras para execução, propunha nacionalizar a região e transformar a prefeitura de Foz do Iguaçu em prefeitura especial, por dez anos. “Tudo isso seria feito sem aqueles pruridos antipáticos de separação daquele território do todo paranaense”. Segundo o plano, todas as arrecadações municipais, estaduais e federais do município, seriam aplicadas exclusivamente para o benefício do município. Os empréstimos seriam realizados pelo Banco do Brasil. Foz do Iguaçu seria transformada num centro de turismo internacional com cassinos, parques de diversão e navegação melhorada pelo rio Paraná. Uma rede de hotéis de linha internacional seria construída, com esses financiamentos. (WACHOWICZ 1982, p. 38, apud APARECIDA DARC DE SOUZA, 2009, p. 40).

A falta de investimentos ou do não investimento público na estrutura turística, não possibilitaram a sustentação econômica da cidade.

Sobre esse tema Souza expõe:

> Por outro lado, esse fracasso resultou, também, da contradição entre a política econômica, implantada, pelo governo, na década de 1990, e a base da atividade econômica local, fundada no turismo, nas Cataratas, e no turismo de compras e extremamente dependente de um câmbio desfavorável à moeda nacional. A entrada do Brasil no Mercosul e o Plano Real impuseram uma grande crise à economia de Foz do Iguaçu, comprometendo, assim, o planejamento feito, inicialmente, pelo governo militar, de elevar o turismo – considerada sua vocação econômica natural – à condição de principal atividade econômica, promotora do desenvolvimento da cidade. (SOUZA, 2009, p. 66).

A vocação para o segmento de turismo, na concepção de Souza (1998, p.64) começou a fazer parte do planejamento no Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI) apresentado no ano de 1974 e criado pelo poder público municipal, com o apoio da Itaipu Binacional, onde foram apontadas algumas diretrizes da ação e propostas de desenvolvimento do governo federal, no sentido de adequar a cidade à nova realidade imposta pela construção da hidrelétrica.

Souza traz o seguinte sobre o tema:

> O planejamento apostava no incremento de mecanismo de exploração das belezas naturais de Foz do Iguaçu e das praias artificiais, na região alagada, para garantir um desenvolvimento econômico futuro. [...] o governo federal e a prefeitura de Foz tinham conhecimento dos problemas sociais que poderiam decorrer da instalação da usina e, por isso, desenvolveram o Plano Diretor, com o objetivo de adequar a cidade às novas necessidades que a construção da usina criaria. Tais circunstâncias causadas pela Itaipu foram previstas no PDDI-FI, 1974. Considerava este Plano que haveria necessidade de programação de mecanismos disciplinadores do desenvolvimento da cidade Foz do Iguaçu, tendo em vista principalmente, a construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu; a conveniência de elaboração de um Plano Diretor, visando à implantação, na área da cidade, da infra-estrutura e das instalações compatíveis com o apoio do projeto de Itaipu; e a necessidade do equacionamento dos principais problemas da área, alinhando as diretrizes nos campos físico-territorial, econômico, social e institucional-administrativo. (SOUZA, 1998, p 26, apud, APARECIDA DARC DE SOUZA, 2009, p. 64).

Souza diz que:

> Sinteticamente, o objetivo desse plano era promover o desenvolvimento de políticas públicas capazes de adequar a infra-estrutura urbana de Foz à crescente demanda que se criaria, a partir da construção da Itaipu, de modo ordenado e harmonioso, evitando grandes traumas à cidade e à população. Simultaneamente, o plano deveria apresentar uma alternativa econômica que fosse capaz de sustentar de maneira permanente o novo núcleo urbano que sugeria, a partir da implantação de Itaipu. O turismo foi indicado como alternativa econômica, desde então, para promover o desenvolvimento de Foz e dos municípios cujas parcelas do território seriam atingidas pela barragem. O planejamento apostava no incremento de mecanismo de exploração das belezas naturais de Foz do Iguaçu e das praias artificiais, na região alagada, para garantir o desenvolvimento econômico futuro. (SOUZA, 2009, p. 65).

Pode-se observar e citar como exemplo do fracasso do plano em relação a falta de investimentos públicos é o surgimento de obras públicas inacabadas como a Avenida Beira Rio, que seria uma via expressa e que visava formar um eixo turístico ao longo das margens do Rio Parará.

Souza traz o que segue sobre a temática:

> A iniciativa do Plano Diretor, de 1992, visava promover melhorias na estrutura turística da cidade, recuperando o projeto de construção da Avenida Beira Rio – um dos projetos não realizados do Plano Diretor, de 1974 -, mas demonstrou as dificuldades do Estado de planejar as políticas de desenvolvimento urbano. No Plano Diretor, de 1974, projeto da construção da Avenida destinava-se a formar um “eixo de aproveitamento turístico”, ao longo das margens do rio Paraná, que ligaria Argentina, Brasil e o Paraguai, numa ampla e contínua via expressa. Mas a cidade havia mudado muito, desde a década de 1970. (SOUZA, 2009, p. 66).

Para ela os três autores que se debruçaram sobre a história de Foz do Iguaçu - Wachowicz (1982), Catta (1994) e Souza (1988) pensaram a história de Foz a partir do paradigma do desenvolvimento e da modernização.

Conforme já exposto, a cultura da ilegalidade vem se arrastando desde longa data. Mas é imperioso que essa cultura seja modificada ao passar dos anos. E é nesse aspecto que os trabalhos aduaneiros realizados pela Receita Federal tem como escopo o combate desses tipos de crime, que são o contrabando e o descaminho.

> [...] Wachowicz (1982) passou a tomar o turismo como grande possibilidade de desenvolvimento integrado da cidade de Foz do Iguaçu com o restante do país. O turismo foi apresentado como uma atividade econômica potencial, própria do lugar. Ao longo de suas argumentações, buscou produzir uma história do turismo na região, desde suas origens. WACHOWICZ, 1982, P. 38, apud, APARECIDA DARD DE SOUZA, 2009, p. 40).

> As instabilidades próprias das áreas de fronteira, que permitem uma circulação muito grande de produtos e pessoa, e que são esconderijos adequados para atividades marginais, favorecem o crescimento do número de atos ilícitos de toda ordem, bem como tornaram práticas comuns o contrabando, o roubo e o narcotráfico, praticados como alternativa ao desemprego. (CATTA, 1994, P. 114, apud, APARECIDA DARC DE SOUZA, 2009, p. 55).

Na visão de Souza citando Souza, a intensificação das relações do Brasil com o Paraguai no início da década de 1980, preconizou o surgimento do turismo de compras. Segue a esse respeito.

> Esse turismo, o qual se convencionou chamar de “turismo de compras”, passou a assumir um papel preponderante na economia da cidade, pois movimentou e fez crescer o número de hotéis, restaurantes, lanchonetes, agências de turismo e outras empresas prestadoras de serviços, bem como absorveu grande parte dos trabalhadores do município. (SOUZA, 1998, p. 38, apud, APARECIDA DARC DE SOUZA, 2009, p. 60).

Como pode-se observar o exposto pela autora e em nosso entendimento, esse turismo de compras se avolumou e de certa maneira contribui para o fortalecimento e o surgimento da infraestrutura voltadas para atender as demandas do setor de turismo na cidade de Foz do Iguaçu.

3. O CICLO DA MUAMBA (1980 – 2005)

O avanço no desemprego nas décadas de 1980 e 1990, como já descrito no capítulo anterior, fez as pessoas desempregadas buscarem uma alternativa no subemprego, na informalidade, para garantir a sua sobrevivência. Esse fato podia ser observado com o grande fluxo dos “ônibus de turismo”, ou também conhecidos como “bate volta”, que transportavam milhares de sacoleiros, ou compristas, oriundos dos diversos estados do Brasil, com destino a Ciudad del Este, no Paraguai.

Essas milhares de pessoas viram a solução para o seu problema de desemprego e de renda, via a introdução de mercadorias descaminhadas ou contrabandeadas predominantemente de origem chinesa e que eram internalizadas de forma ilegal na economia brasileira, e que de certa forma prejudicavam ainda mais a indústria nacional e contribuíam para aumentar ainda mais o desemprego brasileiro. Essas mercadorias ao serem produzidas na China ou em outros países, acabavam gerando empregos nesses países e desemprego no Brasil.

A cultura do contrabando está presente desde a origem da cidade de Foz do Iguaçu, até os dias atuais. Sobre esse tema, transcrevemos o que diz a historiadora Aparecida Darc de Souza:

> A população de Foz via-se na dependência das mercadorias trazidas pelos comerciantes argentinos, que vendiam bens de consumo como roupas, bebidas, alimentos e móveis, sem nenhuma fiscalização. (DARC,2009, p. 15). (...) Toda a mercadoria consumida em Foz do Iguaçu vinha da Argentina. Tudo entrava livremente, tanto alimentação, vestuário, móveis de casa, etc. [...] A população de Foz do Iguaçu só tinha contato com a civilização, quando chegava algum navio argentino. Quando um navio aportava, a população que podia, saía correndo em direção ao porto, era quase metade da população de Foz do Iguaçu. (WACHOWICZ, 1982, p. 38, apud APARECIDA DARC DE SOUZA, 2009, p. 37).

Durante o ciclo da muamba, os tais turistas não estabeleciam nenhum vínculo econômico com Foz do Iguaçu. Esses turistas vinham nos ônibus de turismo batizados por eles de "bate-volta", ou seja, chegavam e voltavam no mesmo dia, e quando aqui chegavam, destinavam todo o tempo que ficavam às compras no Paraguai. Durante esse período na região da Ponte da Amizade havia uma aglomeração muito grande desses supostos turistas ou dessa população flutuante na fila com destino ao Paraguai, e até mesmo dos que passaram a utilizar estacionamentos, lanchonetes e guarda-volumes que ali se estabeleceram para prestar serviços aos compristas, principalmente nos bairros Jupira e Vila Portes.

Essa população flutuante, quando pernoitava em Foz do Iguaçu, desembolsava valores mínimos em hotéis e pousadas destinadas para esse público alvo. A alimentação era somente aquela estritamente necessária à sobrevivência. Ou seja, se alimentavam basicamente de lanches adquiridos muitas vezes de estabelecimento que não observavam as normas sanitárias ou padrões de higiene minimamente aceitáveis. Pode-se concluir que, esse fluxo de “turistas”, pouco contribuíam no desenvolvimento da cidade. Pelo contrário, usavam e bagunçavam a cidade durante o dia e no meio da tarde iam embora e deixavam a sujeira espalhada nos locais que frequentavam.

Esse incremento ocasionado por essa população flutuante, talvez seja uma das causas do aumento da deterioração dos indicadores sociais, como a prostituição, o tráfico de drogas e o aparecimento dos chamados “laranjas”. Apesar de não ser foco do tema pesquisado, devido à vivência do autor da pesquisa com essa realidade, possibilita cogitar essas hipóteses dos indicadores sociais.

Sobre o ciclo dos sacoleiros que iniciou nos anos de 1980, destaca-se trechos do artigo publicado no Jornal Folha de Londrina no dia 02/10/1999, conforme transcrevemos abaixo.

> O ciclo dos sacoleiros começou em 1980, quando o Brasil vivia um processo recessivo, com altas taxas de desemprego e sobretaxa à importação de produtos. Brasileiros desempregados passaram a ver na zona franca informal da cidade paraguaia uma forma de obter renda, trazendo produtos de todas as partes do mundo para revendê-los no País. O principal chamariz eram os eletrônicos. Enquanto um vídeo-cassete custava o equivalente a US$1 mil no Brasil, em Ciudad del Este esses aparelhos – vindos da Ásia, com mais recursos tecnológicos que os nacionais – custavam, em média US$400,00. Na revenda, os sacoleiros conseguiam lucro de até 100%, mesmo cobrando preços abaixo do pedido pelo produto nacional. No biênio 93-94 – auge desse ciclo -, Ciudad del Este chegou a receber cerca de 4,2 milhões de compristas por ano. Houve um aumento da população e um impulso extraordinário na economia das duas cidades. Em Foz, o número de moradores saltou de 136, em 1980, para pouco mais de 200 mil, em 1995. Foram abertos cerca de 100 hotéis com preços e qualidade de serviços baixos. Em Ciudad del Este, a população passou de 50 mil para quase 180 mil habitantes. A cidade ganhou 8 mil lojas, empilhadas em um minúsculo centro comercial com cerca de dez quarteirões, ruas estreitas, sua e com um trânsito caótico.

Destaca-se abaixo o que Lacerda traz em seu livro de economia brasileira sobre este tema sobre o que vivíamos na economia brasileira naquele período.

> O avanço do desemprego na década de 1990 refletiu profundamente sobre a estrutura do mercado de trabalho brasileiro. Em apenas dez anos, entre janeiro de 1991 e dezembro de 2001, a participação do trabalhador assalariado sem carteira assinada no total dos ocupados aumentou mais de

> seis pontos percentuais, segundo a Pesquisa Mensal de Emprego realizada pelo IBGE. No mesmo período, houve ampliação dos chamados conta-própria (pessoas que trabalham por conta própria, não tendo vínculo empregatício de nenhuma espécie) em três pontos percentuais, enquanto a participação da categoria empregador diminuiu meio ponto percentual. (LACERDA, 2004, p. 269).

O Paraguai, naquele momento, desenvolveu sua economia baseada na triangulação de mercadorias oriundas basicamente da China e com a instalação de zonas francas. A seguir enfatiza-se a opinião de autores sobre o tema.

Segundo Silva:

> O comércio de reexportação foi uma opção política do Paraguai para desenvolver sua economia. As iniciativas paraguaias tiveram início com o incentivo para instalação de zonas francas, que foram alvos de críticas da diplomacia brasileira desde a década de 1960 (CERVO, 2001, apud SILVA, 2018, p. 3).

Já na concepção de Yegros e Brezzo, citado por Silva diz que:

> A escolha por substituir a Argentina como principal parceiro comercial pelo Brasil, levou a um processo de integração física que possibilitou que o Paraguai tivesse livre acesso para adquirir produtos industrializados ao redor do mundo via depósito franco nos portos brasileiros de Santos e Paranaguá (YEGROS e BREZZO, 2013, apud SILVA, 2018, p. 3).

Na opinião de Cesar:

> Para o desenvolvimento econômico do Paraguai, foi crucial a integração física (e posteriormente energética) com o Brasil. Além de suprir as demandas internas da sociedade, a possibilidade de se revender produtos de outras partes do mundo levou alguns conselheiros do então Presidente Alfredo Stroessner a vislumbrar a possibilidade de se haver um centro comercial de reexportação. Foi sob esta lógica que, a partir da década de 1970, portanto antes mesmo da proposta do Mercosul e da onda de abertura de mercados na América Latina, as fronteiras paraguaias foram abertas “aos fluxos (legais e ilegais) de mercadorias, capitais e pessoas” (CESAR, 2016, p. 21, apud SILVA, 2018, p. 3).

Historicamente pode-se observar que a abertura da economia brasileira, começou a dar sinais no mandato do então presidente Fernando Collor de Melo, e se amplia com a formação dos blocos econômicos provocados com o advento da globalização da economia no início dos anos de 1990, como lembra Costa e Silva no trecho abaixo.

Na década dos anos de 1980 e meados de 1990, buscando proteger a indústria brasileira através da utilização de monopólios em alguns setores da economia, a introdução de produtos eletroeletrônicos eram proibidas e a sua importação pela Lei

do Similar Nacional, bem como a necessidade de licença de importação junto aos órgãos anuentes do comércio exterior brasileiro.

Neste contexto Lacerda diz que:

> O principal instrumento de contenção das importações durante os anos 1980 foram medidas não tarifárias, dentre as quais se destacava a Lei do Similar Nacional, que listava alguns produtos cuja importação era proibida. Além disso, havia os Programas Especiais de Importação e licenças de importação. Todo o processo importador era conduzido pela Carteira de Comércio Exterior (Cacex), do Banco do Brasil, no que se referia aos aspectos regulatórios e operacionais. Paralelamente ao controle das importações, o governo implementou um projeto de promoção de exportações. Apesar das distorções decorrentes da concessão de incentivos que acabavam privilegiando alguns setores, houve um avanço na qualidade das exportações brasileiras no período. Ou seja, aumentou a participação de setores da indústria pesada em relação ao total das exportações, ao mesmo tempo que se reduziu a participação dos setores intensivos em recursos naturais e mão-de-obra. (LACERDA, 2004, p. 203).

Ainda na opinião de Lacerda:

> O esgotamento do modelo de substituição de importações e a crescente desregulamentação dos mercados internacionais contribuíram para uma reestruturação da economia brasileira, influenciada pela redução das tarifas de importação e eliminação de várias barreiras não tarifárias. A tarifa nominal média de importação, que era de cerca de 40% em 1990, foi reduzida gradualmente até atingir seu nível mais baixo em 1995, 13%". (LACERDA, 2004, p. 269).

Com o esgotamento do modelo de substituição de importações, apressou a abertura da economia brasileira que se intensificou a partir de 1990.

Na visão de Silva e Costa:

> No momento que a economia dava os primeiros sinais de abertura, e desta forma era possível encontrar produtos de informática de origem americana, por um preço bem menor do que um produto similar oferecido no mercado brasileiro, situação essa que possibilitava uma margem de lucro significativa com a introdução desses produtos via descaminho ou contrabando, fato este que vislumbrou a possibilidade de renda via informalidade e que teve como consequência a formação de filas com centenas de ônibus transportando passageiros de todas as regiões do País e que ficou conhecido como "era dos comboios", cujo aperfeiçoamento evoluiria para a "era do crime organizado" (SILVA, apud, SILVA e COSTA, 2018. p. 4).

Em 1990, mais especificamente no governo do Presidente Collor de Mello, a economia brasileira deu o início a sua abertura, com a redução das alíquotas de importação. Com o advento do plano real e com a valorização do Real frente ao dólar, o que se observou foi um aumento significativo da oferta de produtos estrangeiros ofertados na economia brasileira, seja via importação legal, seja via contrabando e

descaminho. O fato é que houve uma popularização de lojas de R$1,99 espalhadas por todo o Brasil, o que motivou ainda mais as viagens dos compristas para Foz do Iguaçu em nosso entendimento.

Aqui cabe uma breve introdução sobre o Município da Tríplice Fronteira. Foz do Iguaçu está localizado no extremo oeste do estado do Paraná e faz divisa com outros dois países, Paraguai e Argentina. Esta localização geográfica, somada a outros fatores e aspectos naturais proporcionaram a transformação da economia de Foz do Iguaçu por meio do Turismo.

Por muitos anos, a economia de Foz do Iguaçu era alicerçada especialmente no comércio e vinda de sacoleiros, compristas das mais diversas regiões do Brasil atravessavam a fronteira com o objetivo de comprar mercadorias em grandes quantidades no Paraguai e revender em suas cidades de origem. Com investimentos asiáticos e árabes, Ciudad del Este tornou-se um grande centro comercial mundial de produtos e quinquilharias basicamente oriundos da China.

Durante as décadas de 1980, 1990 e 2000, aumentou significativamente a busca de produtos pirateados, perfumes, eletrônicos, vestuários, CDs, DVDs e diversos outros produtos no comércio da então Puerto Stroessner no Paraguai. Ali eram vendidos e oferecidos produtos importados a preços muito abaixo do mercado brasileiro, desta maneira compristas de todas as regiões do Brasil, para ali se deslocavam uma ou mais vezes durante a semana na busca de produtos como os acima mencionados e revendê-los em suas cidades de origem. Talvez o grande atrativo de compradores desses produtos tenha sido possibilitado pelos preços acessíveis, devido ao crescimento do desemprego no Brasil, pela deficiência de fiscalização neste ponto de fronteira do Brasil com o Paraguai e pela facilidade de revenda no Brasil.

Grupos criminosos com a intenção de traficar armas, drogas e afins, atentos a ineficácia dos órgãos de segurança e da Receita Federal, se aproveitaram da oportunidade e intensificaram as suas ações no cometimento de tais crimes. Fatos como ineficiência da atuação dos órgãos de fiscalização e a possibilidade de grandes margens de lucro com a revenda de produtos adquiridos do outro lado da fronteira contribuíram indiretamente para o cometimento dos crimes de contrabando, descaminho, tráfico de drogas e armas por esse ponto de fronteira.

Nos parece que as cidades de fronteira é o ambiente propício para circulação de bens, serviços e pessoas voltadas às atividades ilegais ou criminosas, como o contrabando, o descaminho, o roubo e o tráficos de drogas e de armas e afins.

As cidades gêmeas de Foz do Iguaçu, no Brasil, Ciudad del Este, no Paraguai e Puerto Iguazú, na Argentina, são ligadas pelas Ponte Internacional da Amizade, construída sobre o Rio Paraná inaugurada no dia 27/03/1965, porta do turismo e do ilícito e palco de muitas manifestações e Ponte Internacional da Fraternidade, construída sobre o Rio Iguaçu inaugurada no dia 29/11/1985.

Nas décadas de 70 e 80, a cidade testemunhou o crescimento do turismo como atividade econômica através de suas riquezas naturais tal qual as Cataratas do Iguaçu e grandes empreendimentos como a construção da usina hidrelétrica de ITAIPU. Ainda neste período crescia em Foz do Iguaçu uma modalidade de turismo, oriundo das facilidades e do melhor preço obtidos em produtos importados, era o turismo de compra em Puerto Stroessner no Paraguai, que após a queda de Stroessner, em 1989, o comando do General Andrés Rodríguez optou por alterar o nome da cidade de Puerto Presidente Stroessner para Ciudad del Este no biênio de 1994-1995.

Vale ressaltar o apontamento trazido pela Flávia Carolina Fagundes Resende.

> Em uma matéria de 1974 publicada na revista de maior continuidade em Foz do Iguaçu, a Revista Painel, descrevem-se as ofertas de Puerto Presidente Stroessner como “mercadorias importadas - artigos de toda parte do mundo, e com preços irrisórios (REVISTA PAINEL, 1974, apud RABOSSI, 2004, p. 205). No número da Revista Mosaicos de 1977 dedicado a Foz do Iguaçu, é interessante deter-se na descrição de Puerto Presidente Stroessner, cidade que é apresentada como um dos componentes do roteiro turístico de Foz do Iguaçu. “Cinco quilômetros separam Foz do Iguaçu de Puerto Presidente Stroessner (com seu pitoresco e envolvente comércio). O trajeto é asfaltado e a cidade fica a poucos metros da Ponte da Amizade (a de maior vão livre do mundo) e toda sua vida gira em torno da Avenida Presidente Stroessner, onde turcos e chineses (na maioria comerciantes), vendem cigarros americanos ou ingleses, uísque, chá, eletrodomésticos, tecidos e confecções. A procedência dos produtos varia: Estados Unidos, Inglaterra, China, Japão etc. Artigos locais: abanos, bolsas e chapéus de palha, batas, blusas, colares e bolsas de couro, são vendidos na calçada. Além do comércio, resta o Cassino, onde, em dois salões, sem qualquer sofisticação, os turistas tentam sorte em roletas, ou em mesas de bacará e dados, ou então nas máquinas caça-níqueis”. (REVISTA MOSAICOS, 1977, apud RABOSSI, p. 205).

O movimento que impressiona já foi muito maior entre as décadas de 1980 e 1990. Com o dólar em baixa, os preços de produtos como eletrônicos, itens de informática, brinquedos e perfumes atraem compradores de diversas partes do Brasil. Tanto que o comércio de Ciudad del Este passou a ser considerado o “paraiso das compras”, também para contrabandistas. Desde então, o sobe e desce da moeda

norte-americana e as ações de repressão da Receita e da Polícia Federal têm servido de termômetro para as vendas.

Diz Cardin, em sua tese de doutorado:

> Neste momento, é importante salientar que existem mudanças na organização do comprismo, como também na espécie de mercadorias negociadas. Antes do surgimento do microcentro ocorria uma grande circulação de produtos não industrializados, como madeira, erva-mate, açúcar e café. Assim, já era comum naquele período, a utilização de embarcações para navegar no Rio Paraná, principalmente balsas. Depois, nas décadas de 1960 e 1970, o comércio de bebidas e tecido começa a predominar. É nesta época, por exemplo, que o mercado brasileiro é dominado pelo "famoso whisky paraguaio". Na década de 1980, as barracas e as lojas de Ciudad del Este vão ser responsáveis pela comercialização de brinquedos de origem asiática, comprometendo a saúde financeira das fábricas brasileiras do gênero. (CARDIN, 2010, p. 43).

Naquela época, milhares de pessoas de todas as partes do país dirigiam-se à fronteira do Brasil com o Paraguai para tentar encontrar produtos estrangeiros como eletrônicos, cosméticos e bebidas, a um preço mais acessível que no mercado nacional.

Foi a Ponte Internacional da Amizade que possibilitou a colonização desta região do Paraguai e bem como, o surgimento do comércio importador e exportador na fronteira. E, desde então, segue assim, independente do ciclo, seja o do comprismo ou o do turismo de compras. Sem a ponte, este movimento seria de um terço apenas. No ano da inauguração da Ponte Internacional da Amizade o fluxo diário era de 100 veículos por dia. Sobre esse aspecto, ressaltamos que atualmente conforme os resultados da pesquisa realizada pela (UDC, 2021), sobre o fluxo de pessoas e veículos que transitam pela Ponte internacional da Amizade, esse fluxo é de 42 mil veículos e 84 mil pessoas diariamente. Ou seja, anualmente transitam pela Aduana da Ponte da Amizade cerca 15,3 milhões de veículos, que perfazem 21,3 vezes a frota total de veículos do Paraguai e 30,7 milhões de pessoas que representa 4,2 vezes a população total do Paraguai.

Em 1990 já era claro que este tipo de turismo estava trazendo um contingente cada vez maior de pessoas para a região, e Foz do Iguaçu já era conhecida como a terra da muamba, apelido pelo qual eram conhecidas as pessoas que transportavam mercadorias contrabandeadas para revendê-las em suas cidades.

Na década de 1990, a Tríplice Fronteira (Brasil, Paraguai e Argentina), vivenciou as imensas filas de ônibus (comboio com mais de 500 ônibus), que

transportavam compristas e os chamados “laranjas” na busca de produtos contrafeitos, descaminhados e/ou contrabandeados adquiridos no comércio de Ciudad del Este no Paraguai. Este movimento mais intenso de transporte de mercadorias em “ônibus de turismo”, perdurou até meados do ano 2007.

Entre os fatores que impulsionaram o desenvolvimento desta rede de compras destaca-se o preço em relação ao mesmo produto no mercado interno, pois era possível encontrar marcas importadas que devido a características da zona de comércio de Ciudad del Leste, tinham seu preço muitas vezes menor, e ainda a possibilidade de se poder atravessar a fronteira com até US$ 150,00 (cento e cinquenta dólares) em mercadorias sem a necessidade de declaração de imposto sobre o produto.

Este turismo se intensificou, pela situação econômica do país, e transformou a cidade de Foz do Iguaçu num alto grau de informalidade dos trabalhadores e quase transformou os chamados “laranjas” em uma profissão. Tornando as pessoas que dependiam desta situação, responsáveis por uma degradação constante da imagem do turismo iguaçuense.

Na concepção de Barros:

> A presente investigação direcionou-se não apenas a uma análise no que se refere à atividade exercida pelos denominados “laranjas”, mas também proporcionou uma abertura para percebermos qual a visão dos mesmos em relação ao trabalho que exercem e como a sociedade reage quanto a isso, já que é uma atividade ilegal e não apenas informal. A luta diária desses trabalhadores é de certa forma penosa e perigosa. Driblar a fiscalização na fronteira não é nada fácil, ainda mais agora com as mudanças decorrentes da nova aduana contra a entrada ilegal de produtos importados pela Fronteira de Foz do Iguaçu/Paraguai. Todas as pessoas que por ali passam são cadastradas e declaram os produtos comprados. Cada pessoa pode passar somente uma vez por mês na fronteira, diferente do que acontecia antes, dificultando assim o ganho diário desses trabalhadores. (BARROS, 2008, p. 3).

A necessidade cada vez maior de apoio logístico (mão-de-obra) para o contrabando de mercadorias, como: equipamentos de informática, eletrônicos, CDs, DVDs, relógios, cadeados, vestuários, brinquedos, bebidas, pneus, cigarros e até drogas, armas, munição, contribuiu para que outras atividades crescessem paralelamente surgindo assim os laranjas, e intensificando o mercado para os taxistas paraguaios, motoristas de vans e um pouco mais tarde os mototaxistas, que dependem diretamente dos compristas.

Eric Gustavo Cardin em seu artigo publicado em 2012, sobre “Trabalho e práticas de contrabando na fronteira do Brasil com o Paraguai”, revela que:

> O comércio regional é fortemente dependente do turismo de compras e das atividades desenvolvidas pelo “circuito sacoleiro”, ou seja, por toda a logística que envolve a compra, revenda e transporte de mercadorias disponibilizadas no mercado de Ciudad Del Este/Paraguai. Durante a década de 1990, aproximadamente 40,23% da população economicamente ativa da região desenvolvia alguma atividade relacionada ao “circuito”, ocupando os postos de “laranja”, “cigarreiro”, “barqueiro", sacoleiros e outras. Contudo, os contornos de tais práticas vêm se transformando nos últimos dez anos, principalmente devido às modificações nas formas de fiscalização e controle aduaneiro implantadas pela Polícia e Receita Federal do Brasil. (CARDIN, 2012, p. 213 - 214).

As discussões sobre fronteiras sempre foi um tema muito polêmico, principalmente no tocante aos aspectos geopolíticos. Naquele momento, meados das décadas de 1980 - 1990, o mundo passava por uma onda do neoliberalismo econômico e a criação de novos blocos econômicos como o exemplo do Mercado Comum do Sul (Mercosul) em 1991, visando facilitar o comércio entre as nações e a intensificação da globalização.

Outro aspecto importante foi o fim do regime militar após duas décadas (1964 a 1985) e a redemocratização do Brasil a partir de 1986 e abertura comercial baseada na lógica neoliberal pautada pelo ideário do Consenso de Washington. O Consenso de Washington foi como ficou conhecida uma série de recomendações elaboradas em 1989 que visavam propalar o neoliberalismo nos países latino-americanos, elaboradas pelo economista norte-americano John Williamson. O receituário elaborado pelo economista propunha: reforma fiscal; abertura comercial; política de privatizações; e a redução fiscal do Estado. Tais recomendações foram adotadas como obrigatórias pelo Fundo Monetário Internacional para fornecer ajuda aos países em crise e negociar suas dívidas externas.

Com a adesão do Brasil no referido consenso, a partir dos anos de 1990, ocasionaram mudanças na política de comércio exterior brasileira, com a intensificação da abertura da economia brasileira promovida no governo do presidente Fernando Collor de Mello (1990 – 1992), e no governo do presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2003).

Por fim, destaca-se a seguir, dois problemas internacionais que afetaram a Tríplice Fronteira na concepção de Ferreira, apud Costa traz em sua monografia de especialização com o título “As relações Brasil-Paraguai e os crimes transnacionais

na Tríplice Fronteira: comércio e cooperação internacional", conforme transcreve-se abaixo:

> Em meados dos anos 2000 dois problemas internacionais afetaram a Tríplice Fronteira. O primeiro, sobre o qual nos limitaremos apenas a esta menção, foi a acusação encampada pelo governo dos Estados Unidos em relação ao potencial regional de financiamento do terrorismo internacional. Como parte da agenda de segurança norte-americana, a zona franca recebeu um revés importante. Parte do lucro acumulado por importadores árabes em Cidade do Leste era considerada possível fonte de financiamento de grupos terroristas do Oriente Médio (...). O segundo problema internacional que afetava a região era a pirataria. Em 1994, o Brasil tornou-se membro do Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio ou TRIPs – da sigla em inglês (BRASIL, 1994). Enquanto o Brasil e o Paraguai assinavam o acordo que previa a proteção da propriedade intelectual, na principal fronteira entre ambos a imagem mais comum era a dos comboios de ônibus. (FERREIRA, 2016, apud COSTA, 2017, p. 6).

Segundo Cardin (2010), em sua Tese de Doutorado ao citar Mészáros diz que:

> Contudo, a realidade social denuncia que tais esforços não foram bem-sucedidos, pois, como observa Mészáros (2006, p. 31), "atingimos uma fase do desenvolvimento histórico do sistema capitalista em que o desemprego é a sua característica dominante", impossibilitando o desenvolvimento de medidas paliativas e parciais para o fenômeno, como ocorreu, por exemplo, no período pós-guerra. (...) A expansão das formas de inserção da População Economicamente Ativa (PEA) referentes às ocupações com baixa produtividade e precárias condições de trabalho marcam o contexto mais amplo da crise do emprego no Brasil a partir das duas últimas décadas do século XX". Neste sentido, salienta que "a maior parte das vagas abertas no mercado de trabalho não têm sido assalariadas, mas de ocupações sem remuneração, por conta própria, autônomos, trabalho independente, de cooperativa, entre outras". Uma realidade global é visualizada localmente, na dependência dos trabalhadores da fronteira do Brasil com o Paraguai em relação ao *circuito sacoleiro* ou nos fortes vínculos da expansão dos setores turístico e hoteleiro com a exploração de uma força de trabalho mal qualificada, degradada e informal. Enfim, a expansão do capital nos limites do país dinamiza e condiciona a fronteira na busca das melhores condições de acumulação. (CARDIN, 2010, p. 19).

Apesar da presente pesquisa não tratar dos aspectos dos problemas sociais ocorridos no Brasil, oriundos da recessão e estagnação da economia brasileira, fica claro que o desemprego no Brasil, obrigou milhares de brasileiros a buscar uma alternativa para garantir sua sobrevivência. E essa alternativa foi o trabalho informal na compra e revenda de produtos oriundos do Paraguai, e introduzidos na economia brasileira, via contrabando ou descaminho.

Sobre esse tema, Cardin diz que:

> Indo além, destaca os fatores que permitiram a atual configuração das três fronteiras e dos seus principais atrativos turísticos, como, por exemplo, as diferentes comunidades étnicas que vivem na região e o seu alto fluxo de

> pessoas, de mercadorias e de capitais que, quando somados a uma baixa fiscalização governamental, tornam-se elementos potenciais para a existência de denúncias de lavagem de dinheiro e de tráfico de drogas e armas. Assim, os mesmos aspectos que possibilitam a expansão do setor turístico, como o fácil trânsito de pessoas e mercadorias entre as fronteiras, somadas às facilidades em burlar as leis federais, contribuem para a existência de práticas mais obscuras, muitas vezes clandestinas e ilegais. O circuito sacoleiro investigado encontra-se no meio disso. (CARDIN, p. 20, 2010).

A economia paraguaia sempre foi dependente de três pilares básicos para o seu desenvolvimento, que são: a exportação de commodities agrícolas; a venda de energia elétrica para os países vizinhos (Brasil e Argentina); e o comércio de reexportação ou de triangulação.

As bases desse modelo econômico foram construídas durante os anos 1970, concomitantemente ao aprofundamento dos laços do regime ditatorial do general Alfredo Stroessner com o regime militar.

Diante do exposto, o autor entende que a problemática da convivência do legal com o ilegal, parece ser um aspecto das culturas dos pontos de fronteiras do Brasil e no mundo todo. A facilidade de circulação de pessoas, com controles mínimos pelas autoridades alfandegárias e migratórias, potencializam o cometimento dos crimes de contrabando e descaminho de mercadorias, bem como o cometimento de vários crimes conexos, como o tráfico de drogas, armas, de pessoas e até mesmo a lavagem de dinheiro, bem como o reflexo no aumento da violência nas cidades de fronteira.

4. AS OPERAÇÕES DA RECEITA FEDERAL

Conforme divulgado no seu sítio eletrônico, a Receita Federal do Brasil (RFB) tem como missão a responsabilidade pela administração dos tributos de competência da União, inclusive os previdenciários, e aqueles incidentes sobre o comércio exterior, abrangendo parte significativa das contribuições sociais do País.

Como tem sido noticiado diariamente nas mídias escritas, telejornais e blogs, a Receita Federal tem cumprido seu papel de fiscalizar, combater e reprimir o contrabando e descaminho, realizando operações e apreensões de mercadorias e veículos que adentram de forma irregular no território Brasileiro,

As operações eram e são realizadas em áreas denominadas de Zona Primária definida no Regulamento Aduaneiro, Decreto nº 6.759 de 5 de fevereiro de 2009, que conceitua a Zona Primária, como aquela constituída pelas seguintes áreas demarcadas pela autoridade aduaneira local e a Zona Secundária, que compreende a parte restante do território aduaneiro, nelas incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo. Já no seu artigo 2º do mesmo decreto, ele define que o "território aduaneiro compreende todo o território nacional.

A Receita Federal tem cumprido seu papel de fiscalizar, combater e reprimir o contrabando e descaminho, realizando operações e apreensões de mercadorias e veículos que se destinam a este fim. As operações são realizadas em áreas denominadas Zona Primária e Zona Secundária e todo território aduaneiro que é todo o território nacional.

O Regulamento Aduaneiro Decreto nº 6.759/2009, traz os conceitos de território aduaneiro e de Zona Primária e Zona Secundária, conforme a seguir:

> Art. 2º O território aduaneiro compreende todo o território nacional.
>
> Art. 3º A jurisdição dos serviços aduaneiros estende-se por todo o território aduaneiro e abrange (Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, art. 33, caput):
>
> I - a zona primária, constituída pelas seguintes áreas demarcadas pela autoridade aduaneira local:
>
> a) a área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, nos portos alfandegados;
> b) a área terrestre, nos aeroportos alfandegados; e
> c) a área terrestre, que compreende os pontos de fronteira alfandegados; e

> II - a zona secundária, que compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.

No referido Regulamento, encontramos que a Zona Primária é aquela situada na fronteira, no caso específico na Aduana da Ponte Internacional da Amizade, onde pessoas e veículos são parados e revistados por amostragem. Atividades de fiscalização realizadas na Zona Secundária envolvem todas as demais áreas que estão excluídas da Zona Primária, entre elas: hotéis, pousadas e rodovias e portos clandestinos ao longo do lago Itaipu.

Visando a retomada do controle e a presença do Estado na Tríplice Fronteira, a Receita Federal intensificou suas ações em conjunto com as Polícias Federal, Polícia Rodoviária Federal, Agência Nacional de Transportes Terrestres, Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e com a Promotoria de Investigações Criminais, no combate ao descaminho e ao contrabando, bem como os demais crimes conexos, como o tráfico de armas, drogas, munições, lavagem de dinheiro e outros crimes transfronteiriços.

Essas ações coordenadas pela Delegacia da Receita Federal em Foz do Iguaçu, contribuíram e possibilitaram que Foz do Iguaçu atualmente, figure entre os grandes atrativos turísticos do Brasil e do Mundo, citado pela Lonely Planet – a maior editora de guias de viagem do mundo, que foi publicado pelo site G1, no dia 24/08/2015.

Conforme esclarecimento dos conceitos de contrabando e descaminho definidos pelo Código Penal Brasileiro:

> **Descaminho**
>
> Art. 334. Iludir, no todo ou em parte, o pagamento de direito ou imposto devido pela entrada, pela saída ou pelo consumo de mercadoria
>
> Pena - reclusão, de 1 (um) a 4 (quatro) anos.
>
> § 1º Incorre na mesma pena quem:
>
> I - pratica navegação de cabotagem, fora dos casos permitidos em lei;
>
> II - pratica fato assimilado, em lei especial, a descaminho;
>
> III - vende, expõe à venda, mantém em depósito ou, de qualquer forma, utiliza em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, mercadoria de procedência estrangeira que introduziu clandestinamente no País ou importou fraudulentamente ou que sabe ser

produto de introdução clandestina no território nacional ou de importação fraudulenta por parte de outrem;

IV - adquire, recebe ou oculta, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, mercadoria de procedência estrangeira, desacompanhada de documentação legal ou acompanhada de documentos que sabe serem falsos.

§ 2º Equipara-se às atividades comerciais, para os efeitos deste artigo, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino de mercadorias estrangeiras, inclusive o exercido em residências

§ 3º A pena aplica-se em dobro se o crime de descaminho é praticado em transporte aéreo, marítimo ou fluvial.

Contrabando

Art. 334-A. Importar ou exportar mercadoria proibida:

Pena - reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos.

§ 1º Incorre na mesma pena quem:

I - pratica fato assimilado, em lei especial, a contrabando;

II - importa ou exporta clandestinamente mercadoria que dependa de registro, análise ou autorização de órgão público competente;

III - reinsere no território nacional mercadoria brasileira destinada à exportação;

IV - vende, expõe à venda, mantém em depósito ou, de qualquer forma, utiliza em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, mercadoria proibida pela lei brasileira;

V - adquire, recebe ou oculta, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, mercadoria proibida pela lei brasileira. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L13008.htm - art1

§ 2º - Equipara-se às atividades comerciais, para os efeitos deste artigo, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino de mercadorias estrangeiras, inclusive o exercido em residências

§ 3º A pena aplica-se em dobro se o crime de contrabando é praticado em transporte aéreo, marítimo ou fluvial.

Para Cesare Beccaria:

O contrabando é um verdadeiro delito que ofende o soberano e a nação, mas cuja pena não deveria ser infamante, visto que quando cometido não produz infâmia na opinião pública. Quem pune com penas infamantes delitos que não sejam reputados como tais pelos homens atenua o sentimento de infâmia pelos que realmente o são. Quem constatar a aplicação da própria pena de morte, por exemplo, para quem mata um faisão e para quem comete

> assassínio ou falsifica um documento importante, não fará mais nenhuma diferença entre esses delitos; serão destruídos dessa maneira os sentimentos morais, obra de muitos séculos e de muito sangue, tão lentos e tão difíceis de despertar no ânimo humano e para cujo nascimento se julgou necessária a ajuda dos mais sublimes motivos e todo um aparato de graves formalidades. (BECCARIA, 2005, p. 116 - 117).

Como nos ensina Beccaria:

> É melhor prevenir os crimes do que ter de puni-los; e todo legislador sábio deve procurar antes impedir o mal do que repará-lo, pois uma boa legislação não é senão a arte de proporcionar aos homens o maior bem-estar possível e preservá-los de todos os sofrimentos que se lhes possam causar, segundo o cálculo dos bens e dos males desta vida. (BECCARIA, 1764, p. 67).

A necessidade cada vez maior de apoio para o contrabando de mercadorias, como: equipamentos de informática, eletrônicos, brinquedos, bebidas e alimentos destinados à exportação, pneus, cigarros e até drogas, armas, munição, contribuiu para que outras atividades crescessem paralelamente surgindo assim os “laranjas”, e intensificando o mercado para os taxistas paraguaios, motoristas de vans e um pouco mais tarde os mototaxistas, que dependem diretamente dos compristas.

Adriane dos Santos de Barros traz em sua pesquisa realizada sobre a temática dos chamados “laranjas” em Foz do Iguaçu, no período entre 2000 a 2006.

> Laranja, na temática aqui abordada, é a denominação popular que se atribui à pessoa que atua como intermediária para trazer bens do Paraguai para o Brasil, em seu nome, para outras pessoas. Pelo serviço prestado o “laranja” normalmente recebe uma quantia. Esta prática é ilegal e a Fiscalização Aduaneira pode instaurar Procedimento Especial de Controle Aduaneiro para identificar o real adquirente das mercadorias, ficando os bens retidos até a conclusão do procedimento. Os viajantes enquadrados como “Laranjas” não têm direito à cota e têm os produtos apreendidos pela Receita Federal (BARROS, 2008, p. 3).

Diante do exposto pode-se deduzir que os “laranjas”, buscavam fazer da sua atividade uma profissão reconhecida pelo governo brasileiro. Nesta época era normal ocorrer manifestações na aduana da Ponte da Amizade, reivindicando seus supostos direitos.

As discussões sobre fronteiras sempre foi um tema muito polêmico, principalmente no tocante aos aspectos geopolíticos. Naquele momento, meados das décadas de 1980 - 1990, o mundo passava por uma onda do Neoliberalismo econômico e a criação de novos blocos econômicos como o exemplo do Mercado Comum do Sul (Mercosul) em 1991, visando facilitar o comércio entre as nações e a intensificação da globalização.

A seguir, apresenta-se dois problemas internacionais que afetaram a Tríplice Fronteira na concepção de Silva e Costa em seu artigo ‘A Tríplice Fronteira e a Aprendizagem do Contrabando: da “era dos comboios” à “era do crime organizado:

> Em meados dos anos 2000 dois problemas internacionais afetaram a Tríplice Fronteira. O primeiro, sobre o qual nos limitaremos apenas a esta menção, foi a acusação encampada pelo governo dos Estados Unidos em relação ao potencial regional de financiamento do terrorismo internacional. Como parte da agenda de segurança norte-americana, a zona franca recebeu um revés importante. Parte do lucro acumulado por importadores árabes em Cidade do Leste era considerada possível fonte de financiamento de grupos terroristas do Oriente Médio (FERREIRA, 2016, apud SILVA E COSTA, p. 5 e 6).

Segundo Cardin (2010) em sua Tese de Doutorado ao citar Mészáros que:

> Contudo, a realidade social denuncia que tais esforços não foram bem-sucedidos, pois, como observa Mészáros (2006, p. 31), “atingimos uma fase do desenvolvimento histórico do sistema capitalista em que o desemprego é a sua característica dominante”, impossibilitando o desenvolvimento de medidas paliativas e parciais para o fenômeno, como ocorreu, por exemplo, no período pós-guerra (...). A expansão das formas de inserção da População Economicamente Ativa (PEA) referentes às ocupações com baixa produtividade e precárias condições de trabalho marcam o contexto mais amplo da crise do emprego no Brasil a partir das duas últimas décadas do século XX”. Neste sentido, salienta que “a maior parte das vagas abertas no mercado de trabalho não têm sido assalariadas, mas de ocupações sem remuneração, por conta própria, autônomos, trabalho independente, de cooperativa, entre outras”. Uma realidade global é visualizada localmente, na dependência dos trabalhadores da fronteira do Brasil com o Paraguai em relação ao *circuito sacoleiro* ou nos fortes vínculos da expansão dos setores turístico e hoteleiro com a exploração de uma força de trabalho mal qualificada, degradada e informal. Enfim, a expansão do capital nos limites do país dinamiza e condiciona a fronteira na busca das melhores condições de acumulação. (CARDIN, 2010, p. 19).

Ainda na visão de Cardin diz que:

> Indo além, destaca os fatores que permitiram a atual configuração das três fronteiras e dos seus principais atrativos turísticos, como, por exemplo, as diferentes comunidades étnicas que vivem na região e o seu alto fluxo de pessoas, de mercadorias e de capitais que, quando somados a uma baixa fiscalização governamental, tornam-se elementos potenciais para a existência de denúncias de lavagem de dinheiro e de tráfico de drogas e armas. Assim, os mesmos aspectos que possibilitam a expansão do setor turístico, como o fácil trânsito de pessoas e mercadorias entre as fronteiras, somadas às facilidades em burlar as leis federais, contribuem para a existência de práticas mais obscuras, muitas vezes clandestinas e ilegais. O circuito sacoleiro investigado encontra-se no meio disso. (CARDIN, 2010, p. 20).

Conforme o acima exposto, fica evidente observar que a fronteira, a ilegalidade, e os crimes de contrabando e o uso de mão-de-obra informal, somada com a pouca fiscalização por parte dos órgãos do Estado, tem possibilitado ao crime organizado a

utilização dessa mão-de-obra desqualificada, em prol de suas organizações, bem como a sua expansão nas fronteiras do Brasil com o Paraguai. De forma mais específica, na tríplice fronteira (Foz do Iguaçu, Ciudad Del Este e Puerto Iguazú).

4.1. Triangulação China, Paraguai, Brasil

O Paraguai de longa data adotou o Modelo de Triangulação em sua economia, ou seja, permite a importação de produtos fabricados na China basicamente e internaliza uma parte desses produtos no seu mercado doméstico e reexporta o restante para o Brasil. Mercadorias estas que adentram no território brasileiro via descaminho e contrabando.

Sobre o tema da Triangulação – China, Paraguai, Brasil Fernando Masi ensina:

> [...] o crescimento da triangulação comercial, durante a etapa final da ditadura stronista, inibiu o desenvolvimento das empresas nascentes. A construção da usina tampouco foi acompanhada da ampliação da infraestrutura de distribuição da energia elétrica, desaproveitando a oportunidade de canalizá-la para impulsionar a industrialização (MASI, 2006B, 9.17).

O tema da reexportação comercial é tratado como uma opção de desenvolvimento antagônica ao processo de integração produtiva via Mercosul. Além de garantir a maior fonte de ingressos do governo, as reexportações representam um dos quatro fatores de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do país. Os outros três são: a exportação de produtos florestais e agropecuários; a comercialização de energia elétrica; e o incremento nas exportações, sobretudo a partir de 2010, sob os regimes de maquila e zona franca (MASI, 2011, p. 121, apud, SILVA, DOLZAN e COSTA, 2019).

Até meados dos anos 1990, a maior parte das importações paraguaias era constituída de bens de consumo, provenientes do Leste da Ásia e dos Estados Unidos, destinados, com alto índice de irregularidades fiscais, a alimentar o comércio de reexportação fronteiriço com o Brasil e, em menor medida, Argentina.

De 2006 a 2016, na média dos onze anos, o comércio de reexportação movimentou, aproximadamente, US$3,81 bilhões por ano. Este movimento acompanhou o crescimento do PIB do Brasil e do Paraguai, com pico de 5,25 bilhões de dólares comercializados em 2013 e com queda de 3,10 bilhões no momento mais agudo da crise econômica, em 2015. (SILVA, DOZAN e COSTA, 2019, p. 6).

Numa perspectiva histórica, é possível perceber que o Comércio de Triangulação vem perdendo peso relativo na economia do Paraguai. O conjunto das reexportações paraguaias já chegou a representar, em 2006, 22% do PIB do país e, em 2016, o percentual caiu para 12%. Ainda assim, trata-se de um valor considerável, já que somente em 2016, por exemplo, o valor bruto do comércio de reexportação foi de US$ 3,29 bilhões. (SILVA, DOZAN e COSTA, 2019, p. 7).

Sobre o Custo Triangular do Contrabando são apresentados os dados das importações do Paraguai:

> Para o consumo da sociedade interna, nos onze anos analisados, houve um expressivo crescimento nas importações do Paraguai. De US$ 2,9 bilhões em 2006, o valor saltou para US$7,2 bilhões em 2016, registrando um crescimento de 148%. Enquanto isso, as importações de triangulação cresceram em proporção menor, de US$1,87 bilhões para US$2,53 bilhões, representando uma taxa de crescimento de 35%. Relativamente menor, o valor dessas importações para triangulação diminuiu do correspondente a 39% de tudo que foi importado para o Paraguai em 2006 para 26% em 2016.

Ainda na visão dos mesmos autores,

> Também é importante notar que os produtos originários exportados pelo Paraguai cresceram em proporção muito maior que o comércio de triangulação. Ambos representavam uma fatia da balança comercial, em 2006, correspondente a US$1,8 e US$2,4 bilhões, respectivamente. Em 2016, os produtos originários atingiram US$6,37 bilhões, enquanto que os produtos de triangulação não ultrapassaram os US$3,29 bilhões.
>
> Na média dos onze anos, o comércio de reexportação movimentou, aproximadamente, US$3,81 bilhões por ano. Este movimento acompanhou o crescimento do PIB do Brasil e do Paraguai (gráfico 3), com pico de 5,25 bilhões de dólares comercializados em 2013 e com queda para 3,10 no momento mais agudo da crise econômica, em 2015, pela qual passa o Brasil. (SILVA, DOLZAN e COSTA, 2019, p. 6).

Diante das exposições dos autores, é fácil perceber que o Paraguai já vem realizando essa prática da Triangulação de longa data, e essa concorrência desleal vem trazendo prejuízos para a economia brasileira, com a introdução de produtos estrangeiros via contrabando e descaminho. Essa prática contribui para geração de empregos na China, onde esses produtos são produzidos e refletidos no desemprego e na informalidade da economia brasileira.

Na concepção de Silva ao citar Masi:

> O tema da reexportação comercial é tratado como uma opção de desenvolvimento antagônica ao processo de integração produtiva via Mercosul. Além de garantir a maior fonte de ingressos do governo, as reexportações representam um dos quatro fatores de crescimento do Produto

> Interno Bruto (PIB) do país. Os outros três são: a exportação de produtos florestais e agropecuários; a comercialização de energia elétrica; e o incremento nas exportações, sobretudo a partir de 2010, sob os regimes de maquila e zona franca (MASI, 2011, p. 121, apud, SILVA, DOLZAN e COSTA, 2019).

Como já mencionado, a economia paraguaia sempre foi dependente de três fatores básicos. Senão vejamos o que diz Cardin, apud Masi:

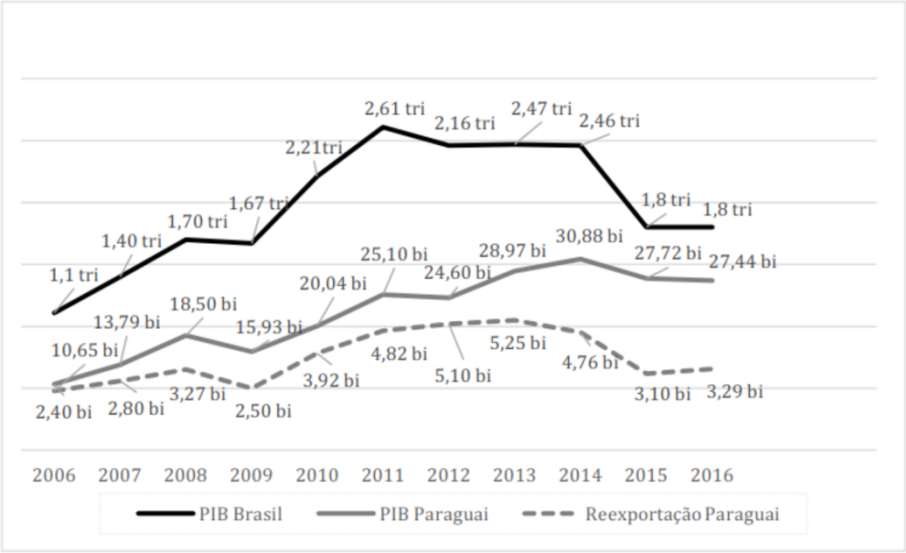
> Ao longo dos últimos quarenta anos, a economia paraguaia desenvolveu-se em torno de três pilares: i) a exportação de commodities agrícolas; ii) a venda de energia elétrica para os países vizinhos (Brasil e Argentina); e iii) o comércio de reexportação ou de triangulação.As bases desse modelo econômico foram construídas durante os anos 1970, concomitantemente ao aprofundamento dos laços do regime ditatorial do general Alfredo Stroessner com a Ditadura Militar no Brasil. (CARDIN, 2010, p. 20).

Conforme o exposto, o que se observa em relação a economia do Paraguai, esses três pilares da década de 1970, ainda estão presentes nos dias atuais, e entendemos que em algum momento essa ruptura da sua economia sustentada nesse tripé exortação de commodities agrícolas, a venda de energia elétrica para os países vizinhos e o comércio de reexportação ou de Triangulação.

Ao observa-se o estudo sobre “O Custo Triangular: Reexportação e descaminho nas Relações Brasil-Paraguai”, realizado por Silva e coatores (2019), ao apresentar os dados das importações do Paraguai de 2006 a 2016 (em US$ bilhões), o que se observa é um aumento nas importações para uso local e a diminuição das importações para reexportação.

Destaca-se, a seguir, o Gráfico 6, elaborado por Silva e coautores, do comparativo entre o Produto Interno Bruto e Reexportações do Paraguai para o Brasil, valores em dólares no período de 2006 a 2016.

Gráfico 6 – Comparativo entre Produto Interno Bruto e Reexportações (valores em US$)



Fontes:Informe Especial de Comércio Exterior 2017 (OBEY, 2018) e Revenue Statistics in Latin America and the Caribbean 1990-2016 (OCDE, 2018). Elaboração de SILVA, M. A.; DOLZAN, R. R.; COSTA, A. B.

Ao observar os dados apresentados por Silva e co-autores (2019), no gráfico acima, pode-se observar que as importações do Paraguai para uso local, saltaram de US$2,90 bilhões em 2006, para US$7,22 bilhões em 2016. Já as importações destinadas para a reexportação no ano de 2006 eram de US$1,87 bilhões e tiveram um pico de US$4,27 bilhões em 2013, e caíram para US$2,50 bilhões em 2015 e US$2,53 em 2016.

Com base nesses números, pode-se concluir que existe uma forte possibilidade da ruptura do modelo existente desde a década de 1970, como pilares da economia do Paraguai.

Apresenta-se a seguir valores estimados relativos ao contrabando oriundos das reexportações do Paraguai para o Brasil na visão dos procuradores da República.

Conforme publicado na 1ª Mesa Científica para Combate ao Contrabando e Descaminho, 2014, realizada nos dias 22 e 23 de novembro de 2006, com o apoio da Escola Superior do Ministério Público da União, destacamos o trecho abaixo sobre a estimativa do valor das mercadorias comercializadas em Ciudad del Este.

Entende-se que, independentemente do valor que seja estimado dos produtos introduzidos na economia Brasileira via contrabando ou descaminho, são valores que não podem ser desconsiderados. E no caso específico publicado na 1ª Mesa Científica para o Combate ao Contrabando e Descaminho, publicado pela Escola Superior do Ministério Público da União em 2014, coordenado por Marcelo Ceará Serra Azul, ao

citar artigo da Revista Veja, revela o negócio das mercadorias importadas em Ciudad Del Este movimenta 4 bilhões de dólares a cada ano, conforme transcrevemos abaixo:

> Acrescente-se a issoofatode que, segundo publicou a Revista Veja², o negócio das mercadorias importadas (em Ciudad Del Este) movimenta 4 bilhões de dólares a cada ano, mas apenas 30% desse total são declarados oficialmente. O subfaturamento das importações ultrapassa 90% e calcula-se que a sonegação de impostos chegue a 70%. O país também é um paraíso fiscal, com carga tributária em torno de 10% – contra 40% no Brasil, por exemplo. [...] Os contrabandistas utilizam-se de várias estratégias para driblar a fiscalização. Há na região um exército de 13 mil "laranjas" que atravessam a fronteira dezenas de vezes por dia. Há também centenas de "mulas", que transportam drogas e armas camufladas em meio às mercadorias. "E uma organização criminosa, com uma logística que dispõe de olheiros e radiocomunicadores", afirma Antonio Fernando Mello, cônsul-geral do Brasil em Ciudad Del Este. [...] Em 2005, foram apreendidos 62 milhões de dólares em mercadorias contrabandeadas – 86% mais que em 2004. A própria Receita admite, entretanto, que as apreensões não chegam a 5% de tudo o que passa ilegalmente pela fronteira.

A seguir, apresenta-se dados mais recentes divulgados pela Associação Comercial do Paraguai, sobre as perdas mensais nas lojas do Paraguai, conforme os dados publicados no jornal O'Dia de 03/08/2020 a seguir:

> No lado paraguaio, a Associação Comercial aponta em perdas mensais de US$400 milhões nas vendas em pelo menos 5 mil lojas. Há 75 mil desempregados em Ciudad Del Este, Presidente Franco, Minga Guazú e Hernandarias. Desses, 55 mil trabalham no comércio fronteiriço e dois mil são brasileiros. As quatro cidades têm uma população de 500 mil pessoas.

Entende-se que, apesar das divergências dos valores comercializados pelas lojas em Ciudad Del Este, fica difícil de se concluir qual seria o valor exato das mercadorias comercializadas. Porém, esses dados da Associação Comercial representam mais a realidade do valor das vendas das lojas de Ciudad del Este.

Se esse valor for o mais próximo da realidade, esse volume soma ao final de 12 meses, um montante de US$6 bilhões de dólares. Se considerarmos as exportações do Paraguai para o Brasil que em 2019, foi de US$1.2 bilhões, então podemos concluir que o comércio ilegalcontrabando/descaminho) é de pelo menos quatro vezes maior que o mercado legal. Valor esse que está bem acima do valor estimado por Silva que é de US$3,38 bilhões em produtos descaminhados e/ou contrabandeados que adentram no território brasileiro.

No sentido contrário pode-se observar um incremento do comércio formal (exportação/importação), conforme os dados fornecidos pela Alfândega da Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu, o fluxo de comércio que passou pelo Porto Seco

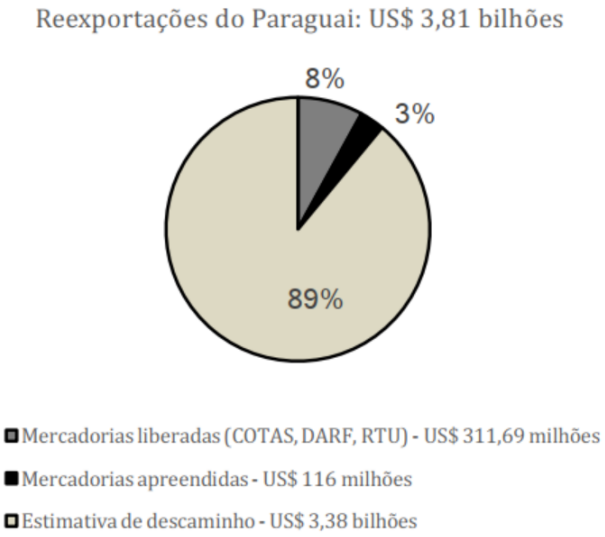
em Foz do Iguaçu em 2021, foi de 208.302 mil caminhões carregados com produtos de exportação e importação, ocasionando uma corrente de comércio entre o Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, no valor de US$ 5.7 bilhões. Sendo US$3.5 bilhões de exportação e US$2.2 bilhões de importações. Já o total de importações do Paraguai foi de US$2.2 bilhões e as exportações foram de US$3.5 bilhões. Saldo superavitário para o Brasil de US$1.233 bilhões.

De um modo geral, conforme os dados apresentados, pode-se observar que essa Triangulação de mercadorias vem diminuindo seu peso anos após ano na formação do Produto Interno Bruno (PIB) do Paraguai.

Assim, pode-se concluir que, se observarmos os dados apresentados por Silva e Costa, o conjunto das reexportações paraguaias já chegou a representar, em 2006, 22% do PIB do país e, em 2016, o percentual caiu para 12%. Ainda assim, trata-se de um valor considerável, já que somente em 2016, por exemplo, o valor bruto do comércio de reexportação foi de US$3,29 bilhões.

Apresenta-se a seguir o Gráfico 7 de Silva e coautores, onde demonstra-se um comparativo do valor das reexportações, com mercadorias legalizadas e as mercadorias apreendidas pela Receita Federal no período de 2006 a 2016.

Gráfico 7 - O “custo triangular”: percentuais de liberação, apreensão e descaminho em relação às reexportações do Paraguai de 2006 a 2016 (média anual)



Fontes:*Informe Especial de Comercio Exterior 2017* (OBEI, 2018) e 9ª Região Fiscal da Receita Federal do Brasil. Elaboração de SILVA, M. A.; DOLZAN, R. R.; COSTA, A. B.

Conforme o gráfico acima, os autores concluem que ingressam anualmente, no território brasileiro de forma ilegal via contrabando ou descaminho, o montante de US$

3,38 bilhões, o que corresponde a 89% do comércio de reexportação do Paraguai, enquanto as mercadorias que foram legalizadas e liberadas representam 8% e as mercadorias apreendidas representaram apenas 3% do total do comércio de reexportação.

Outro dado que chama a atenção é o que HUGO THALES DE ARAUJO OLIVEIRA DA SILVA (2018), traz em sua monografia sobre “Regime de Tributação Unificada: Uma Possível Alternativa ao Comércio Ilícito Internacional de Mercadorias Estrangeiras Provenientes do Paraguai”, conforme transcrevemos abaixo.

> Como a população do Paraguai é de aproximadamente 6,7 milhões de pessoas, 400 dólares retirados da trade *per capita* e transferidos para o Brasil, multiplicados por 6,7 milhões de pessoas, resultam em quase pouco mais de 2,68 bilhões de dólares. Este valor é algo factível de se supor como o valor atual que entra no Brasil irregularmente por ano proveniente do Paraguai, segundo análise dos dados provenientes da OMC cruzados com os dados do Banco Mundial. (SILVA, 2018, p. 28).

Outro dado que SILVA (2018), apresenta e que de certa forma nos faz refletir sobre o tema, quando ele faz o cruzamento de dados das apreensões da Alfândega da Receita Federal de Foz do Iguaçu.

> Cruzando os dados de apreensões da Alfândega da Receita Federal de Foz do Iguaçu com as devidas desconsiderações já mencionadas, restam como apreendidos um total de pouco mais de 40 milhões de dólares em mais de 1000 operações. Isto equivale a afirmar que, estimavelmente, foram apreendidos e processados em 2017 na Aduana da Receita Federal de Foz do Iguaçu menos de 1,5% do que efetivamente entrou no Brasil provenientes do Paraguai a título de mercadorias sem o regular procedimento de controle transfronteiriço por parte dos órgãos responsáveis. SILVA, 2018, p. 28)

Discorda-se do pensamento e das conclusões apresentadas por Silva sobre o valor das mercadorias apreendidas pela Receita Federal em Foz Iguaçu, quando ele diz que se considerarmos os valores apreendidos em relação ao PIB brasileiro, que no seu entendimento são irrelevantes. Entende-se que, não apenas o valor das mercadorias que são introduzidas ilegalmente no país via descaminho ou contrabando, trazem sim prejuízos ao país e contribuem para uma concorrência desleal, e que o valor estimado por Silva na ordem de 2,5 bilhões de dólares anualmente, certamente estão produzindo riqueza e empregos principalmente na China onde esses produtos são fabricados.

O que faz pensar diferente das conclusões que Silva apresenta em seu estudo sobre “Regime de Tributação Unificada: Uma Possível Alternativa ao Comércio Ilícito

Internacional de Mercadorias Estrangeiras Provenientes do Paraguai", é o fato que ele mesmo afirma que:

> Assim, pode-se concluir que, se o valor que entra atualmente no país irregularmente pelo Paraguai for extremamente alto, o valor do descaminho é no máximo algo abaixo de 0,3% do PIB brasileiro. Esse fator quase não é sentido na economia brasileira, em especial por ser uma situação que historicamente persiste há décadas, afinal é salutar supor que o comércio ilegal de mercadorias provenientes do Paraguai no surgiu apenas no último ano, como se verifica nos noticiários diuturnamente nas últimas décadas. Por outro lado, seria afirmar que a quantidade de apreensões pela Receita Federal é ínfima (menos de 2% do valor que supostamente entrou ilegalmente no país). SILVA, 2018, p. 30).

Ante todo o exposto, pode-se inferir que conforme afirma Silva que isso é "uma situação que historicamente persiste há décadas", é fácil concluir que o que ocorre é uma espécie de crime continuado que vem se perpetuando a anos e que certamente o montante do prejuízo ocasionado para economia brasileira é muito significativo.

Destaca-se que o escopo do trabalho não é fazer comparações se a quantidade e o valor das mercadorias apreendidas pela Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu, representa muito ou pouco. Constata-se que, por Foz do Iguaçu, passa um volume e valor expressivo de mercadorias que são internalizadas na economia brasileira e que de fato, causam prejuízos aos cofres públicos.

Ressalta-se que não são apenas os prejuízos econômicos que ocorrem com os crimes de descaminho e de contrabando, entende-se que conexos a eles ocorrem a concorrência desleal e o desemprego, os crimes de lavagem de dinheiro, a corrupção, contrafação/pirataria, o tráfico drogas, medicamentos, de armas, de munições, o roubo de cargas e a formação de associação criminosa, o financiamento do crime organizado, danos à saúde pública com a qualidade duvidosa dos produtos, bem como o aumento dos crimes violentos por domínio de espaço por gangues rivais.

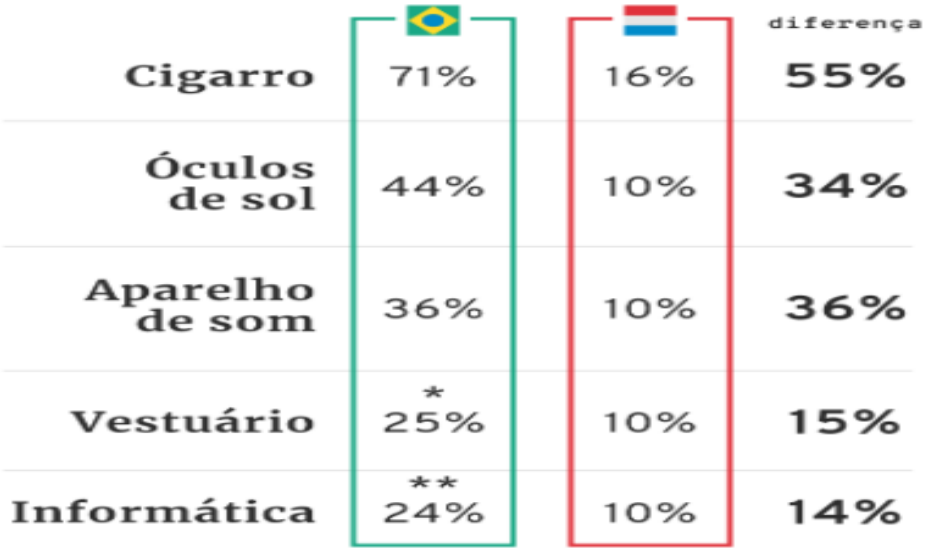
Entende-se sim, que esse trabalho que vem sendo desenvolvido pela Receita Federal e os demais órgãos de segurança, são de extrema importância para inibir que os crimes de descaminho e contrabando de mercadorias oriundas das reexportações do Paraguai se avolumem novamente.

Há a certeza que, o que possibilita o cometimento desses crimes, é o diferencial da carga tributária existente entre o Brasil e o Paraguai.

Expõe-se abaixo, estudo realizado sobre "A lógica econômica do contrabando", que foi realizado por entidades como a Sinprofaz, Abineee, JusBrasil, Abit,ETCO e

Tesouro Nacional, conforme Figura 1 abaixo, com exemplos da carga tributária dos mesmos produtos no Brasil e no Paraguai.

Figura 1 - Carga Tributária no Brasil e no Paraguai



Fonte: Sinprofaz, Abinee, JusBrasil, Abit, ETCO e Tesouro Nacional

Cita-se como exemplo a tarifa dos cigarros que no Brasil é em média de 71% enquanto no Paraguai é de apenas 16%, conforme apresentado na tabela acima, resultando desta forma uma diferença de 55%. Isso traz como consequência entre outras, um aumento do mercado informal em relação ao mercado formal brasileiro.

Para firmar esta linha de pensamento, destaca-se os resultados dos dados apresentados pelo do Fórum Nacional Contra a Pirataria e a Ilegalidade, sobre os prejuízos ou malefícios causados pelo contrabando e descaminho.

Destaca-se os números apresentados na reportagem da CNN do dia 31/05/2021, relatando que o Brasil perdeu, em 2020, cerca de R$ 287 bilhões para o mercado ilegal, segundo um levantamento do Fórum Nacional Contra a Pirataria e Ilegalidade (FNCP).

Para os representantes do Fórum, somente quinze setores produtivos da economia brasileira perderam R$197,2 bilhões, somente no ano de 2020. Na concepção do Fórum, as perdas com sonegação atingiram a cifra de R$90,7 bilhões e o total das perdas setoriais mais a sonegação totalizaram R$287,9 bilhões, no mesmo ano. Com essas cifras expressivas, segundo o FNCP, o mercado ilegal representa 2% do PIB dos países da América Latina e no Brasil representa 3,9% do PIB.

Esse valor é soma das perdas registradas por 15 setores industriais e da ordem de R$ 197,2 bilhões e a estimativa de impostos que deixaram de ser arrecadados de R$ 90,7 bilhões, conforme pode-se observar na Figura 2 abaixo, elaborado pelo FNCP (Fórum Nacional Contra a Pirataria e a Ilegalidade).

Figura 2 - Prejuízos do Brasil - MERCADO ILEGAL – 2020

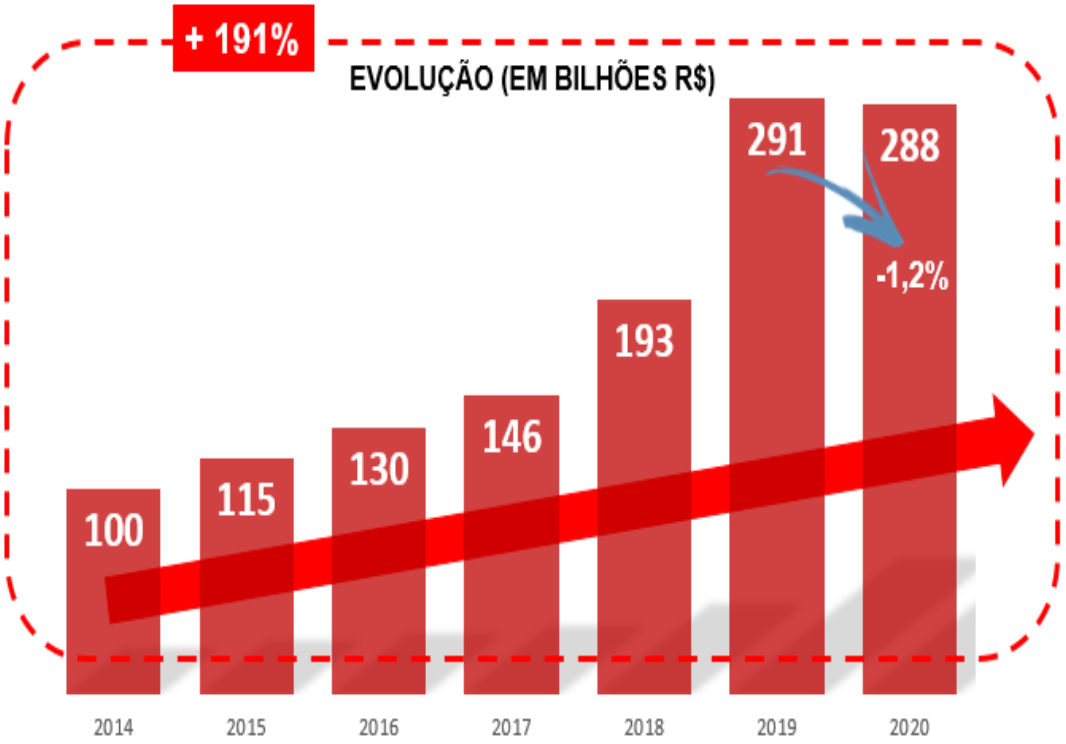


Fonte: FNCP (Fórum Nacional Contra a Pirataria e a Ilegalidade)

Segundo Edson Vismona, presidente do Fórum Nacional Contra a Pirataria e Ilegalidade (FNCP) (...) os prejuízos com a pirataria são enormes. “Dinheiro que não está sendo arrecadado e poderia ser revertido, com certeza, em benefícios para saúde, segurança pública e nós estamos jogando fora. Ou melhor, estamos jogando nas mãos dos criminosos”.

Destaca-se no Gráfico 8 abaixo, o valor histórico do prejuízo do Brasil para o mercado ilegal em bilhões de reais das perdas dos setores produtivos mais a sonegação.

Gráfico 8 - Prejuízos do Brasil – MERCADO ILEGAL

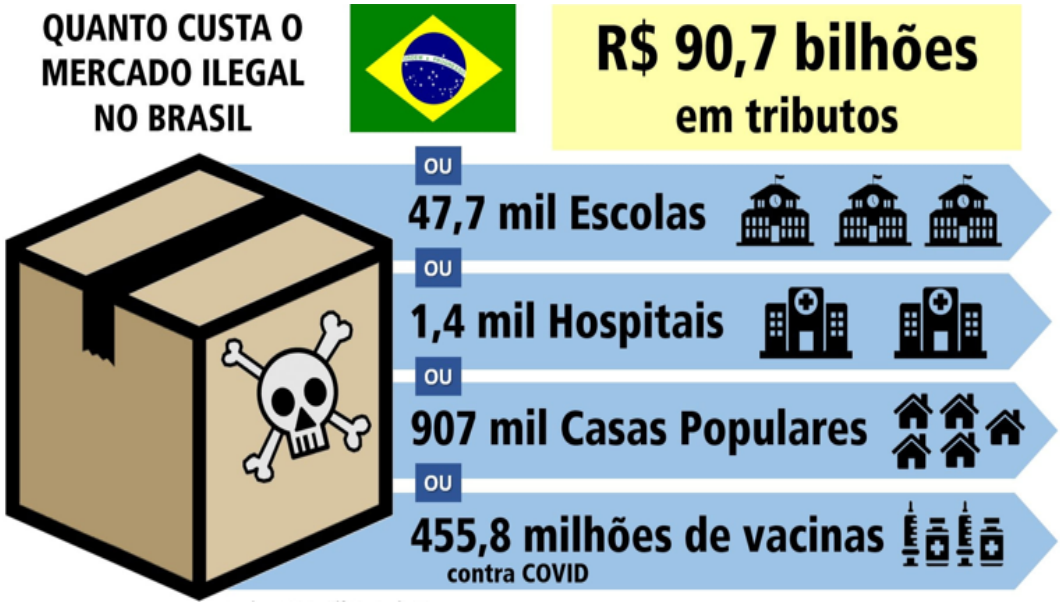


Fonte: FNCP (Fórum Nacional Contra a Pirataria e a Ilegalidade)

Diante do exposto, e observando os dados, pode-se afirmar com convicção, que apesar da opinião e da aceitação por parte da população brasileira, certamente sofre-se com as perdas e com os malefícios do contrabando e descaminho ao longo dos anos.

Outro aspecto que firma ainda mais o pensamento sobre os malefícios que são causados pelo contrabando e descaminho são os benefícios que a sociedade teria caso, esses crimes fossem combatidos de forma mais firme e determinada, via uma política pública focada nessa bandeira. Entende-se que a Figura 3 abaixo, elaborada pelo ETCO (Instituto Brasileiro de Ética Concorrencial) e a Alfândega da Receita Federal do Porto de Manaus, traduzem o que pensa o autor deste trabalho.

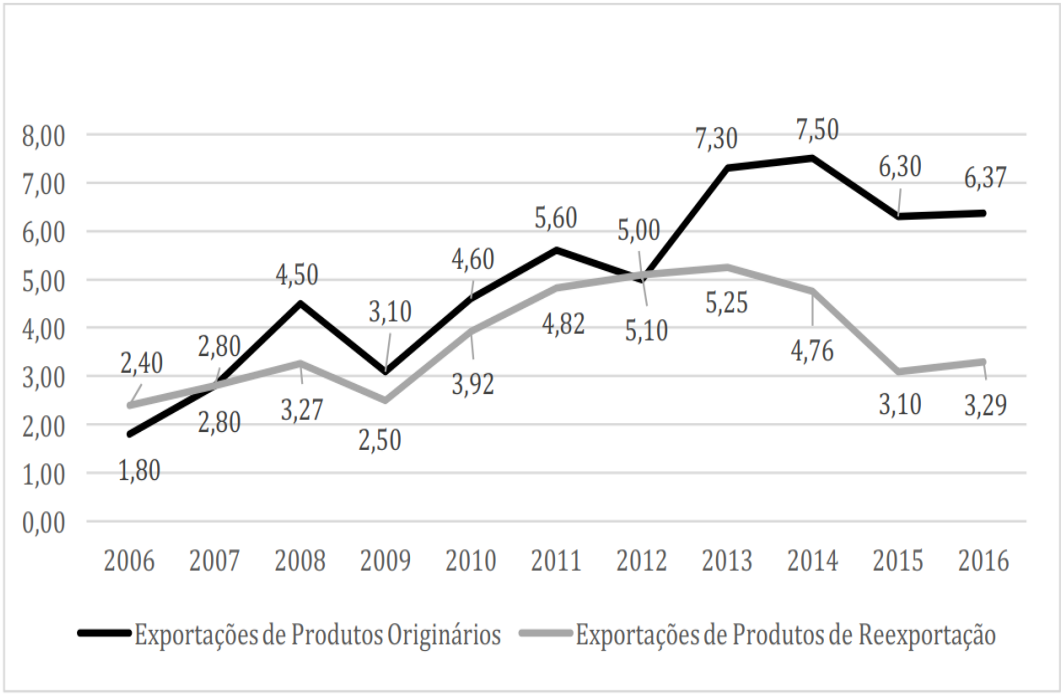
Figura 3 - Quanto Custa o Mercado Ilegal no Brasil



Fonte: ETCO (Instituto Brasileiro de Ética Concorrencial) e a Alfândega da Receita Federal do Porto de Manaus

Destaca-se, a seguir, Gráfico 9 elaborado por Silva e coautores, sobre o valor das exportações do Paraguai de 2006 a 2016, valores em dólares.

Gráfico 9- Exportações do Paraguai de 2006 a 2016 (em US$ bilhões)



Fontes: *Informe Especial de Comércio Exterior 2017* (OBEI, 2018) e *Revenue Statistics in Latin America and the Caribbean 1990-2016* (OCDE, 2018). Elaboração própria.

Ainda, ao analisar os dados do mesmo autor, as exportações de produtos originários, que no ano de 2006 eram de US$ 1,80, passaram para US$ 6, 37 bilhões em 2016, já as exportações de produtos de reexportação que eram de US$ 2,40

bilhões em 2006, tiveram um pico no ano de US$ 5,25 bilhões em 2013, e vem apresentando uma queda nos anos de 2015, com US$ 3,10 bilhões e em 2015 com US$ 3,29 bilhões.

Na visão de Silva:

> Em uma perspectiva histórica, é possível perceber que o comércio de triangulação vem perdendo peso relativo na economia do Paraguai. O conjunto das reexportações paraguaias já chegou a representar, em 2006, 22% do PIB do país e, em 2016, o percentual caiu para 12%. Ainda assim, trata-se de um valor considerável, já que somente em 2016, por exemplo, o valor bruto do comércio de reexportação foi de US$ 3,29 bilhões. (SILVA, DOZAN e COSTA, 2019, p. 7).

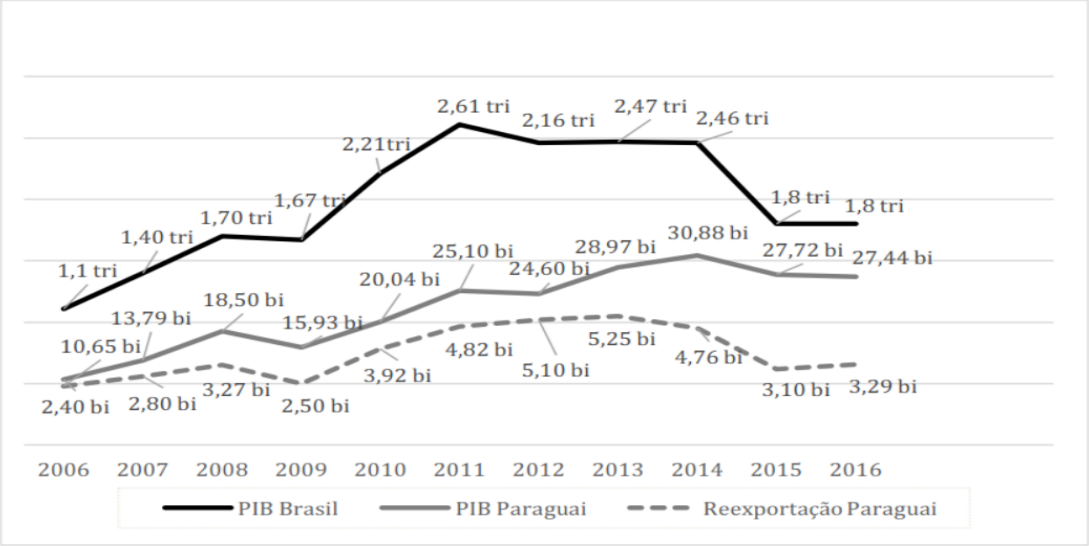
Conforme os dados apresentados pelos autores, é visível que vem ocorrendo na economia paraguaia um aumento constante de importações para o consumo doméstico, e uma diminuição das exportações via Triangulação.

Ainda sobre os dados apresentados, é notório que vêm ocorrendo uma mudança significativa na pauta exportadora de produtos originários produzidos pelo Paraguai

Diante das exposições dos dados apresentados por Silva e coatores, é fácil perceber que o Paraguai já vem realizando essa Prática da Triangulação de longa data, e essa concorrência desleal vem trazendo prejuízos para a economia brasileira, com a introdução de produtos estrangeiros via contrabando e descaminho. Essa prática contribui para geração de empregos na China, onde esses produtos são produzidos e refletidos no desemprego e na informalidade da economia brasileira.

Destaca-se, a seguir, o Gráfico 10, sobre o comparativo entre o Produto Interno Bruto e Reexportações do Paraguai para o Brasil, valores em dólares.

Gráfico 10 - Comparativo entre Produto Interno Bruto e Reexportações (valores em US$)



Fontes: Informe Especial de Comércio Exterior 2017 (OBEY, 2018) e Revenue Statistics in Latin America and the Caribbean 1990-2016 (OCDE, 2018). Elaboração de SILVA, M. A.; DOLZAN, R. R. COSTA, A. B.

O gráfico acima, retrata o comportamento do tamanho das duas economias e o percentual das exportações do Paraguai para o Brasil, via contrabando ou descaminho.

Com base nesses números, pode-se concluir que existe uma forte possibilidade da ruptura do modelo existente desde a década de 1970, como pilares da economia do Paraguai.

Ainda conforme a mesma publicação da 1ª Mesa Científica para Combate ao Contrabando e Descaminho, 2014, onde traz uma citação de Mario Montoya de 2004, onde ele considera a tríplice fronteira entre o Brasil (Foz do Iguaçu, Paraguai (Ciudad del Este e Argentina (Puerto Iguazú) a fronteira mais problemática do País.

> A fronteira mais problemática do País é, sem sombra de dúvidas, a tríplice fronteira entre Brasil (Foz do Iguaçu), Paraguai (Ciudad Del Este) e Argentina (Puerto Iguazú), especialmente em razão da proximidade com o "mercado consumidor" (Sul e Sudeste brasileiro) e pela leniência das autoridades em relação à sonegação fiscal que comerciantes e compradores praticam, o que faz com que um produto que é vendido tenha preço muito inferior ao mesmo produto, se trazido legalmente por um importador brasileiro. Autoridades norte-americanas reiteradamente alertam sobre a suspeita de essa região abrigar células terroristas, conforme relatado por Mario Montoya (2004, p.196-197).

Porém percebe-se que a Receita Federal de Foz do Iguaçu, em constante evolução, vem cumprindo sua missão institucional, pois há duas décadas a realidade na tríplice fronteira era preocupante. Foz do Iguaçu figurava nas estatísticas oficiais como o município com o segundo maior índice de mortes violentas na faixa jovem (de

18 a 25 anos), perdendo apenas para a cidade do Cairo no Egito. Duas vezes por semana saíam de Foz do Iguaçu, em direção às grandes cidades do Brasil, comboios de mais de 500 ônibus carregados de mercadorias contrabandeadas, dificultando qualquer tipo de ação do Estado. Os hotéis de Foz do Iguaçu não realizavam investimentos, pois o público era em sua maioria sacoleiros e contrabandistas. Este público gastava pouco na cidade e utilizava quartos baratos apenas para dormir ou armazenar mercadorias. Os turistas interessados em conhecer as atrações turísticas como as Cataratas e a Itaipu Binacional estavam se afastando cada vez mais, principalmente em razão da diminuição na qualidade das hospedagens e em razão de problemas relacionados com a segurança pública (crimes transnacionais, além de furtos e roubos a turistas).

A partir dos anos 2000, a fiscalização pela Receita Federal e o endurecimento das penas contra comerciantes de produtos ilícitos ou contrabandeados permitiu a diminuição dessa prática, transformando Ciudad del Este em um atrativo para os turistas de Foz do Iguaçu, da região e do Brasil. Atualmente, diversas lojas atraem turistas para comprar produtos de qualidade a preços mais atrativos. O barateamento de viagens ao exterior, principalmente aos Estados Unidos, também colaborou para a contínua decadência dos sacoleiros.

Ao longo dos anos 1980 – 1990, as cidades de Foz do Iguaçu no Paraná e o então Puerto Presidente Stroessner (atual Ciudad del Este no Paraguai) eram consideradas a capital nacional da muamba. O crime organizado viu nesse momento a oportunidade de atuar, e cooptou agentes públicos em benefício de cometimento dos crimes de descaminho, contrabando, tráfico de drogas, armas, munições, medicamentos, lavagem de dinheiro, dentre outros delitos transfronteiriços. Esse fato tomou tal envergadura que o Estado perdeu o controle na fronteira do Brasil com o Paraguai, mais especificamente na aduana da Ponte Internacional da Amizade.

Nesse contexto, Beccaria ensina que certos delitos ocorrem porque existem cúmplices:

> Há, contudo, um caso em que a gente deve afastar-se da regra que formulamos, e é quando o executante do crime recebeu dos cúmplices uma recompensa particular; como a diferença do risco foi compensada pela diferença das vantagens, o castigo deve ser igual. (BECCARIA, 1764).

O que já afirmava Beccaria em 1764, ocorria na prática em pleno século XX, neste ponto de fronteira especificamente.

Esses fatos podem ser comprovados com as prisões de servidores públicos (policiais federais, policiais rodoviários federais, agentes da Receita Federal e pessoas civis que faziam as intermediações), nas operações Sucuri e Trânsito Livre, que foram realizadas pela Polícia Federal.

Senão vejamos o que divulgou o Magistrado Roni Ferreira, Juiz Federal da 1º Vara Criminal de Foz do Iguaçu:

> O terceiro e mais volumoso grupo do esquema criminoso era formado por servidores públicos federais que atuavam na Ponte Internacional da Amizade, sendo 23 (vinte e três) Agentes da Polícia Federal, 07 (sete) técnicos da Receita Federal e 03 (três) Policiais Rodoviários Federais, os quais se omitiam de forma consciente e voluntária, de fiscalizar os veículos cujas placas lhes eram previamente informadas ou realizavam fiscalização ficta, abordando os veículos para simular uma fiscalização, sem a apreensão de qualquer mercadoria. (site jf.jusbrasil.com.br/noticia em 03/06/2009).

Destaca-se outra notícia relacionada com a Operação Sucuri e publicada pela folha.uol.com.br, no dia 03 de junho de 2009, folha.uol.com.br.

> Uma operação desencadeada ontem pela Polícia Federal para reprimir o contrabando na fronteira do Brasil com o Paraguai, em Foz do Iguaçu (PR), levou 36 pessoas à prisão. Entre os presos estão 22 policiais da própria PF, acusados de receber propina para não fiscalizar carros que transportavam ilegalmente mercadorias na Ponte da Amizade. As prisões em flagrante ou temporárias começaram às 6h30 de ontem. Às 16h, o delegado-chefe da superintendência de Foz, Joaquim Mesquita, cumpriu os últimos mandados de prisão. (Folha.uol.com.br).

No dia 10 de dezembro de 2003, a folha.uol.compublicou notícias relacionadas à prisão de 38 policiais rodoviários federais em Foz do Iguaçu, na Operação Trânsito Livre, conforme destaca-se o trecho a seguir.

> Trinta e oito policiais rodoviários federais foram presos ontem em Foz do Iguaçu, na região da Tríplice Fronteira do Brasil com Paraguai e Argentina, em uma nova operação da Polícia Federal -a "Trânsito Livre".Além dos 38 policiais rodoviários, a operação prendeu um policial civil e 11 pessoas que sobrevivem do mercado de compras no Paraguai, acusadas de aliciar os policiais para amenizar a fiscalização na BR-277, rodovia que liga Foz ao restante do Brasil. A ação mobilizou 200 policiais, 170 da Polícia Federal e 30 da Polícia Rodoviária Federal, de vários Estados. A "Operação Trânsito Livre" foi deflagrada para cumprir 55 mandados de prisão preventiva e 56 mandados de busca e apreensão de material, emitidos pela Justiça Federal, a pedido da Procuradoria da República. "Estamos tratando de deixar a BR-277 livre da corrupção", disse o delegado-chefe da PF em Foz, Geraldo da Silva Pereira. Segundo ele, as investigações começaram há sete meses e não há ligação direta com a "Operação Sucuri", que prendeu 22 policiais federais acusados de corrupção, em fevereiro deste ano. (folha.uol.com.br).

Destaca-se mais um trecho de notícia veiculada no dia 03/09/2013, pelo g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia:

> A Controladoria-Geral da União (CGU) determinou a demissão de policiais rodoviários federais presos durante a Operação Trânsito Livre, realizada em 2003. Os agentes são suspeitos de envolvimento em vários crimes na fronteira, na região de Foz do Iguaçu, no oeste do Paraná, e respondem a processos administrativos e nas varas criminal e cível pelos crimes de facilitação de contrabando e descaminho, corrupção passiva, concussão, prevaricação, formação de quadrilha e violação de sigilo funcional. A punição foi divulgada pelo Ministério Público Federal (MPF) na segunda-feira (2), contudo, a determinação é do dia 23 de agosto, quase dez anos depois da prisão dos suspeitos.

Outra notícia que podemos destacar é o trecho da petição inicial do Ministério Público Federal, conforme destacamos a seguir:

> A presente ação é originária dos autos físicos nº 2008.70.02.005205-5/PR. Na inicial, o Ministério Público Federal aduziu, em síntese, que: (...) A Operação Trânsito Livre descortinou um lucrativo esquema criminoso integrado pelos ora demandados, dividido em três níveis organizações no qual participaram trinta e oito policiais rodoviários federais, associados a dezesseis "batedores de estrada" e seus "funcionários" ("olheiros"), um policial civil e sete guias de ônibus de excursão de "sacoleiros"/"compristas". (...) Em poucas é possível resumir o presente caso da seguinte maneira: Os PRF'S facilitavam a passagem dos ônibus de turismo carregados de mercadorias estrangeiras importadas ilegalmente sem o pagamento dos tributos devidos, previamente 'acertados' pelos "batedores', que contavam com o auxílio de "olheiros", os quais se postavam na proximidades de órgãos públicos fiscalizadores (principalmente nas Delegacias de Polícia Federal e da Receita Federal), para fins de monitorar seus movimentos e avisar eventual fiscalização, com o intuito de introduzir mercadorias internadas clandestinamente. No caso, a Operação Trânsito Livre culminou com a decretação da prisão de todos os demandados, o que ocorreu em 09 de dezembro de 2003 (mandados de prisão - fls.6-106 do IPL n. 2359/03), uma vez que, durante um longo período de tempo, pelo menos foi constatado que, desde 15 de outubro de 2002 até 9 de dezembro de 2003, em horários e locais variados, mais precisamente nos Postos da PRF de Santa Terezinha de Itaipu/PR e de Céu Azul/PR, os demandados cometeram atos ímprobos consistentes em diversos crimes contra a administração pública, o que só foi possível se consumar porque os agentes públicos (PRFs) envolvidos aderiram à organização.

A apuração desses fatos e das circunstâncias foram apurados no Procedimento Criminal Diverso n.º 2002.70.02.006638-6, através das interceptações telefônicas autorizadas pela justiça e realizadas pela Polícia Federal. Na sequência, houve requisição ministerial (Procedimento Administrativo MPF PRM/FI/PR nº 1.25.003.000203/2003-01 - e. 02, e a investigação resultou na instauração do

Inquérito Policial n.°2.359/2003 e na Ação Penal n.º 2004.70.02.000136-4, bem como na Ação Civil Pública nº 2008.70.02.005205-5/PR, que deu origem a presente ação.

Visando a retomada do controle pelo Estado na tríplice fronteira, a Receita Federal intensificou suas ações em conjunto com as Polícias Federal, Polícia Rodoviária Federal, Agência Nacional de Transportes Terrestres, Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e com a Promotoria de Investigações Criminais, no combate ao descaminho e ao contrabando, bem como os demais crimes conexos, como o tráfico de armas, drogas, munições, lavagem de dinheiro e outros crimes transfronteiriços.

Conforme SILVA, 2014, apud Barros:

> Existem nove tríplices fronteiras no Brasil, sendo que a principal (e conhecida como “a Tríplice Fronteira”) localiza-se na divisa Argentina-Brasil-Paraguai. O substantivo próprio designa uma região formada nos últimos cinquenta anos, especialmente após as iniciativas de integração regional estrutural (pontes, estradas e usina hidrelétrica binacional) e da criação da zona franca de Cidade do Leste. No conglomerado urbano formado pelas cidades de Porto Iguaçu, Foz do Iguaçu e Cidade do Leste, habitam mais de um milhão e circulam um milhão de turistas anualmente.

Outro aspecto relevante foi desmantelamento da estrutura logística do transporte ilegal de mercadorias descaminhadas e contrabandeadas pelos conhecidos comboios, conforme pode-se observar na Figura 4 abaixo, com centenas de ônibus que formavam filas quilométricas na BR 277, com destino as suas cidades de origens abarrotados de mercadorias irregulares. Somente nos anos 2004, 2005 e 2006, a Receita Federal em parceria com os demais órgãos públicos retirou de circulação 2.543 ônibus que eram utilizados no transporte de mercadorias descaminhadas e/ou contrabandeadas para revendê-las em suas cidades de origem. Para muitos agentes públicos enfrentar o comboio e dar fim a ele, era um desafio e algo impossível de acontecer.

Figura 4 - Comboio de ônibus saindo de Foz do Iguaçu pela BR-277 em 2004

Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

A partir do ano 2000, verdadeiras batalhas têm sido travadas pela Receita Federal em conjunto com outros órgãos no combate ao contrabando e ao descaminho nas áreas de fronteira, de maneira mais específica a busca pela desarticulação do transporte de mercadorias contrabandeadas e/ou descaminhadas via comboio de ônibus de turismo, como pode ser observado na foto acima.

A Alfândega da Receita Federal, a partir do ano de 2001, sobre a gestão do então delegado Mauro de Brito e do Superintendente da 9ª Região Fiscal Receita Federal Luiz Bernardi, que buscava mudar a situação dos crimes aparentes de contrabando e descaminho na cidade Foz do Iguaçu, tomou a iniciativa de dialogar com os demais órgãos públicos.

Inicialmente esse diálogo ocorreu com a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Ministério Público Federal e Justiça Federal e Agência Nacional de Transportes Terrestres, visando a integração entre todos na busca de uma solução para juntos combater os crimes de contrabando e descaminho nesse ponto de fronteira. Ato contínuo foi buscar a parceria dos órgãos públicos estaduais como o Ministério Público, a Polícia Civil, Polícia Militar, Receita Estadual e DER.

Essa integração foi se avolumando e essas parcerias passaram a vir a ser integradas via convênios ou acordos de cooperação por entidades de classes como a OAB - Ordem dos Advogados do Brasil - Subseção de Foz do Iguaçu, ACIFI - Associação Comercial e Empresarial de Foz do Iguaçu, e até mesmo com a iniciativa

privada como UDC - Centro Universitário Dinâmica das Cataratas, ABCF – Associação Brasileira de Combate à Falsificação, ABRINQ – Associação Brasileira de Fabricantes de Brinquedos, Fórum Nacional de Combate à Pirataria e entidades representantes de marcas e patentes com representação no Brasil por meio de escritórios de advogados.

Na busca da mudança do modelo de economia pautado basicamente no contrabando e descaminho, foram conquistados com muito esforço e constância no objetivo de mudar aquela realidade. Esse esforço em um primeiro momento trouxe um desgaste muito grande dos agentes públicos que estavam envolvidos nessa missão da luta do bem contra o mal.

Pode-se deduzir, que, naquele momento, houve até um engajamento político local e outras figuras locais na defesa da ilegalidade. A Receita Federal na visão desses representantes da sociedade de Foz do Iguaçu era a culpada pelas mazelas econômicas, sociais e criminais que ocorriam.

Na concepção dessas figuras públicas tudo o que acontecia na cidade estava vinculado aos resultados das ações da Receita Federal.

Isso pode ser comprovado, quando a Câmara de Vereadores de Foz do Iguaçu, em 2001 a “moção de repúdio”, ao então Delegado da Receita Federal, Mauro de Brito e ao e também ao Delegado da Receita Jose Carlos Araujo, que sucedeu o Delegado Mauro de Brito pelos trabalhos que aqui foram desenvolvidos por ele. De forma geral as críticas pela atuação desses dois servidores públicos foram obstinadas, inclusive com diversos tipos de ameaças.

Outro motivo que comprova essa tese que alguns políticos defendiam a ideia que a Receita Federal tinha que ser freada nas ações que vinha realizando na jurisdição da Delegacia da Receita Federal em Foz do Iguaçu e transformada em Alfândega , a partir de 01 de janeiro de 2018, foi a realização de audiência pública realizada no Senado Federal, com a convocação do Secretário da Receita Federal Rachid, o Superintendente da 9ª Luiz Bernadi e o Delegado Mauro de Brito, para explicar as ações de combate aos crimes de contrabando, descaminho, tráfico de drogas, armas e outros delitos transfronteiriços.

Nota-se que essa ideia foi defendida inclusive por representantes do sindicato da categoria dos técnicos da Receita Federal, Sergio de Paula Santos e Samuel Benck Filho.

> Sobre a ideia defendida pelos representantes do sindicato dos técnicos da Receita Federal, transcrevemos trecho da entrevista concedida pelo empresário Fouad Mohamad Fakih, em entrevista concedida ao Portal H2FOZ, no dia 18/03/2005, com o tema:Foz que se prepare para a “tsunami” que vem por aí. Onde Fouad faz uma profunda análise da situação socioeconômica da Tríplice Fronteira (Brasil, Paraguai e Argentina) e traz a opinião dos representantes do sindicato dos técnicos da Receita Federal em Foz do Iguaçu. Conforme segue abaixo. (...) Visão coerente também é apresentada pelos técnicos da Receita Federal, Sergio de Paula Santos e Samuel Benck Filho, autores do documento Considerações sobre o combate ao contrabando em Foz do Iguaçu. Em um dos trechos destacam: O engajamento no combate ao contrabando a partir de uma abordagem integral é plenamente viável, pois as ações contemplarão medidas transitórias de caráter sócio-econômico e a erradicação do ilícito se verificará ao longo de um processo lógico, planejado e eficaz, não de forma abrupta como ingenuamente os defensores da abordagem meramente repressiva imaginam ser possível. (H2FOZ, 2005)

Esta mesma entrevista menciona dados da Associação Brasileira de Combate à Falsificação, que na opinião do pesquisador eram preocupantes e justificam ainda mais esse enfrentamento por parte da Receita Federal em parceria com os demais órgãos de segurança.

Diz o empresário Fouad Mohamad Fakih Fuad :

> E o recado do Conselho Nacional de Combate à Pirataria e Delitos Contra a Propriedade Intelectual, ligado ao Ministério da Justiça, é direto. Para as operações do mês de abril, na região de fronteira, a meta é estrangular o suprimento de mercadorias e prender os empresários da pirataria. E o foco na tríplice fronteira, assusta. A própria Associação Brasileira de Combate à Falsificação, aponta que o país é inundado anualmente por US$60 bilhões em mercadorias falsificadas. Mesmo que a fiscalização cumprisse 100% da meta de controle na fronteira entre Foz do Iguaçu e Ciudad Del Este, o comércio não representaria 5% do volume de falsificados que circulam no Brasil. Apesar disso, a área das três fronteiras é o alvo principal das ações de repressão. (H2FOZ, 2005)

Na visão do autor, parece que Fuad estava equivocado quando na mesma entrevista diz que:

> A realidade é uma só: Ninguém sairá ileso de um processo esmagador como o que está sendo praticado e preparado. Ninguém está imune aos reflexos devastadores. Nem mesmo os que dissimulam olhando o próprio umbigo e torcendo o nariz para o povo. (H2FOZ, 2005)

Rebateu-se o pensamento que empresário Fouad Mohamad Fakih apresentou à época, com os resultados proporcionados pelas ações de combate ao contrabando, descaminho e outros crimes conexos, realizados pela Delegacia da Receita Federal que foi transformada em Alfândega em 01/01/2018.

Ainda na mesma vertente para rebater as ideias de Fouad Mohamad Fakih, o pesquisador com conhecimento de causa das estratégias adotadas pela Receita Federal, que pensava e buscava como um dos resultados no longo prazo, o desenvolvimento sustentável da economia de Foz Iguaçu, calcada na formalidade e não na informalidade, como era até aquele momento. Claro que a cidade passou por momentos difíceis tanto no aspecto econômico, social e criminal. Mas entende-se que a dose do antídoto do remédio amargo das “ações da Receita Federal”, foram necessários e surtiram seus efeitos no longo prazo, e nos parece que hoje a economia de Foz do Iguaçu vive um ciclo de desenvolvimento econômicos sustentável e os benefícios podem ser verificados por toda a sociedade. Ou seja, um ambiente bem diferente por aquele do ambiente apocalíptico vislumbrado por Fuad, e outros tantos que tinham a mesma linha de pensamento.

Pode-se ainda afirmar que a “reconversão econômica” da região preconizada por Fuad como um sonho, hoje é realidade por existirem pessoas que pensavam diferente.

E não querendo criticar o que pensava Fouad Mohamad Fakih, ao expor a história do gesto do tratorista Amilton que ocorreu na Bahia em maio de 2003, ao não cumprir uma determinação judicial e desligou o motor do trator e não removeu uma casa que foi construída irregularmente e um terreno particular. Para Fuad “O gesto demonstra que acima da lei deve estar a consciência humana. É, Foz do Iguaçu está carente de Amiltons”. O contrabando e o descaminho estão previstos no ordenamento jurídico brasileiro, e que, portanto, são crimes passíveis de punição. Foz do Iguaçu precisava e precisa de agentes públicos que façam a lei ser cumprida e não de Amiltons.

Outro aspecto que destacamos foi a propositura a Moção de Aplausos, pelo vereador Jeferson Brayner, no dia 28 de novembro de 2018, em comemoração aos 50 anos de atuação e pelo reconhecimento dos serviços prestados pela Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu para a comunidade.

E essa integração de fato ocorreu e os resultados dos trabalhos desenvolvidos nas inúmeras operações realizadas por esses órgãos públicos começaram a surtir efeito e promoveram benefícios em prol da sociedade. De forma mais específica, a cidade de Foz do Iguaçu com o passar dos anos vem experimentando um ciclo de desenvolvimento sustentável, economicamente falando, como resultado da

formalidade advinda com a maturação dos investimentos realizados pela iniciativa privada de maneira mais contundente no setor de turismo, com na construção de novos equipamentos de infraestrutura, no setor de logística e de prestação de serviços de uma modo geral e pelo poder público, na construção de obras de infraestrutura como reforma da aduana da Ponte Internacional da Amizade, melhoria na malha viária, ampliação e modernização do aeroporto, que possibilitaram a geração de empregos, renda, aumento de arrecadação municipal e gastos no comércio local, gerando dessa forma um ciclo virtuoso na economia de Foz do Iguaçu.

É importante ressaltar, que neste momento, não existiam decretos presidenciais que tratavam do tema da integração.

Há de se pensar ou fazer uma analogia se os legisladores não se espelham no modelo de integração formatado informalmente pelos órgãos públicos de Foz do Iguaçu, que teve a iniciativa local da Receita Federal e vem se replicando por todos os estados brasileiros, ao legislarem sobre o Plano Estratégico de Fronteiras, Decreto nº 7.496, de 8 de junho de 2011, promulgado na gestão da Presidente Dilma Rousseff e o Decreto nº 8.903, de 16 de novembro de 2016, que institui o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras e organiza a atuação de unidades da administração pública federal para sua execução, na gestão do então Presidente Michel Temer, que atualmente estão replicados nas demais fronteiras marítimas, aéreas e terrestres do Brasil.

Além das operações rotineiras realizadas, a Receita Federal do Brasil organizou diversas operações de grande porte, conforme listado no Quadro 1 a seguir.

Tabela 2 – Operações realizadas pela Receita Federal do Brasil entre 2000 e 2021.

Nome da operação	Ano (período)	Nº de dias
Gralha Azul	2002 – 2003	
Transporte Clandestino I e II	10/11 a 20/12/2003	40
Comboio Nacional	16/06/2005	364 ônibus
Operação Cataratas	08/11 a 22/12/2005	53
Operação Cataratas	06/03 a 14/11/2006	251
Operação Fronteira Blindada	14/11/2006	Em vigência
Fronteira Blindada/Ação Cegonha	08/04 a 22/06/2013	76
Fronteira Blindada/Ação Pré e Pós Ágata	05 a 25/05/2014	20
Fronteira Blindada/Ação Escudo	04/04 a 31/08/2015	130
Fronteira Blindada/Ação Muralha	02/05 a 18/07/2016	78

Fronteira Blindada/Ação Ágata	13 a 26/06/2016	10
Operação Fronteira Integrada	05/03 a 28/05/2017	85
Fronteira Blindada/Ação Muralha - I	01/05 a 30/06/2017	60
Fronteira Blindada/Ação Muralha - II	03/10 a 28/11/2017	57
Fronteira Blindada/Ação Muralha - III	30/04 a 25/06/2018	57
Fronteira Blindada/Ação Muralha - IV	30/10 a 10/12/2018	42
Fronteira Blindada/Ação Escudo	01/01/2020	Em vigência

Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria. (ano)

4.2. Operação Gralha Azul

Com o estabelecimento de novos parâmetros no conceito de bagagem, com a publicação da Instrução Normativa 077/84, e com a inauguração da Ponte Tancredo Neves que liga o Brasil a Argentina, além de terem provocado um aumento no fluxo turístico em direção a Foz do Iguaçu, com a circulação de cerca de 600 a 800 ônibus de turismo que cruzavam as fronteiras com destino ao Paraguai e Argentina em busca de mercadorias estrangeiras, representaram os primeiros passos para buscar uma melhor infraestrutura para atuação das equipes de fiscalização da Receita Federal no combate ao contrabando e ao descaminho.

Com o objetivo de realizar operações de combate ao contrabando e ao descaminho de forma mais planejadas, organizadas e permanentes, com resultados mais efetivos de combate aos comboios de ônibus que trafegavam pelo leito da rodovia BR-277, bem como da quantidade e dos valores das mercadorias apreendidas, à Delegacia da Receita Federal de Foz do Iguaçu, precisou se reestruturar no aspecto da implantação de infraestrutura compatível com os trabalhos que seriam desenvolvidos.

Como a estratégia era dar fim aos comboios de ônibus que saiam de Foz do Iguaçu cheios com mercadorias contrabandeadas e descaminhadas, a Delegacia da Receita demandou junto ao Estado do Paraná a cessão do terreno e do antigo Posto Fiscal Bom Jesus, localizado às margens da BR – 277 no perímetro rural da cidade de Medianeira, distante mais ou menos a 50km de Foz do Iguaçu, para a Secretaria da Receita Federal.

A solicitação da cessão daquele espaço foi deferida pelo governo do Estado do Paraná no ano de 2002, através da Lei Estadual nº 13.745 de 27/08/2002, ficando a Receita Federal responsável pela sua guarda, zelo e manutenção do imóvel por um período de 15 anos.

Após a legalização da cessão daquele imóvel, foi realizado em parceria com a Prefeitura Municipal de Medianeira, a demolição do antigo prédio ali existente com uma (prédio de 221,312 m2, de área coberta), e a construção de um prédio novo conforme a Fotografia 2 abaixo, com uma área coberta construída é de 1.302 m2, divididas em salas administrativas, sala de reunião, cozinha, alojamento e salas de depósito, além da ampliação da construção e ampliação da área de estacionamento em pedra paralelepípedo ocupa uma área equivalente a 5.816 m2, com capacidade para 30 ônibus e uma área de asfalto de 2.013 m2, de forma atender as necessidades das operações que a Receita Federal passaria a realizar naquele local.

Conforme pode-se observar a Figura 5 a seguir, a restauração e ampliação daquele posto, melhoraram as condições de logística e conforto tanto para os servidores, como para os contribuintes que ali eram fiscalizados, bem como, uma atuação mais firme na zona secundária e o afastamento da zona de conflito da região da Ponte Internacional da Amizade, para aquela região menos habitada.

Figura 5 - Posto fiscal Bom Jesus em Medianeira antes e depois da reforma



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu (ano)

Também foram realizados investimentos na construção de um prédio na sede da Delegacia da Receita Federal, visando ampliar a capacidade de fiscalização e armazenagem dos produtos apreendidos.

A operação Gralha Azul foi a primeira operação de período de tempo mais alongado que foi organizada pela então Delegacia da Receita Federal em Foz do Iguaçu, nos anos 2002 e 2003, em parceria com a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Promotoria de Investigações Criminais, Polícia Militar, Departamento de Estradas de Rodagem, Agência Nacional de Transportes e Receita Estadual.

Durante a realização dessas operações o Estado voltou a marcar presença na Tríplice Fronteira do Brasil com o Paraguai e a Argentina. Entretanto, nesse período houveram muitos conflitos e enfrentamentos entre os órgãos que de um lado representavam o Estado Brasileiro e do outro lado as pessoas relacionadas às atividades de contrabando e descaminho.

Destaca-se a seguinte notícia publicada pelo Jornal o Estado de São Paulo do dia 08 de outubro de 2002.

> Uma operação da Receita Federal para coibir o contrabando na Ponte da Amizade, que liga o Brasil e o Paraguai, terminou em tumulto na manhã desta terça-feira, em Foz do Iguaçu. Instalações da Receita Federal e carros foram depredados, enquanto algumas pessoas tiveram ferimentos causados por balas de borracha atiradas pelos **policiais. Amanhã**, a Polícia Militar reúne dirigentes da Receita Federal, Polícia Federal e Polícia Civil para discutir novas ações. Segundo o comandante da Polícia Militar, tenente-coronel Nelson João Casarolli, a operação da Receita Federal e da Polícia Rodoviária Federal, que tem apoio da Polícia Militar, chamada de Operação Gralha-Azul, começou às 8 horas. Desde a semana passada, as ações foram mais intensificadas e já tinha havido problema na sexta-feira em uma das rodovias que dão acesso a Foz do Iguaçu. Por volta das 9h30, quando eram fiscalizados alguns carros, cerca de 2 mil pessoas, segundo a polícia, se aglomeraram e começaram a jogar objetos contra fiscais, policiais e carros. Os policiais reagiram atirando com balas de borracha e gás lacrimogêneo. O tráfego na Ponte da Amizade foi interrompido e montou-se ali uma praça de guerra. "Tivemos que ceder em determinado momento porque não tínhamos condições de impedir a ação desses sacoleiros", disse o comandante. Na reunião que terá hoje, com a presença do superintendente da Receita Federal no Paraná, Luiz Bernardi, o tenente-coronel vai propor que as ações "mais robustas" sejam mais planejadas e que conte com a participação de todos os envolvidos na força-tarefa. "É preciso encontrar uma saída viável para evitar incidentes como os que ocorreram hoje", afirmou. (ESTADÃO, 2002).

Conforme a notícia acima, a Receita Federal e os demais órgãos parceiros, tiveram que enfrentar mais um problema, o dos protestos dos sacoleiros que não estavam satisfeitos com a intensificação da fiscalização da Receita Federal. Mas observa-se que a Força-Tarefa seguiu em frente na busca de dar fim aos comboios de ônibus de turismo que saiam de Foz do Iguaçu, com destino às suas cidades de origem.

Apresenta-se abaixo as Figuras 6, 7 e 8,que demonstram o tamanho do comboio de “ônibus de turismo”, sobre a ponte da amizade aguardando na fila para serem fiscalizados, bem como, a fiscalização dos mesmos na aduana da Ponte Internacional da Amizade.

Figura 6 - Comboio de “ônibus de turismo” voltando do Paraguai em cima da Ponte da Amizade em 2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Figura 7 - Protesto na Aduana da Ponte da Amizade no ano de 2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Figura 8 - Protesto na Aduana da Ponte da Amizade no ano de 2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

As imagens acima relatam muito bem o comboio de ônibus transportando mercadorias contrabandeadas e/ou descaminhadas aguardando na fila para serem fiscalizadas.

4.3. Operação Cataratas

No dia 08/11/2004, deu início a Operação Cataratas, coordenada pela Receita Federal em parceria com a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar, Promotoria de Investigações Criminais (PIC), Departamento de Estradas de Rodagem e Agência Nacional de Transportes Terrestres. A operação tinha como objetivo combater os crimes de descaminho, contrabando, pirataria, bem como o tráfico de drogas, armas e munições na fronteira do Brasil com o Paraguai na cidade de Foz do Iguaçu e municípios da jurisdição da então Delegacia da Receita Federal do Brasil, que em 2018 foi transformada na Alfândega da Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu.

No planejamento foi definido quatro fases de duração para sua execução, sendo a 1ª fase de 08/11/2004 a 18/11/2004, 2ª fase de 19/11 a 30/11/2004, 3ª fase 01/12 a 12/12/2004 e a 4ª fase de 13 a 22/12/2004. Na prática, essa operação se estendeu até o dia 14/11/2005, e no mesmo dia teve início a Operação Fronteira

Blindada que continua vigente até os dias atuais, com outras denominações, como a Muralha e Escudo.

Para realizar a referida operação, a Delegacia da Receita Federal de Foz do Iguaçu contou com o apoio irrestrito do então Secretário da Receita Federal Jorge Antônio Deher Rachid, do Superintende da 9ª Região Fiscal (os Estados do Paraná e Santa Catarina) Luiz Bernardi (2001 - 2020), o Chefe da Divisão de Repressão da 9ª Região Fiscal (os Estados do Paraná e Santa Catarina) Sergio Antônio Lorente (2005 a 2015), e frente à Delegacia como delegado Jose Carlos de Araujo (2004 – 2007) e os trabalhos foram direcionados na mesma linha de pensamento de dar continuidade ao combate ao descaminho e ao contrabando pelos delegados que por aqui passaram como o delegado Gilberto Tragancin (2007 - 2010), o delegado Rafael Rodrigues Dolzan (2010 – 2018) e o atual delegado Paulo Sergio Cordeiro Bini, que também tiveram e têm um papel importante com a implementação de novas ferramentas e estratégias para combater crimes de contrabando, descaminho e tráfico de armas, drogas e afins.

Durante o período da Operação Cataratas, recebíamos o reforço de servidores da Receita Federal de praticamente todas as regiões fiscais do Brasil, que vinham e permaneciam colaborando por um período de quinze dias e retornavam para suas unidades, por diversos períodos do ano. Alguns inclusive, pediram sua remoção e fixaram domicílio até os dias atuais nessa cidade maravilhosa de se viver que é nossa amada Foz do Iguaçu.

Em todo esse contexto, foi realizado pelo servidor da Receita Federal, no caso específico, pelo próprio autor do presente trabalho a elaboração dos dossiês das empresas, e produzir um relatório ou um estudo para quantificar e identificar quem eram os ônibus que faziam parte do comboio que ocorria todos os dias da semana pelo leito da BR-277, e quais empresas e número de viagens que tinha realizado.

A Operação Cataratas tinha como objetivos específicos estabelecidos no seu planejamento: fiscalizar os ônibus indicados pelo Ministério Público Federal, fiscalizar os ônibus que tinham sido apreendidos anteriormente com base na Lei 10.833/2003 e liberados após o pagamento da multa, fiscalizar ônibus liberados por força de medida judicial, fiscalizar ônibus de linha regular, fiscalizar veículos de passeio, de cargas e encomendas que transitavam pela jurisdição da Delegacia da Receita Federal em Foz do Iguaçu, e realizar a aplicação de multas e apreensão e/ou retenção

de ônibus e veículos particulares envolvidos nos crimes de contrabando/descaminho, tráfico drogas, de armas e munições, bem como a prisão das pessoas envolvidas nesses crimes.

A justificativa para realização da referida operação, foi dar prosseguimento de forma mais enérgica do objetivo de dar continuidade aos trabalhos já realizados ao longo dos meses do ano 2004, quando houve a intensificação dos serviços de repressão de zona secundária realizados pela Delegacia da Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu, que até aquele momento do ano realizou a retenção e/ou apreensão de 242 ônibus de “turismo”, bem como a diminuição do comboio e o número de compristas neste ponto de fronteira do Brasil com o Paraguai.

A Operação Cataratas, que foi iniciada em 08/11/2004, realizada pela Delegacia da Receita Federal do Brasil em Foz em parceria com a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar, Polícia Rodoviária Estadual, ANTT e DER, terminou no dia 14/11/2005.

A Operação teve como objetivo principal combater a atuação do crime organizado do contrabando e descaminho na fronteira. Segundo a Receita Federal, anualmente o país perde cerca de US$10 Bilhões em arrecadação de tributos com o contrabando e a região de Foz do Iguaçu é uma das principais rotas para a prática desta atividade ilícita.

Como resultado dos intensos trabalhos realizados, a Operação Cataratas coordenada pela Delegacia da Receita Federal do Brasil em Foz, em parceria com a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar, Polícia Rodoviária Estadual, ANTT e DER, chega ao final com um saldo expressivo no que diz respeito às apreensões. Conforme dados fornecidos pela Receita Federal em Foz do Iguaçu, de novembro de 2004 a outubro de 2005 foram apreendidos US$ 60.375.652,00 (sessenta milhões, trezentos e setenta e cinco mil, seiscentos e cinquenta e dois dólares) em mercadorias contrabandeadas e descaminhadas, entre elas produtos de informática, equipamentos eletrônicos, cigarros, CD’s e DVD’s, virgens e gravados, e mercadorias diversas, além de 1.266 (mil duzentos e sessenta e seis) veículos, sendo desses 242 ônibus. Porém o resultado mais expressivo foi a redução em mais de 60% no volume de mercadorias ilícitas contrabandeadas e/ou descaminhadas e na extinção dos comboios.

Nas Figuras 9, 10 e 11 abaixo, mostra as mercadorias depositadas nos pátios e nos quartos dos hotéis e a ação dos servidores da Receita Federal, realizando a fiscalização desses locais na Operação Cataratas, no ano de 2004.

Figura 9 - Ação de fiscalização na Operação Cataratas no ano de 2004 em hotel na Av. JK.



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Figura 10 - Ação de fiscalização na Operação Cataratas no ano de 2004, em hotel na Av. JK.



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Figura 11 - Ação de fiscalização na Operação Cataratas no ano de 2004, em hotel na Av. JK.



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Observando as imagens acima, fica fácil deduzir que havia um certo conluio entre os hotéis que hospedava esses compristas e seus hóspedes. Ou seja, esses hotéis, pousadas e guarda-volumes serviam de logística para o estoque de mercadorias contrabandeadas e/ou descaminhadas durante o tempo necessário para realização de seu transporte.

A seguir apresenta-se as Figuras 12, 13, 14 e 15, que retratam os conflitos que ocorriam em protesto da ação de fiscalização dos agentes públicos que estavam imbuídos nessa missão de coibir os crimes de contrabando e descaminho deste ponto de fronteira e ao longo da BR 277.

Figura 12 - Viatura apedrejada durante a ação de fiscalização na Operação Cataratas no ano de 2004, em hotel na Av. JK.



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Figura 13 - Protestos na ação de fiscalização na Operação Cataratas no ano de 2004, na Aduana da Ponte da Amizade



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Figura 14 - Protestos na ação de fiscalização na Operação Cataratas, próximo da Ponte da Amizade no ano de 2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Figura 15 - Protesto na Aduana da Ponte da Amizade no ano de 2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Como pode-se observar, os conflitos eram algo rotineiro no trabalho dos servidores públicos que atuavam na Zona Primária da Ponte Internacional da Amizade

e na Zona Secundária ao longo da BR-277 até no Posto Fiscal Bom Jesus em Medianeira.

Esses conflitos passaram a ser mais intensos na medida que, os agentes públicos no cumprimento do seu estrito direito de dever agir, eram recebidos a pauladas, pedradas e outros tipos de agressões, de maneira mais contundente, no período de 2002 a 2006, período esse em que as operações de combate aos crimes de contrabando e descaminho eram mais intensas.

Destaca-se a seguir um breve contexto regional e histórico de como era esta região fronteiriça antes de 2005, conforme relata o MM. Juiz Federal Rony Ferreira da 2ª Vara Federal da Subseção de Foz do Iguaçu, conforme a seguir.

> Do contexto regional Ciudad del Este/PY, que está entre os cinco maiores centros comerciais do mundo, tornou-se um dos maiores destinos do denominado turismo de compras, pois os atrativos preços praticados no país vizinho levam milhares de brasileiros, todos os dias e dos mais distantes lugares, àquele comércio. Segundo dados da Receita Federal, ingressam por Foz do Iguaçu cerca de US$100 (cem) milhões de dólares por mês em mercadorias descaminhadas e contrabandeadas. Esse volume, por certo, em nada faz lembrar a velha figura do "sacoleiro", que toda semana ia ao Paraguai adquirir mercadorias para revendê-las a amigos, vizinhos, conhecidos etc. Pelas características das apreensões atualmente feitas pelos órgãos federais de repressão (com destaque ao incansável trabalho da Receita Federal e Polícia Federal), vê-se com total segurança que o perfil do delito de contrabando/descaminho assume nova feição. Não que a figura do "sacoleiro" tenha desaparecido, mas sem nenhuma dúvida ele pouco representa na cifra citada anteriormente. O que se vê, em meio aos milhares de turistas que circulam na região da tríplice fronteira, é a marca do crime organizado atuando no segmento de contrabando/descaminho, com ênfase a cigarros e produtos de informática, sem falar, entre outros, no contrabando de armas, tráfico de entorpecentes, de animais etc. Essa bilionária indústria, para dar consequência ao transporte de suas mercadorias, têm preferido utilizar ônibus sob o regime de fretamento a caminhões. A razão é simples. Em meio aos ônibus dos verdadeiros turistas, os ônibus utilizados indevidamente permitem dar ao transporte de mercadorias uma aparência de transporte de passageiros. Para se ter uma idéia, chegam mensalmente a Foz do Iguaçu cerca de 3.500 (três mil e quinhentos) ônibus fretados. Muitos desses ônibus, não se podendo obviamente generalizar, na verdade são o meio de transporte utilizado pelo crime organizado para distribuir os produtos ilícitos adquiridos no Paraguai. Não raro, centenas deles atravessam o país com meia dúzia ou mesmo nenhum passageiro, num claro e franco sinal que a atividade econômica não está voltada ao transporte de passageiros, mas sim ao de mercadorias. Com isso, tais ônibus - de turismo - só têm o nome. A pena de perdimento a esses ônibus, quando restar demonstrado esse desvio de conduta, é medida que se impõe. Só assim a repressão aos delitos de contrabando e descaminho terá maiores resultados. (FREITAS, FERREIRA, 2007, p. 179-180).

Como pode-se observar no relato do eminente juiz Ferreira, o crime organizado se aproveitou da logística dos “ônibus de turismo”, para praticar os crimes no segmento de contrabando/descaminho, com ênfase a cigarros e produtos de

informática, sem falar, entre outros, no contrabando de armas e o tráfico de entorpecentes.

Durante estes 12 meses as fiscalizações foram realizadas pelas equipes da Receita Federal em parceria com os demais órgãos públicos já mencionados. Foram realizadas ações surpresas e serviços de inteligência por essas equipes, independente do dia ou do horário, se nos dias de semana ou em dias de feriados. Ou seja, as equipes estavam presentes diuturnamente nos sete dias da semana e nas vinte e quatro horas do dia.

Muitos destes trabalhos colocaram em risco até mesmo a vida dos servidores e dos agentes que trabalhavam em parceria. As perseguições onde eram realizadas trocas de tiros, a presença de granadas no meio de mercadorias irregulares que estavam sendo fiscalizadas, ameaças de morte, incêndios aos ônibus apreendidos e a grande logística de atuação que o crime organizado do contrabando e descaminho ainda utiliza, foram alguns dos perigos enfrentados. A Figura 16 a seguir, demonstra claramente a superioridade do número de compristas, em relação ao número de servidores.

Figura 16 - Protestos na ação de fiscalização na Operação Cataratas no posto da Polícia Rodoviária Federal em Santa Terezinha de Itaipu-PR



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Na Figura 17 a seguir, revela mais um protesto dos sacoleiros contra a ação de fiscalização do comboio de “ônibus de turismo”, na praça de pedágio em São Miguel do Iguaçu, no ano de 2004.

Figura 17 - Protestos na ação de fiscalização na Operação Cataratas na praça de pedágio em São Miguel do Iguaçu-PR



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Os resultados no período de novembro de 2004 a outubro de 2005, tiveram um crescimento de 121% das apreensões se comparado com o mesmo período do ano anterior, que foi de US$ 27.222.766.00 (vinte e sete milhões, duzentos e vinte e dois mil, setecentos e sessenta e seis dólares e sessenta centavos), segundo os dados fornecidos pela Receita Federal em Foz do Iguaçu.

Na Operação Cataratas foram apreendidos ainda 2.176,87 Kg (dois mil, cento e setenta e seis quilos e oitenta e sete gramas) de maconha, 13,34 Kg (treze quilos e trinta e quatro gramas) de cocaína e 22,67 kg (vinte e dois quilos e sessenta e sete gramas) de crack.

Com o final da Operação Cataratas, teve início no dia 14/11/2005 uma nova operação: A Operação Fronteira Blindada, que inicialmente seria encerrada no dia 30 de junho de 2006, e que pelo sucesso obtido em mais essa operação, ela se estende até os dias atuais, agregando outras suboperações como a Cegonha, Muralha e a Escudo e a atual Fronteira Integrada.

O nome da operação mudou, mas as estratégias e a logística dos trabalhos continuaram as mesmas: Postos fixos 24h, postos não definidos, equipes volantes realizando serviços de busca e fiscalização, serviço de Inteligência, entre outras atividades.

A integração das forças na repressão ao contrabando e descaminho também continua. Todos os órgãos continuam trabalhando em parceria para o sucesso de mais uma operação de combate à atuação do crime organizado do contrabando e descaminho previstos no artigo 334 e 334-A do Código Penal Brasileiro, na região de Foz do Iguaçu, PR.

Para Cesare Becarria:

> Esse delito nasce da própria lei, pois, aumentando a taxa aduaneira, aumenta sempre a vantagem e, portanto, a tentação de praticar o contrabando e a facilidade de cometê-los cresce com a extensão da fronteira a ser vigiada e com a diminuição do volume da própria mercadoria. Esse confisco dos bens contrabandeados e das coisas que os acompanham é justíssimo, mas será tanto mais eficaz quanto menor a taxa aduaneira, porque os homens só se arriscam na proporção da vantagem que lhes propicia o bom êxito de um empreendimento (...). Mas dever-se-ia deixar impune tal delito contra quem nada tem a perder? Não! Há contrabandos que interessam de tal forma à natureza do tributo, parte tão essencial e difícil de uma boa legislação, que esse delito merece uma pena considerável, até a própria prisão e a servidão; mas prisão e servidão conforme à natureza do próprio delito. Por exemplo, a prisão do contrabandista de tabaco não deve ser a mesma daquele do sicário ou do ladrão, e será mais conforme à natureza das penas que os trabalhos do primeiro sejam limitados aos serviços do fisco que ele quis fraudar. (BECCARIA, 2005, p. 117 e 118).

Pode-se concluir que, não se pode deixar impune o delito do contrabando. Mas também entendemos que ele é resultado da própria lei que aumenta as taxas aduaneiras e o torna ainda mais atraente para os que praticam esse tipo de delito

Para Receita Federal, desde o ano de 2001, o cerco ao contrabando tem se intensificado por parte das autoridades competentes, isto desencadeou protestos, como o fechamento da Ponte Internacional da Amizade por sacoleiros, “laranjas” e moto-taxistas e também gerou conflitos onde foi necessário a intervenção por parte de tropas de choque, uso de bombas de efeito moral, gás lacrimogêneo e balas de borracha.

4.4. Operação Comboio

Durante a realização da Operação Cataratas, foi realizado um estudo e levantamento quantitativo do número de empresas e de ônibus que faziam parte da

formação dos comboios. Para buscar esses dados foi instituído o “Projeto Comboio”, o qual foi realizado pelo próprio autor, projeto esse que relatamos a seguir, bem como os resultados e conclusões do estudo.

O estudo da composição do comboio foi definido como Projeto de Monitoramento do Comboio na BR – 277.

A realização do estudo e a confecção de dossiês foi realizada por servidor da Receita Federal, no caso específico pelo próprio autor do presente trabalho. O trabalho consistia praticamente ir a campo todos os dias e me instalar em algum ponto da BR-277 entre Foz do Iguaçu e Santa Terezinha de Itaipu e registrar as imagens (vídeos e fotos) da passagem do comboio. No dia seguinte com a ajuda de dois estagiários, do curso de Administração da UDC - União Dinâmica de Faculdades Cataratas, que auxiliavam a planilhar as placas e fazer consultas nas câmeras do Sinivem - Sistema Integrado Nacional de Identificação de Veículos em Movimento, no site http://www.sinivem.com.br, confirmando a placa e número de passagens, bem como consulta ao site da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, de onde realizamos a extração dos dados do sistema de autorização de viagens e verificar a qual empresa a placa do ônibus era agregada, o número de viagens realizadas e a lista de passageiros, dados esses que foram utilizados na formação de dossiês individualizado para cada uma das empresas que estavam realizando viagens para a fronteira do Brasil com o Paraguai na cidade de Foz do Iguaçu.

De forma resumida a metodologia foi a realização de consultas individualizadas por placas, que constam em um banco de dados da Receita Federal, do Sinivem no site http://www.sinivem.com.br, das câmeras instaladas no Posto da Polícia Rodoviária Federal em Santa Terezinha de Itaipu, e outras planilhas eletrônicas e softwares da Secretaria da Receita Federal, cujo objetivo era realizar a identificação dos “ônibus de turismo” que trafegavam pelo leito da pista da BR – 277 com destino a fronteira do Brasil com o Paraguai na cidade de Foz do Iguaçu/PR e que tivera ocorrência de formação de comboio ou apreensão de mercadorias.

O projeto de monitoramento tinha como Objetivo Geral, aprimorar a confiabilidade dos dados gerenciais do número de ônibus que chegam diariamente a Foz do Iguaçu e verificar os resultados atingidos no plano de combate ao contrabando e ao descaminho pela equipe de Repressão da DRF/FOZ e desta forma aprimorar o combate ao crime organizado e fazer cumprir a missão da Receita Federal

relacionadas aos controles e aumentar o risco aos fraudadores. Já os objetivos específicos eram os de: verificar o número de ônibus que chegam à cidade de Foz do Iguaçu diariamente, buscar a identificação dos ônibus que transportam os sacoleiros pela BR – 277, verificar o número de ônibus que realmente são de turismo e demonstrar o percentual de ônibus por Estado.

A justificativa para realização do Projeto de Monitoramento do Comboio na BR – 277, foi devido ao aumento no número de compristas, vindos de todos os Estados do Brasil que frequentavam o comércio do Paraguai, e que de maneira geral vem traziam prejuízos economia nacional, e que portanto era necessário que a Receita Federal do Brasil tivesse informações concretas do que representava a estrutura dos "ônibus de turismo" dentro do crime organizado para introduzir ilegalmente produtos descaminhados ou contrabandeadas em todas as regiões do País. O levantamento de tais informações julga-se necessário, para propor ações conjuntas de outras regiões fiscais de combate ao contrabando e ao descaminho.

A implementação do referido projeto vinha a corroborar para verificar se as ações previstas no Plano de Fiscalização de Zona Secundária programado para o ano de 2004, teriam êxito.

A seguir apresenta-se os resultados da pesquisa e do estudo que foi realizado.

No desenvolvimento da pesquisa foram utilizados 4 estagiários voluntários que trabalharam um total de 192 horas para concluir a 1ª fase da pesquisa. Nesse primeiro momento foi realizada a identificação das empresas legalmente constituídas e autorizadas para realizar o transporte de passageiros a nível estadual, interestadual e internacional.

Observações:

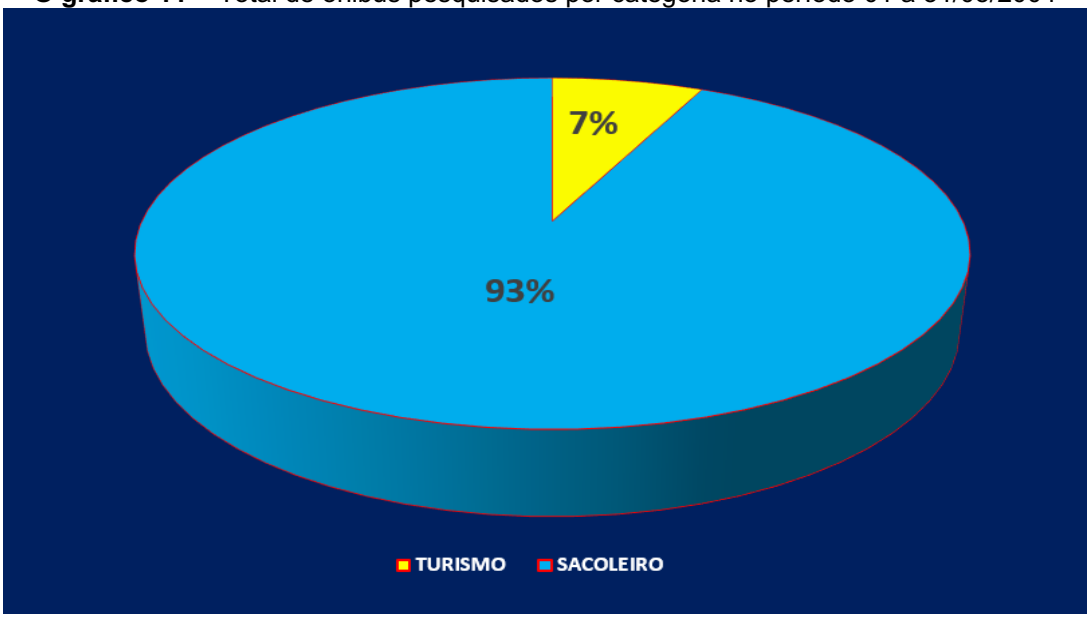
- ✓ Para definir a origem da viagem foi levada em consideração a cidade com mais reincidência de viagens no período de 01/05 a 31/05/2004.
- ✓ Para determinar o número de horas da viagem foi realizada consulta nas autorizações expedidas pela ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- ✓ Estabeleceu-se como hora de permanência dos ônibus na cidade de Foz do Iguaçu-PR, o tempo declarado no documento expedido pela autoridade competente que é a autorização de viagem emitida pela ANTT.

- ✓ Para determinar a classificação “turismo ou sacoleiro”, levando-se em consideração o valor do frete e a quilometragem total da viagem realizada, usando a fórmula: (valor do frete < km da viagem = sacoleiro; valor do frete >/= km da viagem = turismo).

No total foram pesquisados 1.100 ônibus que realizaram viagens no período de 01 a 31/05/2004, com destino a Foz do Iguaçu-PR, Ciudad Del Este-PY e Puerto Iguaçu-RA.

A seguir apresenta-se o Gráfico 11, com o resultado da tabulação dos dados coletados, com a classificação em ônibus de turismo e ônibus de sacoleiro.

O gráfico 11 - Total de ônibus pesquisados por categoria no período 01 a 31/05/2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

Conforme pode-se observar no gráfico acima, dos 1.100 ônibus pesquisados, apenas 7% foram considerados como ônibus de turismo e 93% foram classificados como ônibus de sacoleiros.

Durante a realização da Operação Cataratas, foi realizado o levantamento quantitativo do número de ônibus que faziam parte da formação dos comboios, e realizado o estudo que abaixo passamos a relatar.

O resultado do estudo apontou que dos 1.100 ônibus pesquisados no período e levando em consideração o tempo de permanência em horas na cidade de Foz do Iguaçu, o tempo declarado no documento expedido pela autoridade competente que é a autorização de viagem emitida pela ANTT, bem como o valor do frete e a quilometragem total da viagem realizada, usando a fórmula: (valor do frete < km da

viagem = sacoleiro; valor do frete >/= km da viagem = turismo). Foi desta forma que entendemos que poderíamos determinar a classificação de ônibus de “turismo ou sacoleiro”.

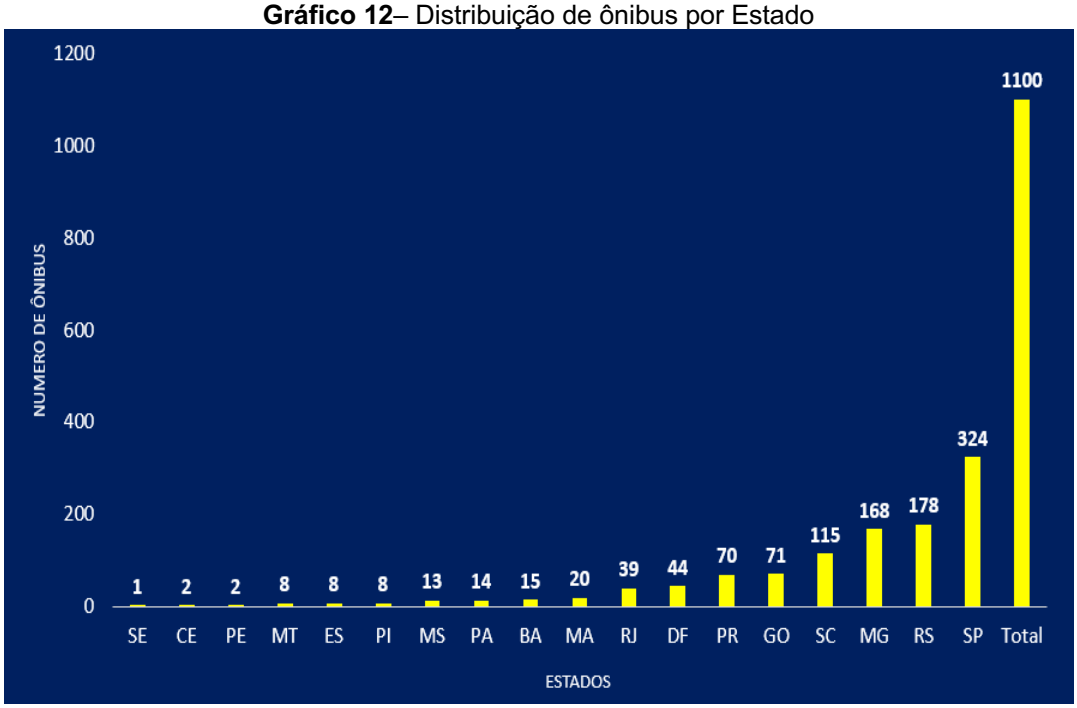
Observando o Gráfico 11, chegou-se à conclusão que daquele total de 1.100 ônibus, apenas 80 ônibus foram considerados como de turismo e 1.020, como sendo de sacoleiros.

Dos 1.100 ônibus pesquisados, apenas 7% foram considerados como ônibus de turismo e 93% foram classificados como ônibus de sacoleiros.

Esses 1.100 ônibus transportaram um total de 28.136 passageiros com uma média de 25,5 passageiros por viagem e foram realizadas 2.643 viagens somente no mês de maio de 2004.

No Gráfico 12 abaixo, será apresentado a origem por Estado das viagens realizadas pelos ônibus pesquisados na coleta de dados no período de 01 a 31/05/2004.

Gráfico 12– Distribuição de ônibus por Estado



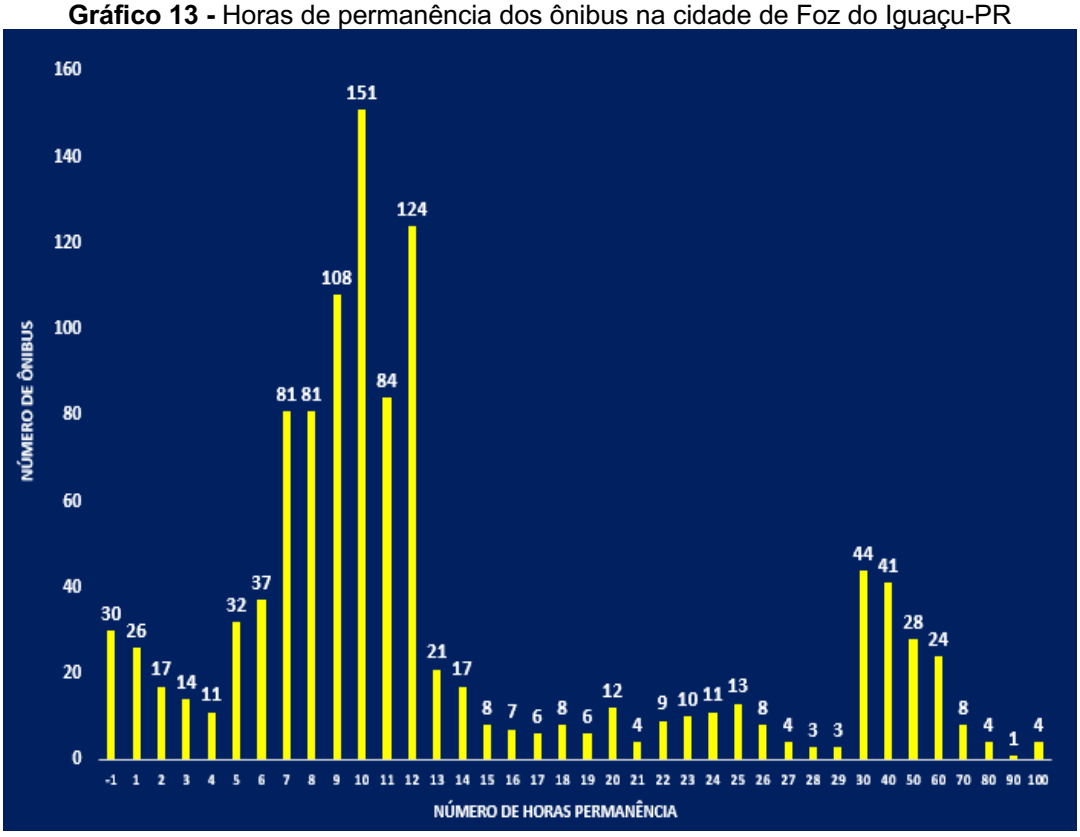
Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

Conforme o gráfico acima, o estudo apontou que o Estado de São Paulo ocupava o primeiro lugar em número de ônibus no período de 01 a 31/05/2004, com 324 ônibus, representando e representando 29,44% do total pesquisado, o segundo lugar é ocupado pelo Estado do Rio Grande do Sul com 16,18% perfazendo um total de 178 ônibus, em terceiro lugar aparece o Estado de Minas Gerais com 168 ônibus

ou 15,26%, o quarto lugar era ocupado pelo Estado de Santa Catarina com 115 ônibus ou 10,43% das viagens, em quinto lugar aparecia os Estados de Goiás com 71 ônibus ou 6,45% e o Estado do Paraná com 70 ônibus ou 6,36%, em sexto lugar aparecia o Distrito Federal com 44 ônibus e o Estado do Rio de Janeiro com 39 ônibus ou 4%, a sétima posição pertencia ao Estado do Maranhão com 20 ônibus ou 2%, na oitava posição apareciam os Estados da Bahia com 15 ônibus ou 1,36%, na nona posição era ocupada pelo Estado do Pará com 14 ônibus ou 1,27%, em décimo primeiro lugar o Mato Grosso do Sul com 13 ônibus ou 1,18%, já o Mato Grosso ocupa o décimo segundo lugar com 8 ônibus ou 0,72%. Os estados do Espírito Santo com 8 ônibus ou 0,70%, Piauí com 8 ônibus ou 0,72%, Ceará com 2 ônibus ou 0,18%, Pernambuco com 2 ônibus ou 0,18% e Sergipe com 1 ônibus ou 0,09% juntos representavam menos de 2%.

No Gráfico 13 abaixo, demostra-se o tempo de permanência em Foz do Iguaçu ou em Ciudad del Este, dos ônibus pesquisados na coleta de dados no período de 01 a 31/05/2004.

Gráfico 13 - Horas de permanência dos ônibus na cidade de Foz do Iguaçu-PR

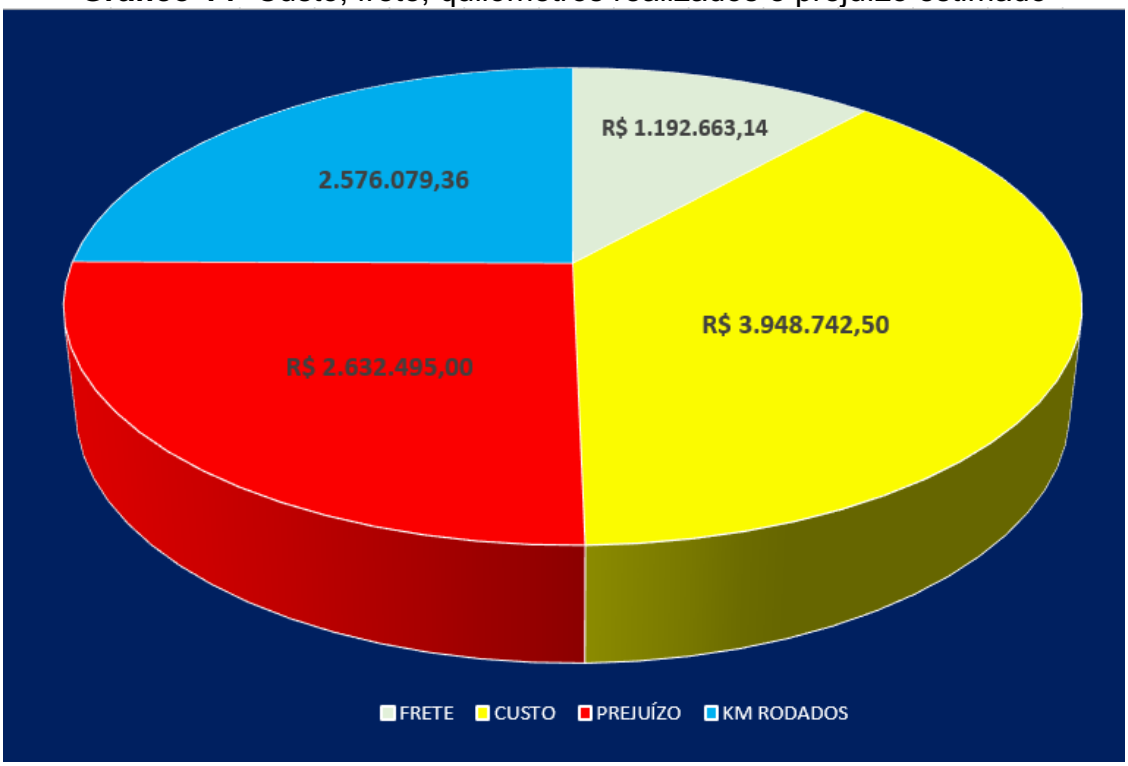


Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

O Gráfico 13, nos mostra as horas de permanência dos ônibus na cidade de Foz do Iguaçu-PR ou em Ciudad del Este. Do total de 1.100 ônibus pesquisados, 56 deles ou 5,9% ficaram até 1 hora, 17 ou 1,55% ficaram entre 2 e 3 horas, 14 ou 1,27% dos ônibus permaneceram entre 3 e 4 horas, 11 ônibus ou 1% ficaram entre 4 e 5 horas, 32 ônibus ou 2,91% permaneceram entre 5 e 6 horas, 37 ou 3,36% dos ônibus ficaram entre 6 e 7 horas, 81 ônibus ou 7,36% permaneceram entre 7 e 9 horas, 108 ônibus ou 9,82% ficaram entre 9 e 10 horas, 151 ônibus ou 13,73% permaneceram entre 10 e 11 horas, 84 ônibus ou 7,64% ficaram entre 11 e 12 horas, 124 ônibus 11,27% ficaram entre 12 e 13 horas, 21 ônibus ou 1,91% permaneceram entre 13 e 14 horas, 8 ônibus ou 0,73% ficaram entre 14 e 15 horas, e 7 ônibus ou 0,64% permaneceram entre 15 e 16 horas, 6 ônibus ou 0,55% ficaram entre 16 e 17 horas, 8 ônibus ou 0,73% permaneceram entre 17 e 18 horas, 12 ônibus ou 1,09% permaneceram entre 18 e 19 horas, 4 ônibus ou 0,36% permaneceram entre 19 e 20 horas, 9 ônibus ou 0,82% permaneceram entre 21 e 22 horas, 10 ônibus ou 0,91% ficaram 22 e 23 horas, 11 ônibus ou 1,00% ficaram entre 23 e 24 horas, 13 ônibus ou 1,18% permaneceram entre 24 e 25 horas, 8 ônibus ou 0,73% ficaram entre 25 e 26 horas, 4 ônibus ou 0,36% permaneceram entre 26 e 27 horas, 3 ônibus ou 0,27% ficaram entre 27 e 28 horas, 3 ônibus ou 0,27% permaneceram entre 28 e 29 horas, 44 ônibus ou 4,00% ficaram 30 horas, 41 ônibus ou 3,73% permaneceram 40 horas, 28 ônibus ou 2,55% ficaram 50 horas, 24 ônibus ou 2,18% permaneceram 60 horas, 8 ônibus ou 0,73% ficaram 70 horas, 4 ônibus ou 0,36% permaneceram 80 horas, 1 ônibus ou 0,09% ficou 90 horas e 4 ônibus ou 0,36% permaneceram 100 horas na cidade de Foz do Iguaçu.

Dos resultados acima, pode-se concluir que uma pequena parte de ônibus pernoitaram nos hotéis de Foz do Iguaçu e pouco contribuem para o segmento de turismo que atualmente é considerado o carro chefe da cidade. Já a outra grande parte, realizavam o chamado bate e volta, ou seja, chegava de manhã e retornavam no início e no meio da tarde nos famosos comboios, com o escopo de dificultar a fiscalização que era realizada pelas equipes da Receita Federal do Brasil, em parceria com os demais órgãos.

Gráfico 14- Custo, frete, quilômetros realizados e prejuízo estimado

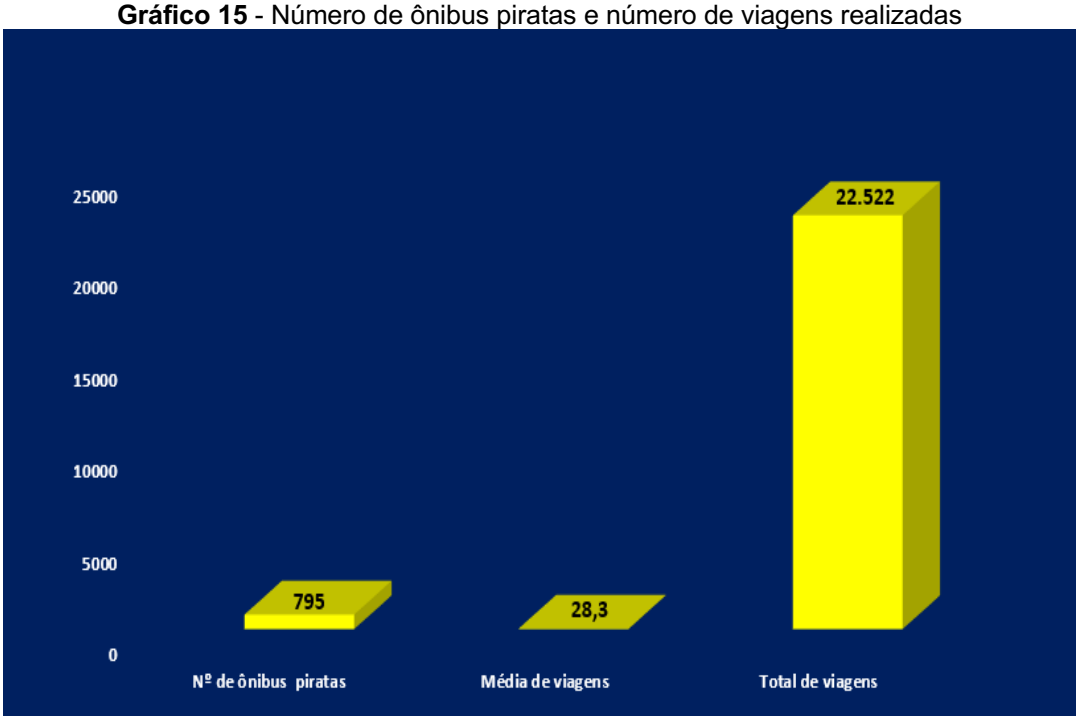


Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

Da análise do gráfico acima e conforme os valores declarados nas autorizações de viagens emitidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, esses valores não cobrem nem mesmo o custo do óleo diesel consumido pelos ônibus para realizar as viagens da origem ao destino. O valor do frete recebido e declarado pelas empresas com combustível totalizaram um valor de R$ 1.192.663,14 (um milhão, cento e noventa e dois mil, seiscentos e sessenta e três reais e quatorze centavos), para realizar um percurso de KM 2.576.079,36. Somente o custo com óleo diesel totalizou R$ 3.948.742,50, ocasionando um prejuízo de R$ 2.632.495,00, sem computar os demais custos inerentes a realização da viagem como: pedágio, panes, custo de manutenção e custo da mão-de-obra empregada.

Na realização do estudo da composição do comboio, foram identificados o número de ônibus, a média de viagens realizadas por eles e o total de viagens, conforme o Gráfico 15 a seguir.

Gráfico 15 - Número de ônibus piratas e número de viagens realizadas

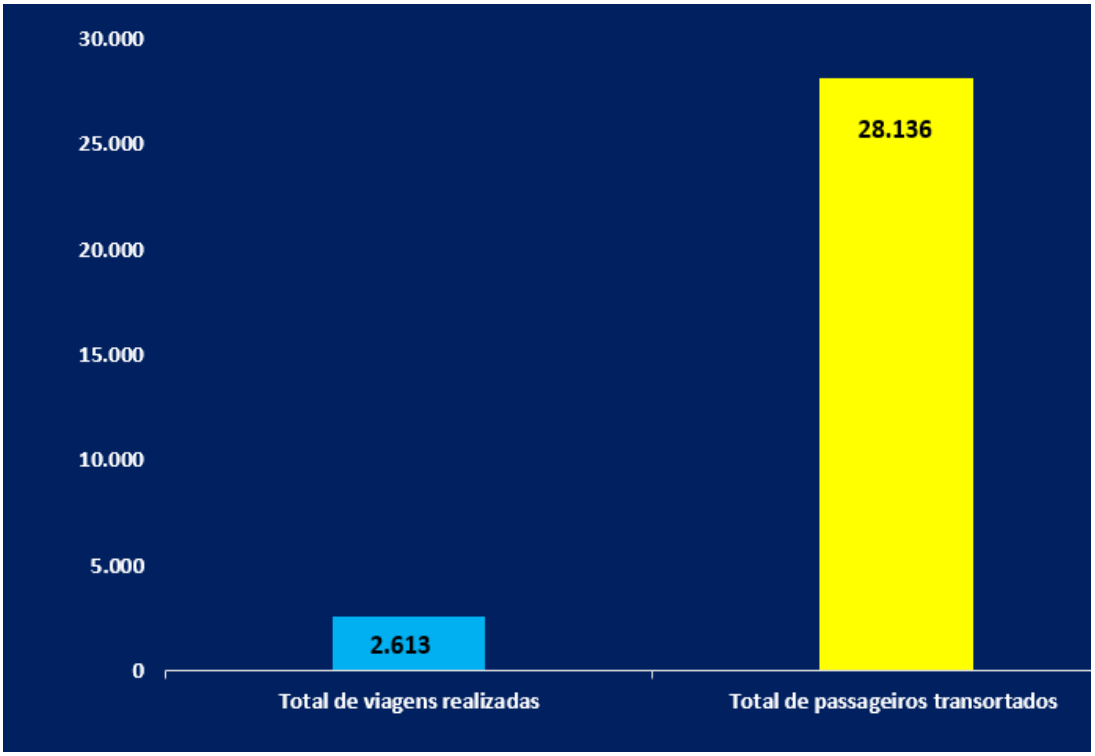


Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

Conforme os dados do gráfico acima, do total de ônibus pesquisados e pelos critérios utilizados para definir quais seriam os ônibus de turismo, o gráfico revela que setecentos e noventa e cinco ônibus eram piratas ou atuavam de forma clandestina no transporte de passageiros e de mercadorias oriundas do Paraguai. Esses setecentos e noventa e cinco ônibus piratas realizaram vinte duas mil e quinhentas e vinte duas viagens para Foz do Iguaçu, no período de 01 a 31/05/2004, perfazendo uma média de 28,3 viagens.

A seguir apresenta-se o Gráfico 16, que demonstra o número de viagens realizadas pelos 1.100 ônibus no período de 01 a 31/05/2004, e o número de passageiros transportados.

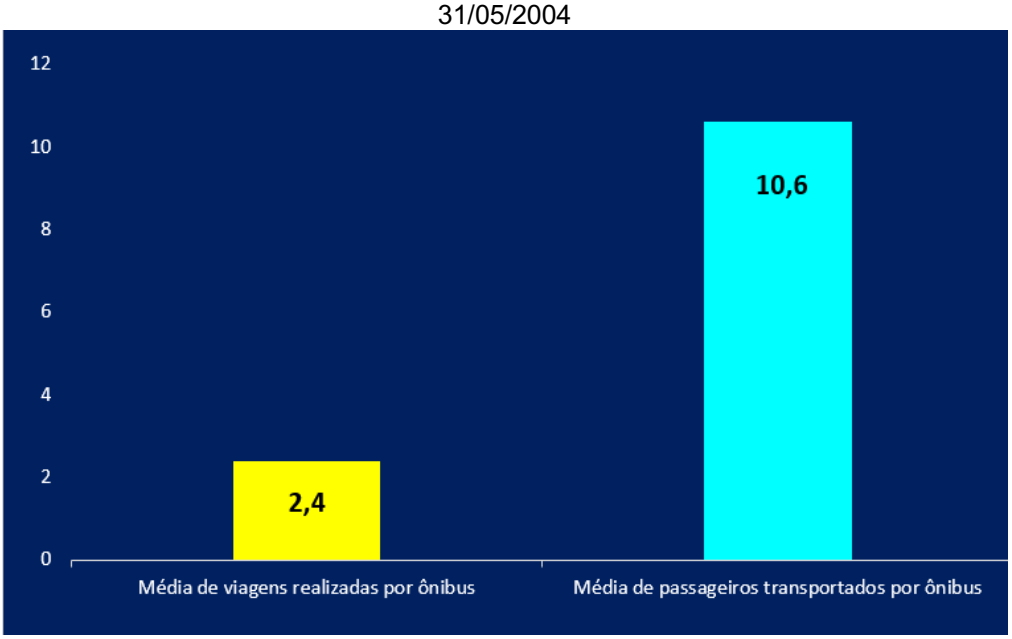
Gráfico 16- Total de viagens realizadas e passageiros transportados



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

No Gráfico 17 a seguir, apresenta-se o resultado da média de viagens realizadas e a média de passageiros transportados pelos “ônibus de turismo” que foram pesquisados no período de 01 a 31/05/2004. Esses números nos revelam que realmente se tratava de ônibus que faziam entre duas e três viagens semanalmente, com destino a fronteira de Foz do Iguaçu com o Paraguai, na busca de mercadorias para serem comercializadas nas suas cidades de origem.

Gráfico 17 - Média de viagens realizadas e passageiros transportados de 01 a 31/05/2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

O gráfico acima, nos revela que esses 1.100 ônibus realizaram em média 2,4 viagens por ônibus e transportaram 10,6 passageiros em média, no mês de maio de 2004.

As ações de repressão ao contrabando e descaminho, desencadeadas pela Delegacia da Receita Federal de Foz do Iguaçu, no âmbito da Operação Comboio Nacional, representam um marco histórico importante, pois contribuíram significativamente para a redução do volume de mercadorias ilegais que entram no território nacional. Os trabalhos foram realizados de forma integrada com a Polícia Federal (PF), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e Secretaria de Segurança Pública do Estado do Paraná, conforme pode-se observar nas Figuras 18 e 19 abaixo.

Figura 18 -Fiscalização no Terminal Rodoviário de Foz do Iguaçu e entorno, com a presença de representantes do Ministério Público Federal e Estadual na Operação Cataratas



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Figura 19 - Fiscalização no Hotel Cataratas na Av. JK, com a presença de representantes do Ministério Público Federal e Estadual na Operação Cataratas



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Nos estudos que antecederam à operação, realizados no final de 2003, constatou-se que, mais de 90% das mercadorias irregulares deixavam a cidade de Foz do Iguaçu através de ônibus que se travestiam de transporte de fretamento turístico, conforme demostramos nas Figuras 20 e 21 a seguir.

Figura 20 - Transporte de mercadorias em ônibus de turismo e de linha regular na Operação Cataratas



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Figura 21 - Transporte de mercadorias em ônibus de turismo e de linha regular na Operação Cataratas

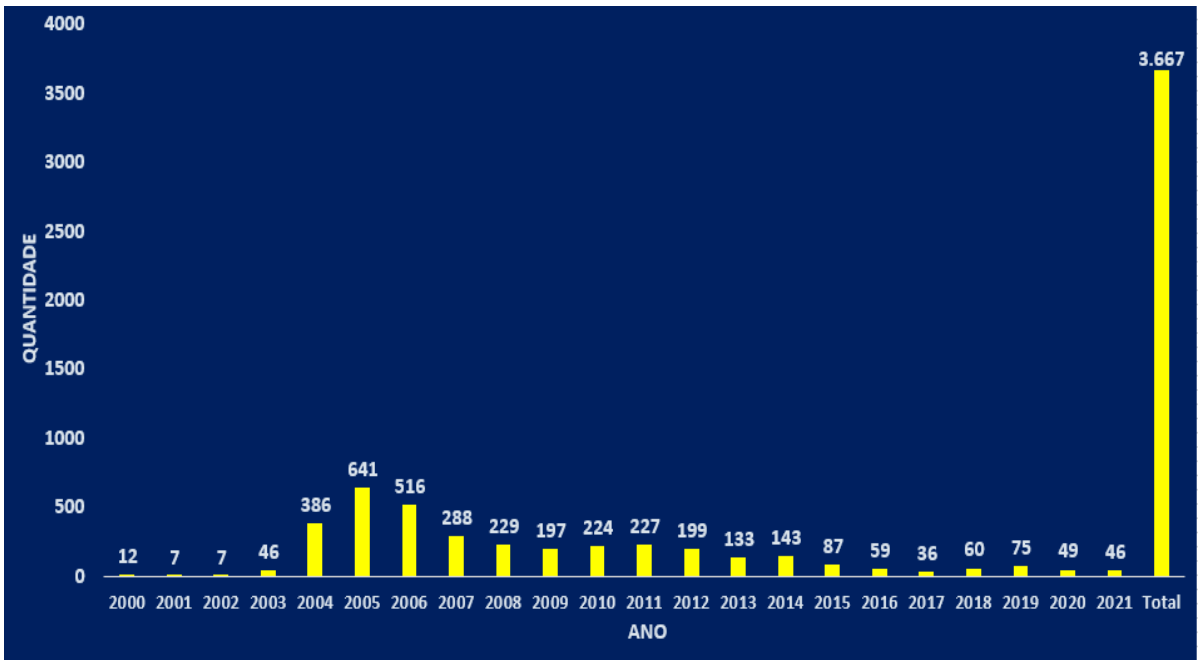


Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

A partir desse estudo, ações foram desenvolvidas para que se pudesse atingir a logística do contrabando, descaminho e pirataria. No decorrer de 2004, foram apreendidos ou retidos, somente em Foz do Iguaçu, 386 ônibus que transportaram o valor estimado de aproximadamente US$1 bilhão, nos doze meses que antecederam a sua apreensão.

A seguir apresenta-se o Gráfico 18, com a evolução histórica anual da apreensão dos ônibus que faziam parte do comboio e o resultado total do número de apreensão de “ônibus de turismo”, no período de 2000 a 2021.

Gráfico 18 - Ônibus apreendidos pela Receita Federal no período de 2000 a 2021



Fonte: Alfândega da Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

O gráfico acima, nos revela um histórico do número de ônibus apreendidos no período no período de 2000 a 2021. O que se observa é que a partir de 2004 com a realização da Operação Cataratas e em 2005 e a ação da Operação Comboio Nacional, a Receita Federal deu um duro golpe na logística do contrabando e descaminho via “comboio de ônibus de turismo". E esse número de apreensões de ônibus seguiu numa constante até o ano de 2011. Com a realização das operações Cataratas no ano de 2004 e Comboio Nacional em 2005, ocorreu um aumento expressivo do número de ônibus apreendidos pela Receita Federal. Dessas operações resultaram na apreensão de um total de 3.667 ônibus, no período de 2000 ao ano 2021.

4.5. Modus Operandis

A forma de atuar era sempre a mesma: os veículos chegavam a Foz pela manhã, carregavam as mercadorias e retornavam para suas origens, num frenético vai-e-vem. Além do transporte de mercadorias, esses ônibus, verdadeiros contêineres, formavam filas, denominadas comboios que, além da afronta à sociedade, ocasionam acidentes, muitos deles fatais.

A seguir apresenta-se as Figuras 22, 23, 24 e 25, que retratam o *modus operandi*, via formação do comboio de ônibus no leito da BR – 277, com destino a suas cidades de origem.

Figura 22 - Pátio de hotel onde ônibus eram carregados com mercadorias contrabandeadas - 2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu.

Figura 23 - Pátio de hotel onde ônibus eram carregados com mercadorias contrabandeadas - 2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Figura 24 - Comboio de ônibus saindo de Foz do Iguaçu pela BR-277 em 2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Figura 25 - Imagem do comboio na BR- 277 em 2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

As fotos acima, revelam os “ônibus de turismo”, estacionados nos pátios de hotéis sendo abastecidos com mercadorias trazidas por vans e táxis paraguaios. Ou seja, o *modus operandi*, era sempre o mesmo, chegavam no período da manhã, estacionaram nos pátios dos hotéis do centro, da Vila Portes e Jardim Jupira, e no meio da tarde, após estarem carregados, se aglomeravam nos postos de combustíveis na saída de Foz do Iguaçu, e após juntar centenas de ônibus iniciavam a viagem de volta pela BR- 277, formando o chamado comboio.

Conforme pode-se observar nas fotos acima, não eram apenas os “ônibus de turismo” que realizavam o transporte de mercadorias descaminhadas e contrabandeadas, oriundas do Paraguai. Até mesmo as empresas de linha regular realizavam o transporte de mercadorias.

Nas fotos acima, pode se comprovar o *modus operandi*, via formação do comboio de ônibus no leito da BR – 277, com destino a suas cidades de origem. Esse *modus operandi* utilizado pelos ônibus que saiam de Foz do Iguaçu, cheios de mercadorias descaminhadas e contrabandeadas, ou até mesmo transportando drogas, armas, munições e outras mercadorias, tinham um objetivo comum, o de dificultar o serviço de fiscalização da Receita Federal.

Visando uma solução para combater os crimes de descaminho e contrabando, no dia 22 de fevereiro de 2005, foi realizada uma reunião na sede do Ministério Público Federal e sob sua coordenação, com a participação de representantes do Ministério PF, da Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal e da Receita Federal onde ficou estabelecido que a Receita Federal ficaria com a responsabilidade de montar um dossiê, contendo todas as informações a respeito das empresas identificadas como transportadoras de mercadorias contrabandeadas.

O segundo passo foi dado no início de 2005, com a formação de dossiês das empresas que tinham atividades voltadas para dar suporte a esses ilícitos. Dos dossiês montados, em um primeiro momento, 108 foram enviados ao Ministério Público Federal que instaurou o Procedimento Investigatório Criminal nº 1.25.003.004264/2005-09, instaurado pela Portaria nº 54/2005, na Procuradoria da República em Foz do Iguaçu, em decorrência do Procedimento Diverso nº 2005.70.02.003121-0, denominado “Operação Comboio Nacional” no qual o Ministério Público Federal, ofereceu denúncia das 81 empresas investigadas à Justiça Federal, que tramitou na 2ª Vara Criminal de Foz do Iguaçu.

A Justiça Federal de Foz do Iguaçu, com base na denúncia, emitiu 364 Mandados de Busca e Apreensão (MBA) de ônibus, relativamente a 81 empresas. Foram realizadas por esses veículos, em 2004, 9.832 viagens a Foz do Iguaçu autorizadas pela ANTT, transportando em 12 meses, mais de US$1 bilhão em mercadorias. A busca e apreensão foi realizada no Distrito Federal e mais seis estados, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Goiás e São Paulo no dia 17 de junho de 2005.

Em 2005 foram apreendidos os 364 ônibus do cumprimento de Mandados de Busca e Apreensão, mas 277 ônibus em operações de rotina que naquele ano totalizaram a quantia de 641 ônibus e mais de US$ 62 milhões em mercadorias contrabandeadas e descaminhadas, o que representou um aumento de 86% em relação a 2004, conforme pode-se observar na foto abaixo, com um dos depósitos da Receita Federal em Foz do Iguaçu, completamente abarrotado de mercadorias apreendidas.

A formação de comboios com cerca de 500 ônibus, foi o *modus operandi* eleito pelos contraventores, para inviabilizar os trabalhos da fiscalização e prosseguir a viagem com os ônibus abarrotados de produtos contrabandeados e/ou

descaminhados. Essa era a estratégia utilizada pelos sacoleiros a fim de dificultar e tumultuar os trabalhos desenvolvidos pela Receita Federal e os demais órgãos públicos. Essa estratégia funcionou por um bom tempo, pois no momento em que o comboio se formava, existia um número reduzido de servidores para efetuar a fiscalização em todos os ônibus.

O procedimento era padrão adota era fazer as compras no Paraguai, carregar os ônibus no pátio dos hotéis, guarda-volumes e estacionamentos, e mais ou menos no meio da tarde e em um curto espaço de tempo, começavam a se juntar uma quantidade expressiva, aproximadamente 500 ônibus em postos de combustível localizados às margens da BR – 277 na saída de Foz do Iguaçu, para formar e formar o chamado comboio e iniciar a grande viagem até as cidades de origem.

Segundo Cardin:

> Para carregar os ônibus que formariam os comboios com o contrabando adquirido em Cidade do Leste, entravam em ação os trabalhadores não posicionados no mercado formal de trabalho. Ao analisarmos o caso da Tríplice Fronteira na era dos comboios, a categoria de laranja foi elevada a uma correspondência com o trabalho informal (CARDIN, 2011). Sua função era ajudar no transporte de mercadorias contrabandeadas principalmente até a cidade de Medianeira – onde havia a última barreira regional da Receita Federal. Daquele ponto em diante, o sacoleiro (em geral também o dono das mercadorias) seguia a viagem na maior parte das vezes desacompanhado. Na era dos comboios, o laranja e o sacoleiro foram as figuras centrais para a compra/venda, transporte e distribuição do contrabando no país. (CARDIN, Apud, COSTA, 2017, p. 8 e 9).

Segundo a Receita Federal, a praxe era sempre a mesma caso fossem abordados pela fiscalização da Receita Federal. Mesmo que o objetivo e a capacidade da fiscalização ser reduzida em relação ao número de ônibus existentes no comboio. Mesmo que a apreensão dos ônibus fosse pequena, a reação dos demais era imediata e reagiam bloqueando a BR – 277, estacionando seus veículos sob a rodovia e bloqueando a passagem de qualquer veículo que tentasse prosseguir a viagem e conflito se instalava.

Ainda segundo os dados apurados pela Receita Federal, quinhentos ônibus carregam de quinze a trinta pessoas cada. Se multiplicado pelo número total de veículos, o total de indivíduos protestando maior que o de servidores, já que a fiscalização era feita por seis servidores, que poderiam solicitar reforço e o apoio policial. Ou seja, com um número reduzido de servidores, era evidente que um

desastre poderia ocorrer caso estes sacoleiros resolvessem protestar de forma mais agressiva. Conforme informado pela Receita Federal, os conflitos eram rotineiros e seus servidores sofriam ameaças e atentados contra suas vidas, por estarem apenas cumprindo com seus deveres de servidores público.

A Receita Federal, após entender o *modus operandi* do chamado COMBOIO, estabeleceu estratégias de longo prazo na busca de uma solução mais eficiente e permanente para aquela situação caótica que o comboio se transformou. A Receita Federal realizou operações buscando desmembrar de médio para longo prazo o total de ônibus envolvidos no COMBOIO. E assim foi feito. Se a cada dia de operação conseguisse fazer a retenção e depois a apreensão de 2 a 5 ônibus por semana, e desta forma impedir que os mesmos voltassem a efetuar o transporte de sacoleiros, mensalmente seria possível desconectar da frota ou do COMBOIO de oito a vinte veículos. Anualmente isto representaria um montante de aproximadamente cem ônibus a menos, uma estratégia que no longo prazo mostrou-se eficiente e que ao longo de 20 anos foram apreendidos quase quatro mil ônibus.

Foi a partir da Operação Comboio Nacional que se caracterizou e identificou as principais cadeias logísticas responsáveis pelas organizações criminosas que detinham a hegemonia das ações para introduzir mercadorias descaminhadas através da rota Brasil-Paraguai, trazendo prejuízos imensuráveis à economia e ao emprego dos brasileiros.

As Figuras 26 e 27 abaixo, revelam o tamanho do comboio de “ônibus de turismo” que era formado ao longo da BR – 277, e o local onde usualmente eram fiscalizados pela Receita Federal em parceria com os demais órgãos.

Figura 26- Comboio na entrada do Posto Fiscal Bom Jesus em Medianeira em 2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Do início da Operação Comboio Nacional até os dias atuais, já foram apreendidos mais de 3.619 ônibus. A partir de 2006 observou-se o aumento significativo no número de veículos de passeio apreendidos. Nessa época iniciou-se de forma mais intensa a utilização de veículos velhos e em condições precárias para o transporte de contrabando, visando à diminuição do prejuízo em caso de apreensão. Somente em 2006 foram apreendidos 2.318 veículos de passeio, o que representou um aumento de 79% em relação a 2005.

Figura 27 - Comboio na entrada do Posto Fiscal Bom Jesus em Medianeira.



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Na luta diária do autor do presente trabalho, na realização e participação em operações de repressão ao contrabando e descaminho, o que se verificou na prática é uma escalada nos degraus do cometimento de crimes. Ou seja, o iniciante primeiramente prestava serviços de “laranja” para o patrão, e com o passar do tempo e com o aprendizado no período de “laranja”, os encorajaram a empreender como novos patrões no transporte de produtos descaminhados ou contrabandeados e até mesmo miravam degraus maiores na escala do crime, se transformando às vezes até mesmo em traficantes de drogas e de armas.

O autor Sutherland diz que:

> Em 2006, os candidatos à categoria de gerentes do crime organizado (brasileiros, vendedores em Cidade do Leste) não tinham um manual de instruções sobre o que fazer após o fim dos comboios e a inauguração da nova estrutura da Receita Federal. Como o comportamento humano (inclusivo ilícito) é fruto de uma aprendizagem (SUTHERLAND, 2015, p. 18), a experiência do período anterior e as tentativas e erros levaram muitos daqueles jovens a empreenderem. Saíram das lojas e alugaram salas comerciais com uma infraestrutura mínima: computador, acesso à internet e um pouco de espaço para mercadorias. (COSTA, 2017, p. 15)

A partir de 2010 iniciou-se a utilização de veículos financiados para transporte de contrabando. Em sua maioria veículos novos, básicos, financiados em nome de “laranjas”. No início a Receita Federal apreendia o veículo e as instituições financeiras conseguiam reavê-los judicialmente, pois o entendimento era de que o proprietário de fato era a instituição e ela não tinha responsabilidade sobre o crime cometido (terceiro de boa-fé). Até que houve uma mudança na jurisprudência e os veículos passaram a ficar apreendidos. As instituições financeiras passaram então a ser mais rigorosas na concessão de financiamentos de veículos, exigindo documentações e comprovações de renda.

A partir de 2013 iniciou-se a fase vivida atualmente em que o crime de contrabando está intrinsecamente associado ao cometimento de outros crimes como furto e roubo de veículos. Nos últimos anos observa-se o aumento considerável no número de veículos furtados, roubados e clonados utilizados no transporte de contrabando, principalmente cigarros. Esses veículos são, em sua maioria, novos e potentes, alguns considerados de luxo com objetivo de facilitar possíveis fugas. Nos anos de 2014 e 2015, dos veículos apreendidos com cigarros contrabandeados, 72% eram furtados/roubados.

Essas operações já resultam em uma diminuição significativa no número de componentes do COMBOIO, e também em apreensões de mais de U$62 milhões em mercadorias e a retirada de 641 ônibus de circulação no ano de 2006. Números esses aumentados em virtude da realização da Operação Comboio Nacional, com o cumprimento de 364 mandados de busca e apreensão.

Como pode-se observar os valores apreendidos das mercadorias que ingressaram irregularmente no território brasileiro é expressivo, mas comparado aos dados apresentados por Silva, em artigo publicado em 2019, sobre o custo triangular do contrabando, onde foi estimado em US$ 3,38 bilhões no período de 2006 a 2016, o montante é inexpressivo esse e que as apreensões realizadas pela Receita Federal, não representam mais que 3% desse montante.

Na visão de Paro citado por Costa, diz que:

> Atualmente, a análise sobre o processo que levou ao fim da era dos comboios tornou-se mais simplificada. No entanto, vale ressaltar que as autoridades se voltaram contra a principal atividade econômica da região. Portanto, manifestações diversas (inclusive violentas) contra os servidores públicos, no exercício de suas funções, foram observadas. Em uma destas manifestações, o então Delegado da Receita Federal, Mauro de Brito, recebeu uma moção

> de repúdio que foi aprovada na Câmara Municipal de Vereadores de Foz do Iguaçu (PARO, 2016, p. 29, apud, Costa. 2017, p. 8 - 10).

Costa afirma que:

> O *modus operandi* instaurado na região alimentava diversos veículos de informação da grande mídia, ora focava-se no contrabando em si, ora na debilidade do Estado e até mesmo na cumplicidade das autoridades. Contudo, foram os dois problemas de ordem internacional mencionados anteriormente (terrorismo e pirataria) que levaram o governo do Brasil a uma tomada de decisão. Incrementaram-se as forças de segurança com pessoal e equipamentos e construiu-se uma infraestrutura aduaneira de grande porte na entrada do país via Paraguai. (BOCHENEK, 2016; PARO, 2016. Apud. Costa, 2017).

Os servidores da Receita Federal catalogaram e identificaram as empresas e os ônibus que faziam parte dos chamados comboios (fila com mais de 500 ônibus), que se juntavam para saírem ao mesmo tempo e desta forma dificultar ação dos servidores públicos da Receita Federal em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal e os demais órgãos parceiros.

Ao mesmo tempo que os órgãos públicos continuaram realizando operações de combate ao contrabando e descaminho praticados na modalidade de transporte de mercadorias nos chamados ônibus de turismo, os servidores da Receita Federal foram formatando os dados (vídeos, fotografias, planilhas e anotações) colhidos nos trabalhos realizados em campo (BR 277 – Foz do Iguaçu a Cascavel).

A planificação desses dados foi de suma importância. Foi a partir da transformação desses dados em dossiês e imagens apresentados ao Ministério Público serviram de convencimento ao Procurador para apresentar denúncia junto a Justiça Federal de Foz do Iguaçu a expedir 364 mandados de busca e apreensão contra 81 empresas que operavam no transporte de mercadorias contrabandeadas e/ou descaminhadas, para os grandes centros consumidores de todo o Brasil.

Temos o entendimento que a Operação Comboio Nacional foi muito bem-sucedida. Podemos afirmar isso, quando observarmos o número de ônibus que foram apreendidos no ano de 2006. Somente neste ano a Receita Federal contabilizou a apreensão de 641 ônibus, fato esse que certamente afetou profundamente a estrutura da logística do transporte de mercadorias em ônibus.

Entende-se que apesar dessa atividade voltada para o contrabando e descaminho ter diminuído, ela ainda persiste até os dias atuais. Fato esse que pode ser facilmente comprovado quando se acompanha os noticiários locais sobre as

operações realizadas pela Receita Federal e os números das apreensões anuais. Porém, a situação atual é bem diferente daquelas imagens da época dos comboios.

Destaca-se os valores das apreensões do período de 2015 a 2021. Em 2015 foram apreendidas mercadorias no valor de 88. 321.806,00 de dólares, no ano de 2016 esse valor teve um decréscimo e fechou ano com 67.434.555,00 de dólares, no ano de 2017 e valor foi de 80.137.618,00 de dólares, já no ano de 2018 os valores das mercadorias apreendidas totalizaram 79.903.397,42 de dólares, em 2019 o montante foi de 108.306.377,13 e em 2020 esse valor caiu significativamente em nosso entendimento, em virtude do fechamento da fronteira devido a pandemia do Covid 19. Já em 2021, as mercadorias apreendidas totalizaram 95.874.479 de dólares.

Apesar de não realizar-se comparações de valores com os anos anteriores, certamente que esses valores ainda são bastante representativos.

Apresenta-se a seguir o resultado dos dados e imagens colhidos sobre a composição do comboio.

Desde o início de 2004, a Delegacia da Receita Federal em Foz do Iguaçu adotou a estratégia de desmontar a logística do contrabando através da apreensão de veículos que transportavam mercadorias contrabandeadas e descaminhadas procedentes do Paraguai. Essa estratégia se mostrou mais efetiva no combate ao contrabando na região, reduzindo significativamente a entrada de mercadorias irregulares no País. Apenas nos anos de 2004 foram apreendidos mais de US$ 33 milhões em mercadorias e 386 ônibus, no ano de 2005, foram apreendidos US$ 62 milhões em mercadorias, 641 ônibus, 2.318 veículos e mais de quatro toneladas de maconha e o ano de 2006, foram apreendidos US$ 77 milhões em mercadorias, 516 ônibus e 2.318 automóveis, conforme os dados extraídos da planilha que foi fornecida pela Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu.

Esses números só puderam ser alcançados com o uso de novas ferramentas de fiscalização, como as câmeras do SINIVEM, bem como as consultas de autorização de viagens no site da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres via convênio firmado com a Receita Federal.

Os dados de passagens pelas câmeras alimentaram a base de dados da Receita Federal, que foi chamado projeto dossiê. Através do número de passagens e horários foi realizado o planejamento das ações de repressão ao contrabando. O

relatório das passagens embasou a confecção dos autos de infração. A Justiça Federal usou esses dados fornecidos pela Receita Federal no Procedimento Diverso nº 2005.70.02.003121-0, denominado “Operação Comboio Nacional” no qual o Ministério Público Federal, ofereceu denúncia das 81 empresas investigadas à Justiça Federal, que tramitou na 2ª Vara Criminal de Foz do Iguaçu. A Justiça Federal fazendo uso das informações produzidas nos dossiês dessas empresas, expediu 364 Mandados de Busca e Apreensão a ônibus utilizados pelas quadrilhas especializadas em contrabando.

A Operação Comboio Nacional, foi desencadeada no dia 16 de novembro de 2005, com o objetivo de combater a logística do transporte de contrabando e do tráfico operado a partir do Paraguai. A iniciativa foi concebida através de um trabalho de investigação da Delegacia da Receita Federal em Foz do Iguaçu, o qual, foi acolhido pelo Ministério Público Federal, possibilitou que a Justiça Federal emitisse 364 mandados de busca e apreensão de ônibus pertencentes a 81 empresas, que desde 2003, operavam no transporte do contrabando. A operação transcendeu os limites da região de Foz do Iguaçu e abrange, além do Paraná, os Estados de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Goiás, e o Distrito Federal.

A Figura 28 abaixo, mostra a ação dos servidores da Receita Federal cumprindo mandado de busca e apreensão e pátio de hotel em Foz do Iguaçu.

Figura 28 - Cumprimento de Mandado de Busca e Apreensão da Operação Comboio Nacional



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Naquele momento, pode ser observado que os efeitos sobre o comércio de Ciudad del Este foram significativos. Foi possível observar que a ausência dos sacoleiros provocou um desaquecimento da atividade comercial, com várias lojas fechando suas portas, e o consequente incremento do desemprego. Tal situação provocou uma inquietação nos taxistas, mototaxistas, motoristas de vans que se sentiram bastante prejudicados com o novo cenário do afastamento dos sacoleiros e que não tinham mais a frequência dos seus clientes usuais de outros tempos.

A atuação mais intensiva da Receita Federal, tem demostrado eficácia e consequentemente a diminuição do número de compristas e aumentado o número de visitantes aos atrativos turísticos de Foz do Iguaçu. Essas ações desenvolvidas pela Receita Federal, permitem concluir que, houve um aumento na formalidade e a diminuição dos chamados “laranjas”, pessoas que se prestam ao trabalho de fazer o transporte de mercadorias de Ciudad del Este até Foz do Iguaçu e até mesmo até as cidades de destino onde seus patrões comercializam esses produtos contrabandeados ou descaminhados.

O aumento de efetivo de novos servidores da Receita Federal oriundos de concurso público e a reforma e ampliação da estrutura do prédio da Aduana da Ponte Internacional da Amizade a partir de 2006, permitiram a intensificação da fiscalização aduaneira e um controle mais rígido do uso de cota por parte dos laranjas, começou a dificultar a atuação do trabalho dos mesmos.

Sobre esse tema o autor Barros diz que :

> O trabalho dos laranjas na fronteira do ano de 2000 até 2006 vem enfrentando maiores dificuldades, pois ocorreram muitas modificações na alfândega brasileira, visando uma melhor apuração e controle de entrada de mercadorias ilegais e sem declaração para o Brasil. Essas transformações tendem a acabar definitivamente com o contrabando, por esse motivo houve um aumento no número de policiais federais na fronteira. No mês de agosto de 2006 começou a funcionar a nova aduana brasileira na Ponte da Amizade, que segundo José Carlos de Araújo, delegado da Receita Federal, garante que a fiscalização será 100%, o que atualmente não acontece. A fiscalização aduaneira será intensificada, criando dificuldades no primeiro momento, mas depois a previsão é de que haja diminuição de fluxo de sacoleiros e contrabandistas na ponte. "Nas novas instalações tudo que passar será fiscalizado, pelo menos em um primeiro momento", assegurou o delegado-chefe da RF, José Carlos Araújo. Até aqui a verificação era feita por amostragem. Todos os dias passam pela ponte cerca de 20 mil veículos e 50 mil pessoas. Com esse novo sistema de fiscalização, a Receita Federal espera reduzir drasticamente o número de contrabandistas e aumentar na mesma proporção o número de turistas, pois ao entrar no Brasil com produtos comprados no exterior, cada pessoa tem um limite de valor para as mercadorias que pode trazer sem pagar o imposto de importação. Hoje, a chamada cota de isenção é de 300 dólares (aproximadamente R$600,00) e

> só pode ser usada uma vez a cada 30 dias. A alíquota que deve ser paga é de 50% sobre o que passar da cota. Para atravessar com mercadorias para o Brasil é necessário declarar tudo, até mesmo uma caneta. Se não bastasse isso, as pessoas Adriane dos Santos de Barros 84 História na Fronteira, Foz do Iguaçu, v. 1, n. 1, p. 61-88, jul./dez. 2008. que por lá passam ficam cadastradas por 30 dias, ou seja, não podem atravessar a fronteira no período de um mês. (...).
>
> A classe dos laranjas na cidade pode ser considerada como uma das maiores camadas de trabalhadores informais, que encontraram na fronteira fontes de ganhos muitas vezes maiores que os ofertados nos empregos formais, apesar de que atualmente não é mais uma realidade. O município, que sempre viveu do turismo e de seu comércio, vem enfrentando uma grande crise que vem afetando não só a cidade de Foz, mas o Brasil inteiro, devido a vários fatores que são vistos diariamente nos canais de televisão, como por exemplo, a grande violência que se alastra pelo país, o que lá fora é visto como um fator negativo para passar as férias no Brasil. Mas não foi só este o fator que fez com que grande parte dos trabalhadores informais ficasse sem emprego, pois o trabalho dos laranjas não depende necessariamente dos turistas e sim dos compristas “sacoleiros’’, que vem fazer suas compras no Paraguai para revendê-las em suas respectivas cidades, estes também são chamados de patrões, segundo os laranjas. Esta queda no trabalho dos laranjas na fronteira é reflexo de uma grande mudança no setor de fiscalização da Receita Federal que está cada vez mais eficaz apreendendo a mercadoria ilegal identificada.
>
> Sem compristas, não tem trabalho, e os poucos que se arriscam a comprar no Paraguai, muitas vezes perderam tudo, sendo que eles na verdade não aparecem, pois quem atravessa a mercadoria são os laranjas que ficam a mercê de ladrões que operam diariamente sobre a ponte. Não bastasse isso, os laranjas correm o risco de perder seus produtos na aduana, pois tudo o que passam deve ser declarado, e eles ficam cadastrados por trinta dias não sendo possível atravessar novamente no período. (BARROS, 2008, p. 15-16).

As autoridades paraguaias realizaram pesquisas na cabeceira da ponte, para levantar a origem dos turistas que estavam frequentando Ciudad del Leste, após a Operação Comboio Nacional, e constatou que os turistas verdadeiros que estavam adentrando ao Paraguai, eram provenientes das cidades de Curitiba, Londrina, Maringá, Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo, foram identificados em 150 diferentes veículos de passeio que se dirigiram ao Paraguai.

O maior rigor e abrangência da nova fase da repressão ao contrabando e descaminho introduzido com a Operação Comboio Nacional, mostraram forte impacto no comércio de Ciudad Del Este, particularmente em todo o segmento que se dedicava às exportações irregulares para o Brasil. As estimativas indicavam o fechamento de 30 a 40 lojas por semana desde o início da operação no dia 16/06/2005. Também observou-se uma drástica redução no número de sacoleiros a qual, inclusive, implicou na redução do horário de funcionamento das lojas em Ciudad

del Leste, objetivando a diminuição dos custos, vários estabelecimentos encurtaram a jornada de trabalho de 3 a 4 horas diários e diminuindo o quadro de funcionários.

Segundo relatos do Presidente da Câmara de Comércio de Ciudad Del Este, Ali Abou Sale, chegou a dizer que “se os governos não cumprirem os acordos e não houver uma medida emergencial, teremos grandes problemas econômicos nas duas cidades”. As estimativas do Presidente da Câmara de Comércio de Ciudad Del Este, era uma quebra de 50% da atividade comercial.

Já na opinião de Gustavo Segovia. Presidente do Sindicato dos taxistas de Ciudad Del Este, também expressou a sua preocupação e afirmou que nos últimos dias, não há mais quem transportar. Existem 3.500 veículos entre táxis e vans que estão ficando inativos pela falta de clientes brasileiros”. Assim como Sale, Segovia também defendia a ideia da urgência de apoio governamental para ajudar esses profissionais a manterem suas famílias.

Diante de tal situação provocada pela realização da Operação Comboio Nacional, representantes de componentes dessas categorias acima citadas, realizaram manifestações, inclusive com a obstrução da Ponte Internacional da Amizade, em retaliação às ações de fiscalização brasileira, e argumentavam que essas decisões trariam prejuízos sensíveis ao Brasil, já que impossibilitaria a entrada de gêneros de primeira necessidade no Paraguai, que eram vendidas por comerciantes do CEASA em Foz do Iguaçu.

Do mesmo modo que houve algumas categorias que foram contra a realização de fiscalização em cumprimento à missão institucional das instituições, também houve o apoio de outras entidades como da Comissão de Combate à Concorrência Desleal e Pirataria da **OAB, seção do Estado do Rio de Janeiro** (ofício nº 3503/GAB/2004, de 16/11/2004 - anexo), e da **ACIFI** – Associação Comercial e Industrial de Foz do Iguaçu (ofício CT 292/04, de 23/11/2004 - anexo), que aprovou e reunião ordinária do dia 22/11/2004 uma moção de solidariedade aos servidores de Receita Federal, no estrito cumprimento do dever. Uma carta foi recebida via fax no dia 13/12/204 (anexo), o pedido de socorro de um contribuinte no sentido de que a Receita Federal tome as providências cabíveis em relação aos ônibus de excursão e questionando que “não é possível que em pleno natal os senhores fiscais da Receita Federal ônibus e mais ônibus transportarem verdadeiros absurdos de mercadorias contrabandeadas do Paraguai sem pagarem um imposto para o Brasil?”

Pode-se concluir que, a situação tornou-se mais difícil para o comércio de Ciudad Del Este com a intensificação da repressão pelo Brasil. As ações promovidas pela Receita Federal em parceria com os demais órgãos que fizeram parte da força tarefa (Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar, Ministério Público Federal, Justiça Federal, ANTT), essas ações focalizadas na logística do transporte de contrabando, descaminho e tráfico de drogas e armas, representou um golpe mais contundente e possibilitou a implantação das melhorias no fluxo de veículos, regularização e o ordenamento do trânsito na Ponte Internacional da Amizade, contribuíram para vinda dos turistas e a diminuição sensível da vinda de sacoleiros para esse ponto de fronteira, bem como a mudança do perfil econômico da cidade de Foz do Iguaçu, com a vinda de grupos hoteleiros de representatividade nacional e internacional, que permitiram a retomada do crescimento econômico de Foz do Iguaçu e de Ciudad Del Este.

A ação da Receita Federal visava realizar um controle mais efetivo sobre a circulação de pessoal e veículos e na Zona Secundária a intensificação da fiscalização nos veículos de passeio, caminhões e ônibus de turismo que deixavam a cidade de Foz do Iguaçu, ao longo do leito da BR – 277, na área de jurisdição da 9ª Região Fiscal que abrange os Estados do Paraná e Santa Catarina. Essa atuação mais incisiva, trouxe benefícios ao segmento de turismo, bem como no aspecto da formalidade e do aumento da arrecadação dos tributos a nível municipal da cidade de Foz do Iguaçu. E no aspecto da economia nacional, a Receita Federal fez e vem fazendo cumprir a sua missão institucional: “administrar o sistema tributário e aduaneiro”, contribuindo para o bem-estar econômico e social do país.

Cita-se como ponto positivo as melhorias da estrutura da aduna na Ponte Internacional da Amizade, seguidos a orientação definida na AGENDA 19, que foi assinada por entidades brasileiras e paraguaias (arquivo anexo), que tinha como objetivo maior, servir de marco referencial para a mudança do modelo econômico da região trinacional Argentina/Brasil/Paraguai. No ponto nº 9 que trazia como um dos objetivos:

> Revitalizar imediatamente a região da Ponte da Amizade, de acordo com o convênio entre a Receita Federal e o Município de Foz do Iguaçu e Municipalidad de Ciudad Del Este com os demais órgãos que atuam naquela área e, bem assim, desenvolver ações para atrair investimentos através de federações industriais e comerciais e entidades similares, como alternativa para o desenvolvimento sustentável e aproveitamento da mão-de-obra

> disponível naquela região. Implantar também, de forma imediata, um sistema de trânsito privilegiando turistas e transporte de cargas, com gerenciamento moderno, inteligente e com tecnologias de ponta.

Outro aspecto que pode-se observar, foi o deslocamento do fluxo de contrabando e descaminho para outros pontos de fronteira do Brasil com o Paraguai, como por exemplo Salto del Guairá no Paraguai e Mundo Novo no Brasil, bem como a utilização mais intensa pelos contrabandistas pelo extenso lago da Usina Hidrelétrica de Itaipu, que vai desde a barragem da Usina até a cidade de Guairá.

5. RESULTADOS ACUMULADOS DE 2000 A 2021

Apresenta-se a seguir um histórico dos resultados das operações da Receita Federal e os números das apreensões realizadas ao longo de duas décadas.

Diante do exposto, elenca-se abaixo na forma gráfica, os quantitativos e os valores das apreensões por categorias de veículos e mercadorias apreendidas no período de 2000 a 2021, pela Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu.

Apresenta-se os resultados positivos no aspecto da melhoria do ambiente para negócios e a alavancagem da economia via o segmento de turismo, logística e de um modo geral pelo setor de serviços.

Pode-se concluir que, o incremento nas ações de combate aos crimes contrabando, descaminho o tráfico de armas, drogas e afins, a partir do ano 2001, fizeram subir exponencialmente o número de inquéritos realizados pela Delegacia da Polícia Federal em Foz do Iguaçu. Também pode-se observar que o número de inquéritos, teve seu ápice no ano de 2008, e apesar de uma leve redução, esses números vem se mantendo ainda elevados nos anos seguintes e nos dias atuais, quando se observar pelo prisma do número de habitantes do município de Foz do Iguaçu, comparado com as maiores capitais do Brasil.

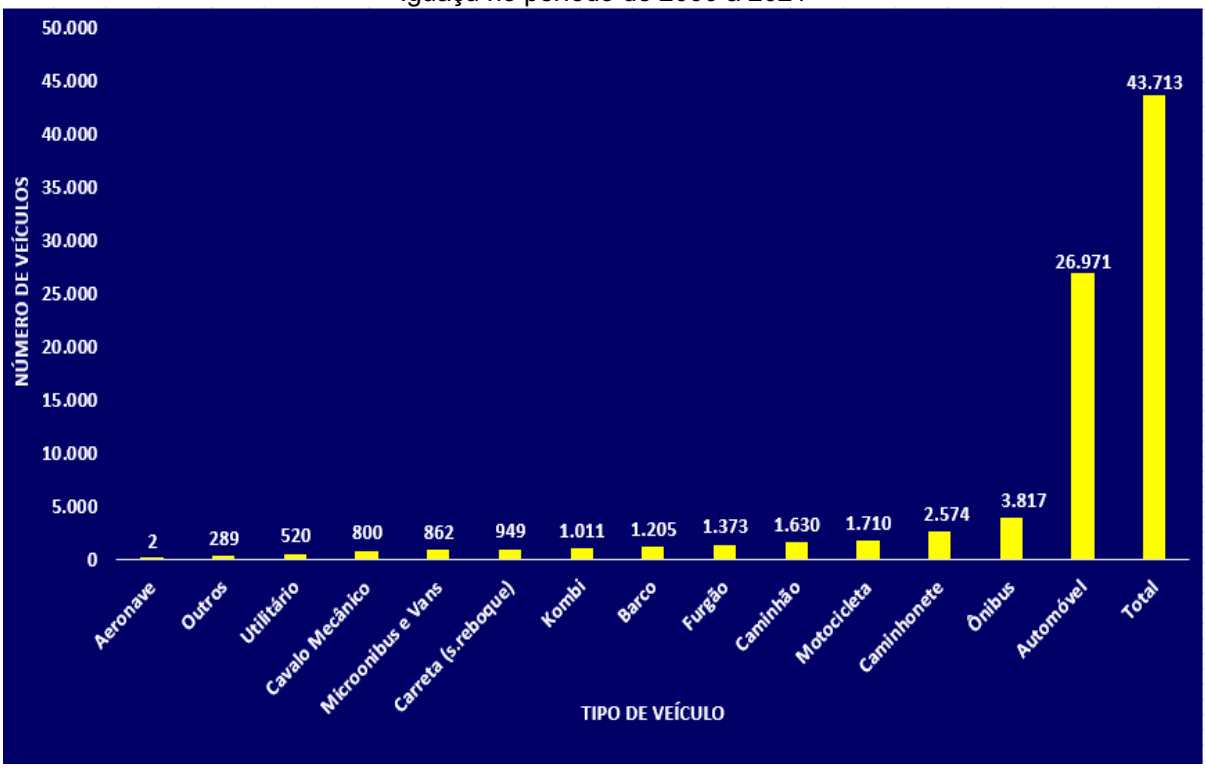
Apresenta-se a seguir, um histórico dos resultados das operações da Receita Federal e os números das apreensões realizadas ao longo de duas décadas.

Diante do exposto, abaixo na forma gráfica demonstra-se , os quantitativos e os valores das apreensões por categorias de veículos e mercadorias apreendidas no período de 2000 a 2021, pela Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu.

Também será apresentado os resultados positivos no aspecto da melhoria do ambiente para negócios e a alavancagem da economia via o segmento de turismo, logística e de um modo geral pelo setor de serviços.

A seguir apresenta-se nos Gráficos 19 e 20 abaixo, os resultados das apreensões realizadas pela Receita Federal em Foz do Iguaçu, no período de 2000 a 2021, relativo aos números de veículos por categoria e o valor das mercadorias apreendidas no referido período.

Gráfico 19 - Histórico do total de veículos por categoria apreendidos pela Receita Federal em Foz do Iguaçu no período de 2000 a 2021

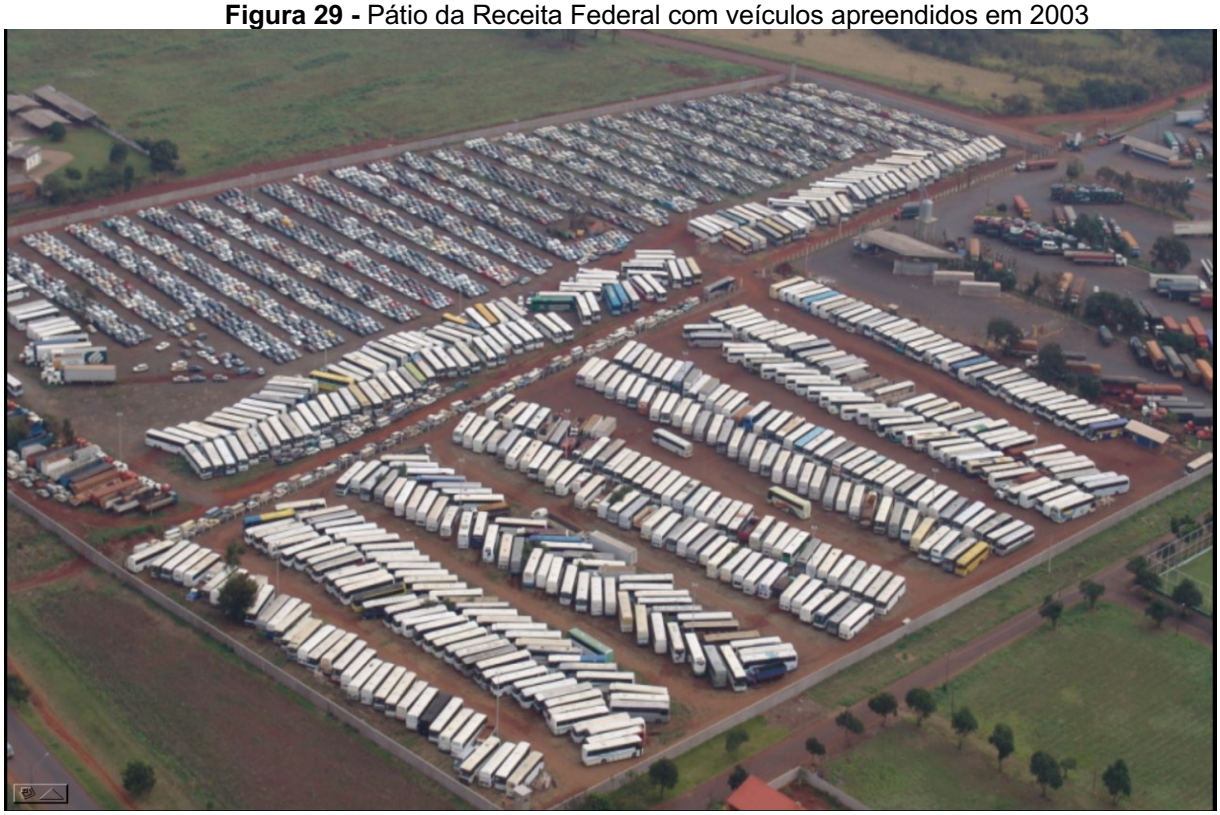


Fonte: Alfândega da Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

O gráfico acima nos revela um histórico dos veículos por categoria que já foram apreendidos. No período de 2000 a 2021, foram apreendidos 43.713 veículos.

A Figura 29 mostra o pátio da Receita Federal em Foz do Iguaçu, com os veículos que foram apreendidos durante as operações. Segundo a Receita Federal, o número de veículos apreendidos e depositados no referido pátio, em determinado momento superou a casa de 8 mil veículos.

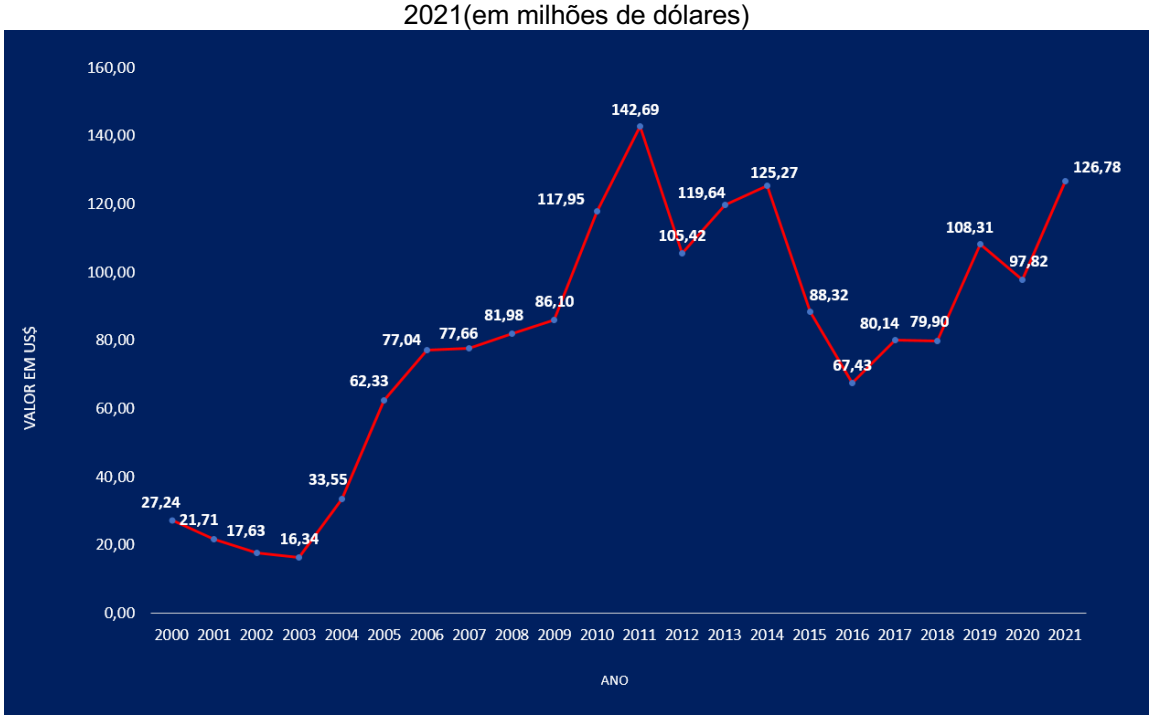
Figura 29 - Pátio da Receita Federal com veículos apreendidos em 2003



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

Apresenta-se no Gráfico 20, o resultado anual do valor das mercadorias apreendidas pela Receita Federal no período de 2000 a 2021.

Gráfico 20- Apreensões de mercadorias em Foz do Iguaçu apreendidas pela RFB de 2000 a 2021(em milhões de dólares)

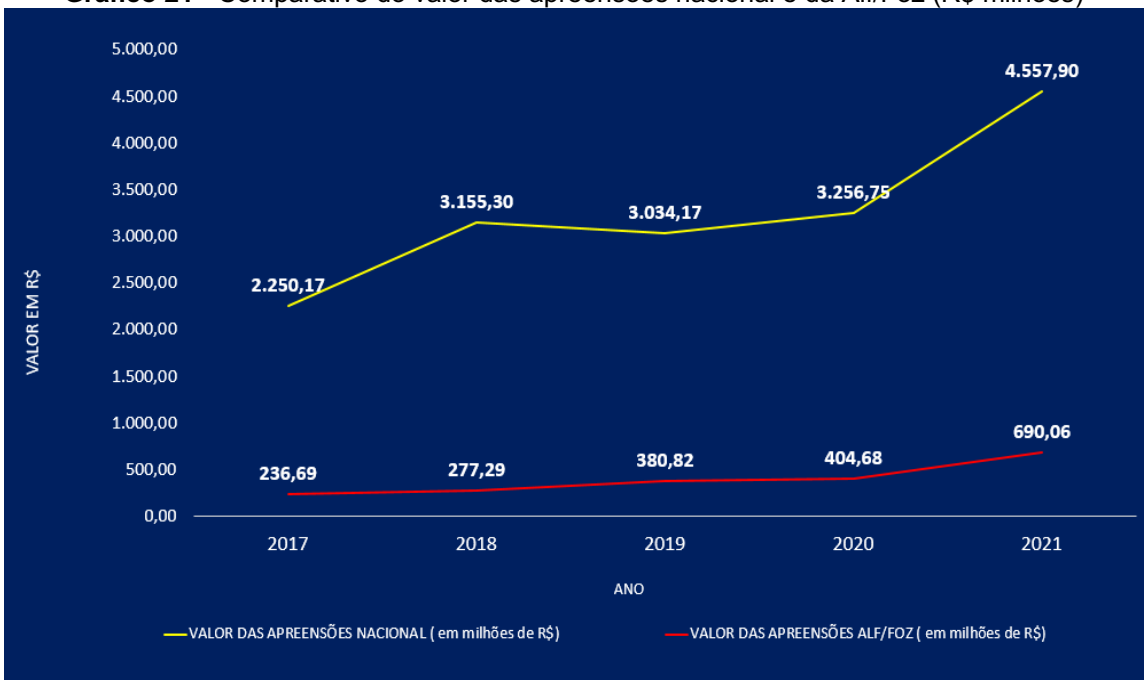


Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

Dá análise do Gráfico 22, observa-se que o valor das mercadorias apreendidas pela Receita Federal no período de 2000 a 2021, perfaz um montante de 1.7 bilhão de dólares, colocando desta forma a Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu, em destaque no cenário nacional, relativo às apreensões de mercadorias realizadas pelo órgão.

Apresenta-se nos Gráficos abaixo 21 e 22, os comparativos das apreensões da Receita Federal a nível nacional e na jurisdição da 9ª Região Fiscal (Paraná e Santa Catarina com as apreensões realizadas pela Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu, no período de 2017 a 2021.

Gráfico 21 - Comparativo do valor das apreensões nacional e da Alf/Foz (R$ milhões)



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

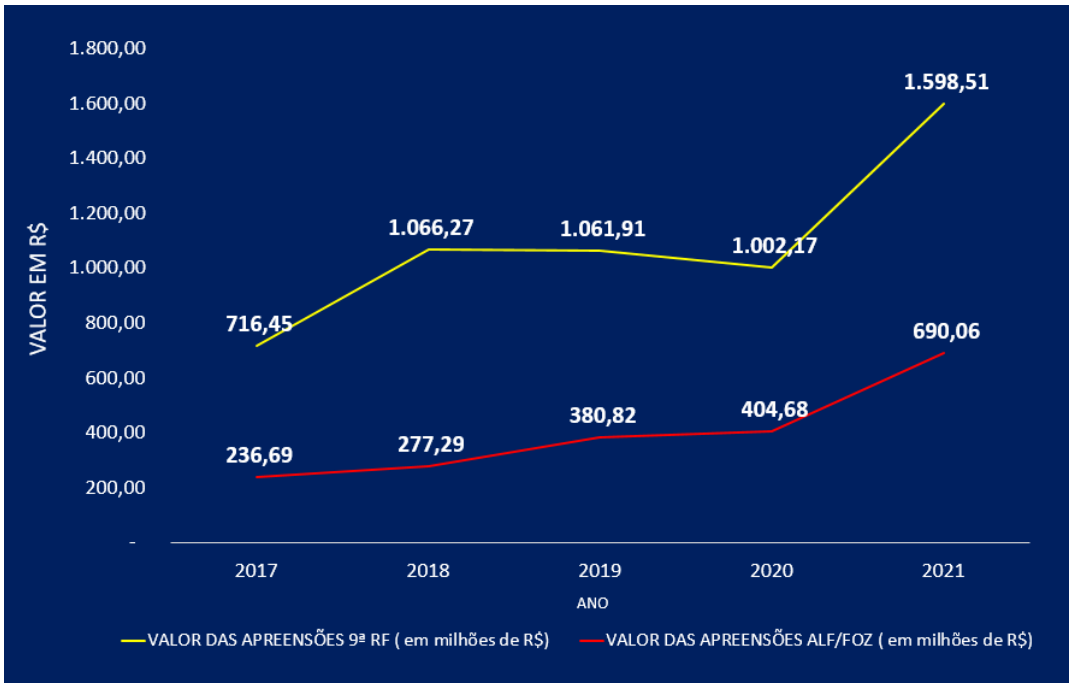
Ao analisar os dados do Gráfico acima, sobre as apreensões de mercadorias descaminhadas e contrabandeadas de 2017 a 2021, conclui-se que a Alfândega de Foz do Iguaçu é responsável por mais de 35,71% do total de mercadorias irregulares apreendidas em toda a 9ª Região Fiscal, que abrange os Estados do Paraná e Santa Catarina. Demonstrando dessa forma a importância da Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu, no combate ao contrabando e ao descaminho, conforme o Gráfico, abaixo.

Ainda assim, e com base nos dados de 2017 a 2021, pode-se concluir que, a Alfândega de Foz do Iguaçu, desempenha um papel estratégico no combate aos crimes de contrabando e descaminho na fronteira do Brasil com o Paraguai na cidade

de Foz do Iguaçu e em toda sua área de jurisdição, que vai de Guaíra até a cidade de Dionísio Cerqueira.

Demonstra-se no Gráfico 22 a seguir o valor anual das mercadorias apreendidas na jurisdição da 9ª Região Fiscal (Paraná e Santa Catarina) e o valor das apreensões realizadas pela Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu.

Gráfico 22 - Comparativo do valor das apreensões na 9ª RF e da Alf/Foz (R$ milhões)



Fonte: Alfândega da Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

Com base nos dados estatísticos extraídos do sítio da Receita Federal do Brasil e apresentados nos gráficos acima, pode-se inferir com relativa segurança, que a Alfândega de Foz do Iguaçu é responsável por aproximadamente 12% (doze por cento) do total de mercadorias irregulares apreendidas em todo o território nacional provenientes especificamente da fronteira com o Paraguai, de modo que o volume proporcional de apreensões por toda a Receita Federal das mercadorias em questão chega a, estimadamente, na melhor das hipóteses, 3,75% (menos de 4%) do total que entra no país via contrabando ou descaminho.

A Alfândega de Foz do Iguaçu, desempenha um papel importante no combate aos crimes de contrabando, descaminho, tráfico de drogas, armas, munições, pirataria e contrafação. Esse trabalho visa proteger a indústria nacional da concorrência desleal e gerar empregos e renda aos brasileiros e em prol da sociedade como um todo.

Destaca-se na Figura 30 abaixo, do depósito da Receita Federal em Foz do Iguaçu, cheio de mercadorias descaminhadas e contrabandeadas, que demonstra o resultado das ações realizadas pela Receita Federal em parceria com os demais órgãos no combate aos crimes de descaminho, contrabando, tráfico de armas, drogas e outros delitos penais, que resultaram na apreensão de mais de quarenta e três mil veículos e mais de 1,7 bilhões de dólares em mercadorias apreendidas, no período de 2000 a 2021.

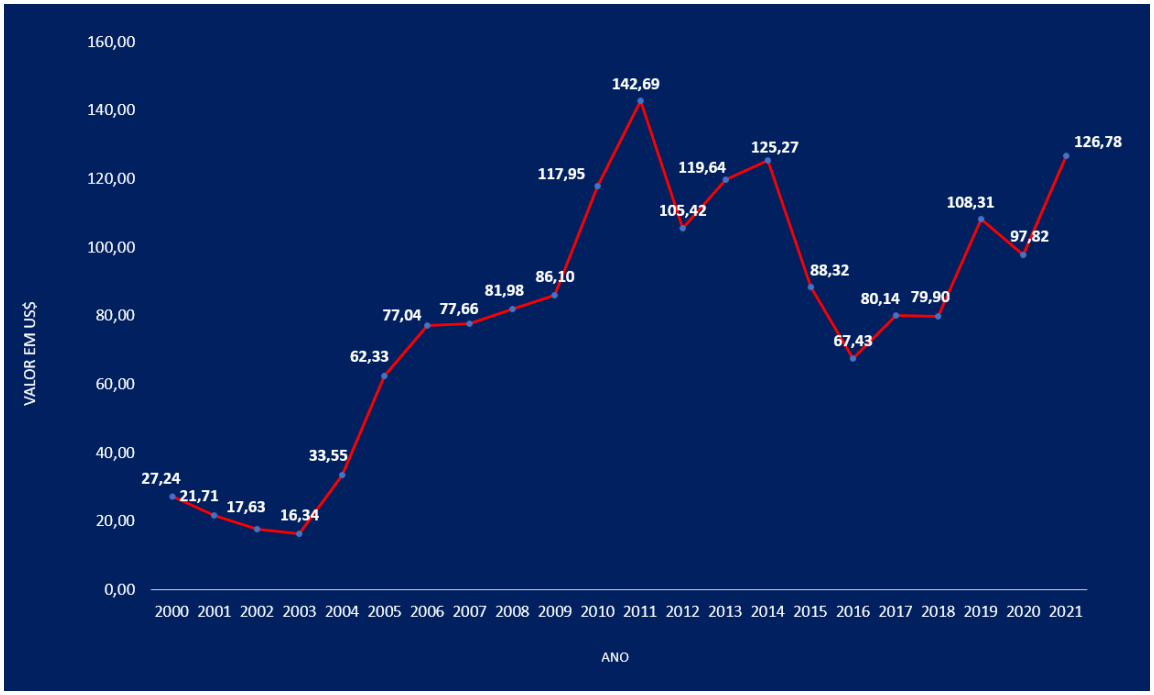
Figura 30 – Depósito da Receita Federal em Foz do Iguaçu em 2004



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu

No Gráfico 23 a seguir, demostra-se um histórico com o valor das mercadorias apreendidas pela Receita Federal em Foz do Iguaçu nos últimos vinte anos.

Gráfico 23 - Histórico do valor das apreensões de mercadorias pela Receita Federal em Foz do Iguaçu no período de - 2000 - 2021



Fonte: Alfândega da Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

Como se pode observar no gráfico acima, os resultados conseguidos pela Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu são impressionantes. Nos últimos vinte anos, foram apreendidas mercadorias que totalizam 1.7 bilhões de dólares. O autor não questiona neste estudo, se o valor é significativo em relação aos valores que entram via contrabando e descaminho, mas sim, apresentar o resultado das operações realizadas pela Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu, no cumprimento de sua missão institucional que é: “Nós administramos o sistema tributário e aduaneiro, contribuindo para o bem-estar econômico e social do país”.

5.1. Dados do comércio formal via porto seco em Foz do Iguaçu

No desenvolvimento do trabalho, outro aspecto que chamou a atenção foram os números relativos ao comércio exterior brasileiro (exportação/importações), ou seja, as trocas do comércio internacional entre Brasil, Argentina, Paraguai e Chile, que são desembaraçados pela Receita Federal no Porto Seco de Foz do Iguaçu, porto seco esse, considerado o maior Porto Seco da América Latina, em relação ao número de caminhões que são liberados em média 700 caminhões dia, com produtos oriundos de importação e exportação.

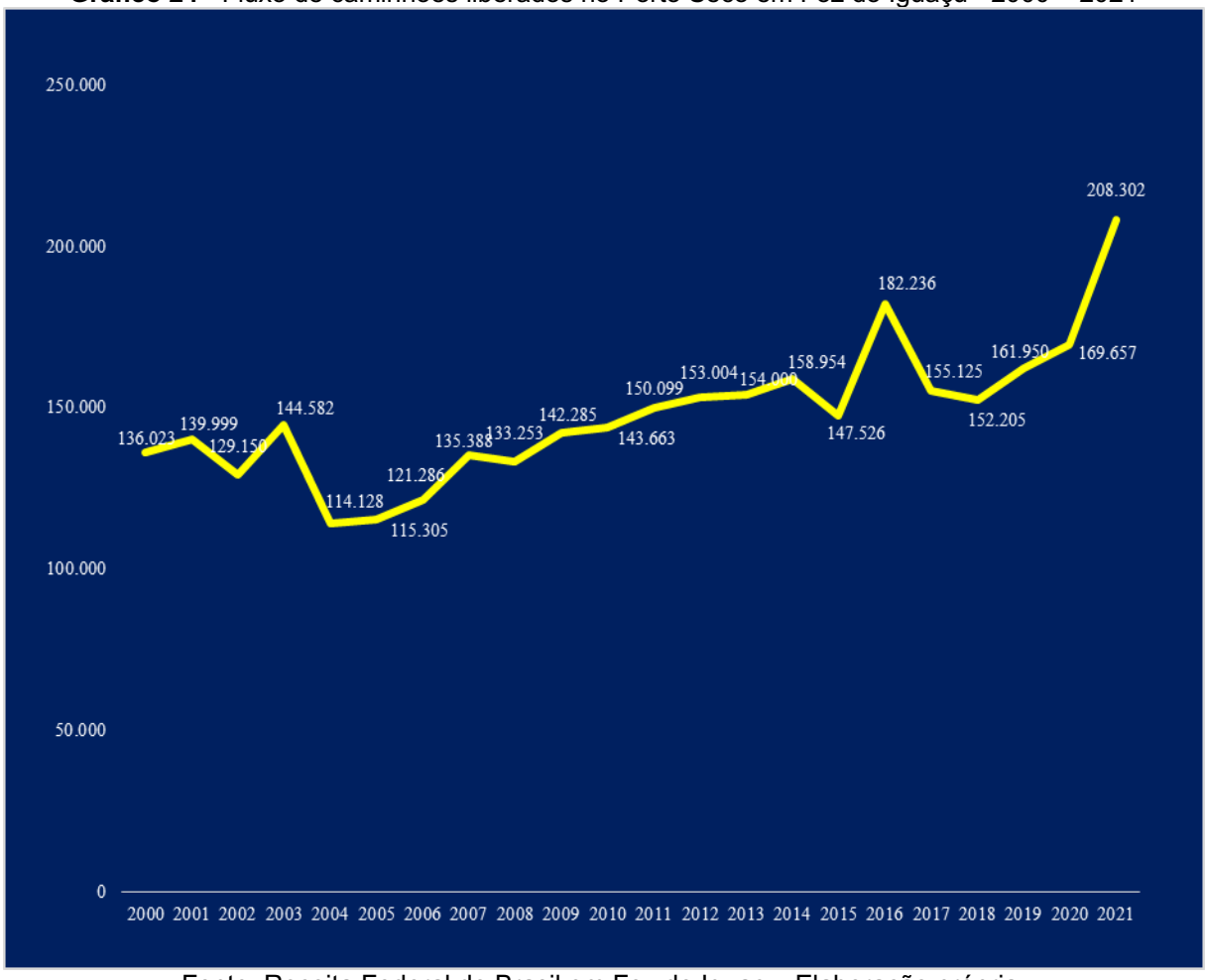
O fluxo de cargas que foram desembaraçadas e liberadas pela Receita Federal no Porto Seco de Foz do Iguaçu, que no ano de 2021, passaram pelo referido porto,

208.302 mil caminhões e movimentou um montante de US$ 5,7 bilhões, sendo US$ 2,2 bilhões em exportações e US$ 3,5 bilhões de importações. Desta forma, pode-se concluir que a cidade de Foz do Iguaçu é um centro de logística terrestre por excelência e com potencial de expansão.

Desta forma, pode-se concluir que a cidade de Foz do Iguaçu é um centro de logística terrestre por excelência e com potencial de expansão para outros modais de transporte.

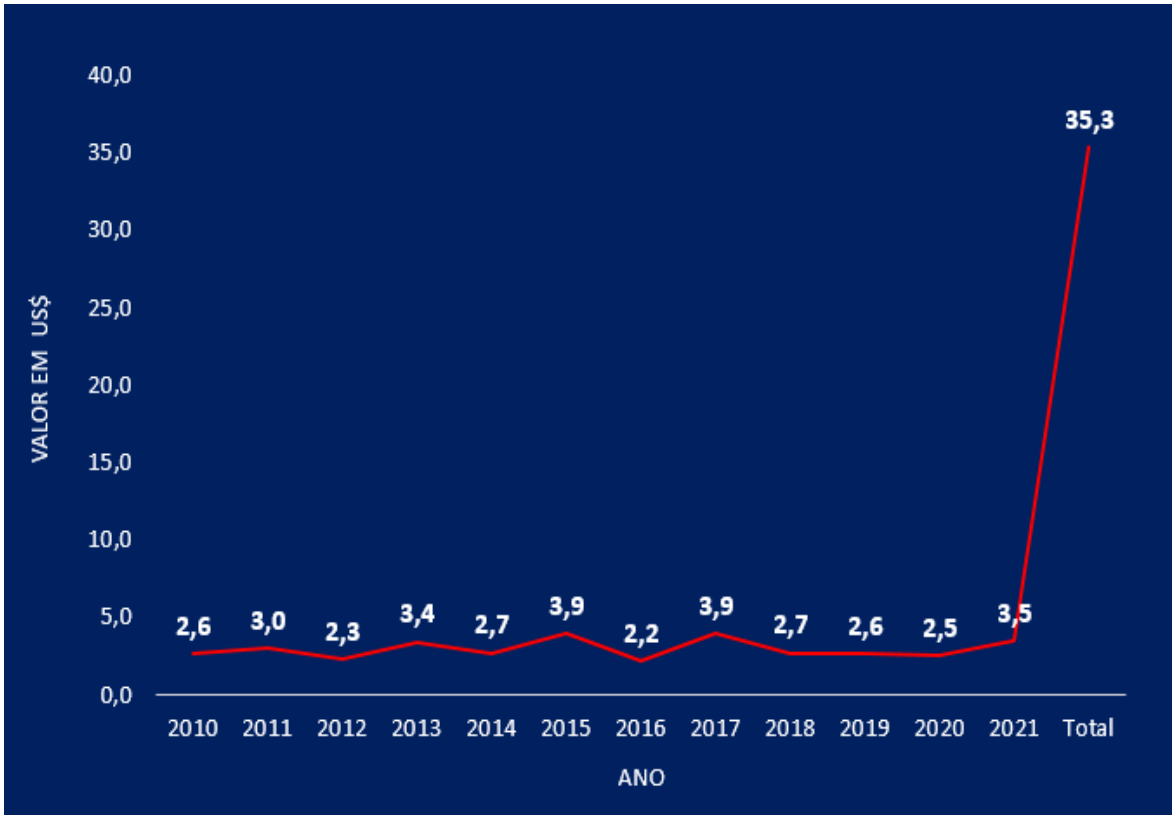
Nos Gráficos 24, 25, 26 e 27, apresenta-se a corrente de comércio e o fluxo de caminhões que foram desembaraçados pela Receita Federal no referido Porto Seco, no período de 2000 a 2021. Ou seja, esses são os resultados positivos do comércio formal que gera empregos, renda e tributos diretos e indiretos aos cofres públicos nas três esferas de governo (federal, estadual e municipal).

Gráfico 24 - Fluxo de caminhões liberados no Porto Seco em Foz do Iguaçu - 2000 – 2021



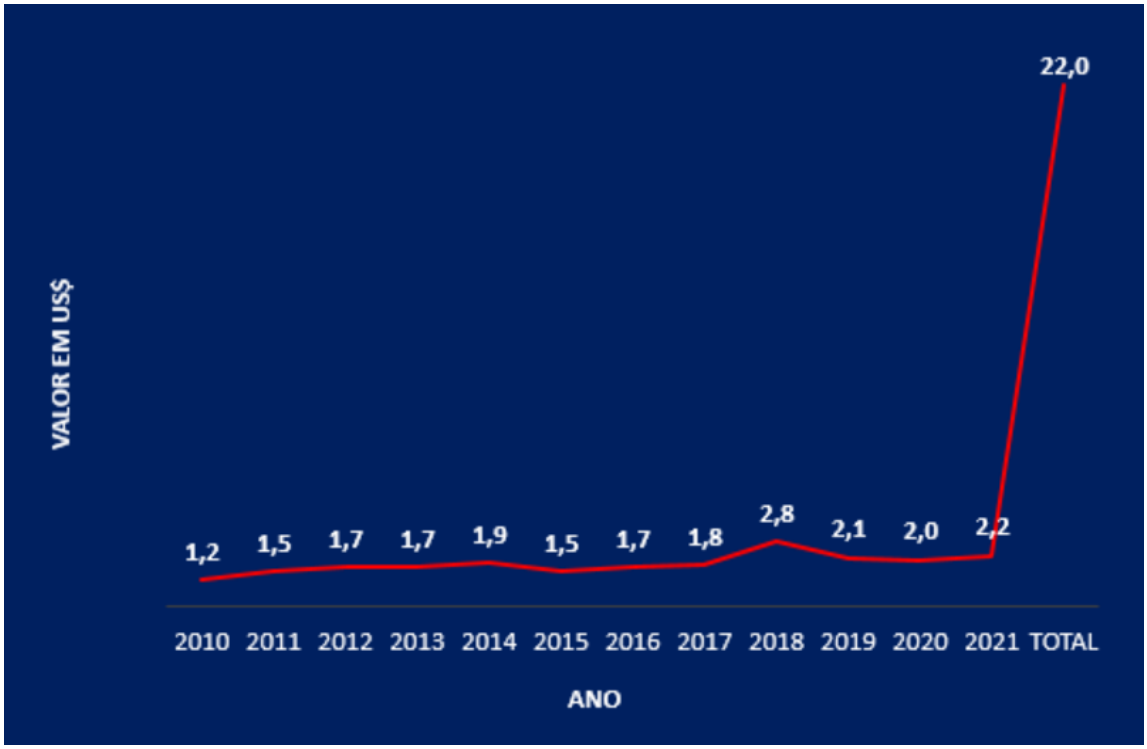
Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

Gráfico 25 - Total de exportações (em milhões de US$) via Porto Seco em Foz do Iguaçu- 2010 a 2021



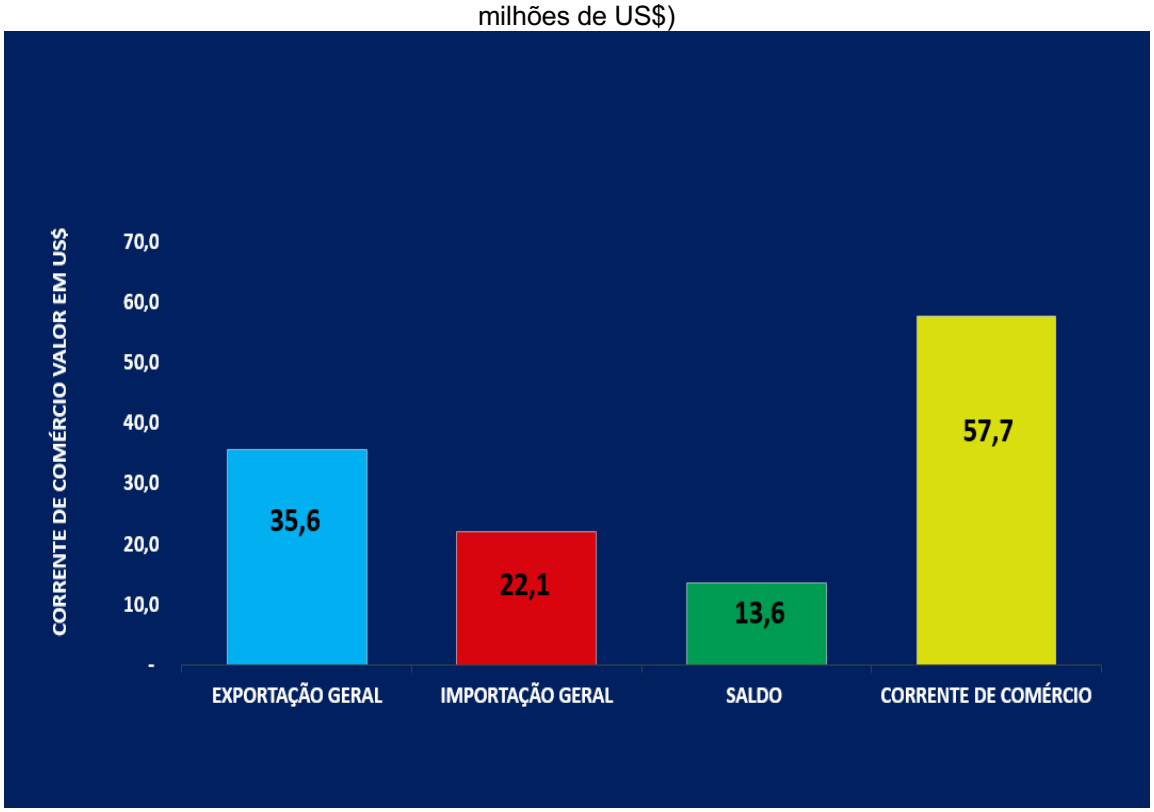
Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

Gráfico 26 - Total de importações (em milhões de US$) via Porto Seco em Foz do Iguaçu- 2010 a 2021



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

Gráfico 27- Fluxo geral de comércio Brasil, Paraguai, Argentina e Chile - 2010 a 2021 (valores em milhões de US$)



Fonte: Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu. Elaboração própria.

Conforme os dados da Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu, no período de 2010 a 2021, o fluxo de comércio via Porto Seco em Foz do Iguaçu, resultaram em uma corrente de comércio entre o Brasil, Paraguai, Argentina e o Chile, na ordem de 57,7 bilhões de dólares. Sendo 35,6 bilhões de dólares em exportações e as importações chegaram a 22,1 bilhões de dólares, que resultaram um saldo positivo de 13,6 bilhões de dólares apenas neste ponto de fronteira

Como pode-se observar da análise dos gráficos acima, percebe se que o setor de serviços (logística), vem crescendo ao longo dos anos e contribuindo para o desenvolvimento econômico e social do município.

Isso pode ser comprovado ao verificar o fluxo de comércio que foi liberado pela Receita Federal via Porto Seco em Foz do Iguaçu nas últimas duas décadas.

Outro dado que chama a atenção é o volume de caminhões que foram liberados nas últimas duas décadas, ou seja, um montante de quase 3,5 milhões de caminhões que foram desembaraçados pela Receita Federal no Porto Seco alfandegado em Foz do Iguaçu.

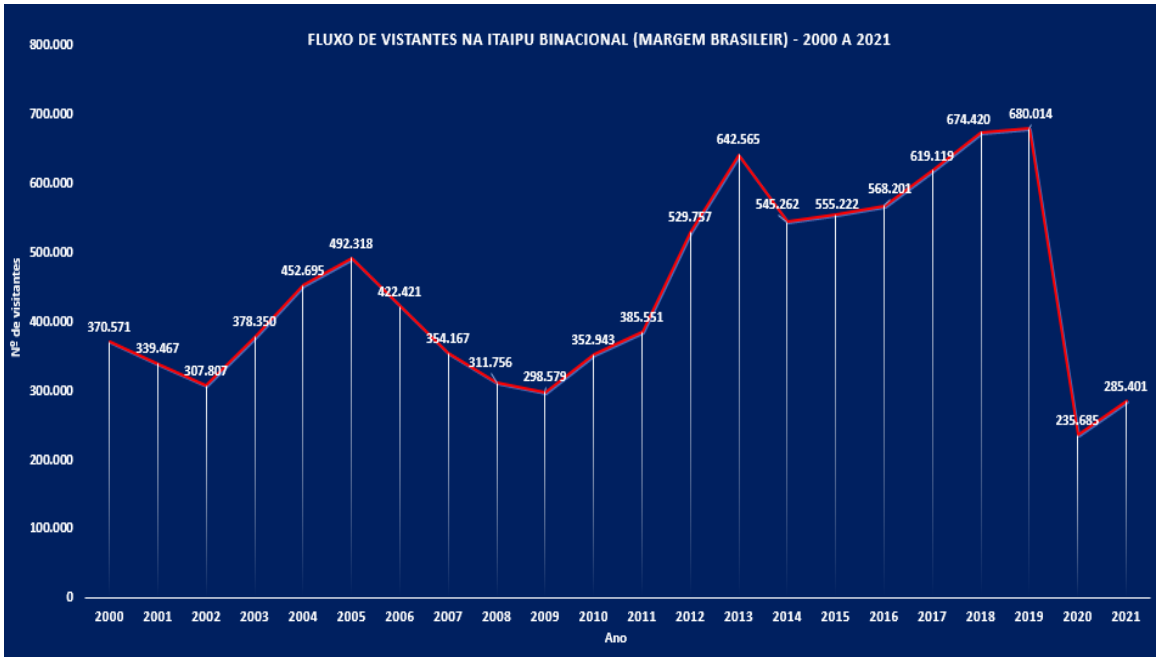
Conforme o exposto, concluiu-se que, o segmento de logística voltado para atender as demandas do comércio exterior, despontam como um setor em expansão e de suma importância para economia de Foz do Iguaçu.

5.2. Fluxo de turistas nos atrativos de Foz do Iguaçu

Entende-se que, o destino Foz do Iguaçu, já superou a velha cultura da “capital da muamba ou capital dos sacoleiros” e vive-se em um novo ciclo do turismo de compras e de visitação nos atrativos naturais e os construídos pelo homem.

Diante do exposto, apresenta-se dados gráficos da evolução histórica do fluxo de visitantes nas Cataratas do Iguaçu, Itaipu Binacional, bem como o número de pessoas embarcadas e desembarcadas no Aeroporto Internacional e no Terminal Rodoviário de Foz do Iguaçu, e o número de veículos que passaram pela praça de pedágio em São Miguel do Iguaçu, com destino a Foz do Iguaçu, nos últimos vinte anos, conforme os Gráficos 28, 29, 30, 31, 32, a seguir.

Gráfico 28 - Número de visitantes na Itaipu Binacional - 2000 a 2021

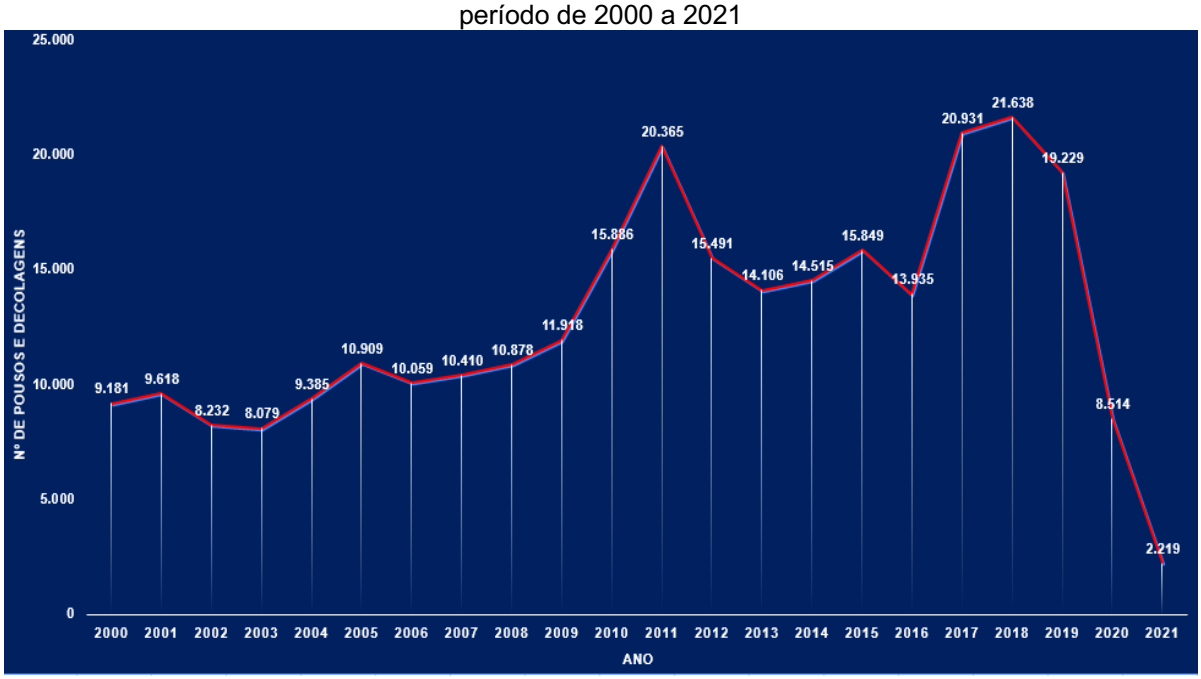


Fonte: Assessoria de Comunicação Social da Itaipu Binacional - Elaboração própria

Conforme noticiado pelas mídias, a visita na hidrelétrica de Itaipu é com certeza um dos grandes atrativos turísticos de Foz do Iguaçu, depois das cataratas do Iguaçu obviamente. O gráfico acima nos revela um crescimento exponencial do número de visitantes na maior hidrelétrica do mundo nos últimos vinte anos.

Apesar da queda no número de visitantes nos anos 2020 e 2021, em consequência da pandemia da Covid-19, em 2022 com a normalização da pandemia, o número de visitantes voltaram crescerem e quem sabe o número de visitantes no Complexo Turístico Itaipu, volte aos patamares existentes antes da pandemia da Covid-19.

Gráfico 29 - Número de pousos e decolagens no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu no período de 2000 a 2021

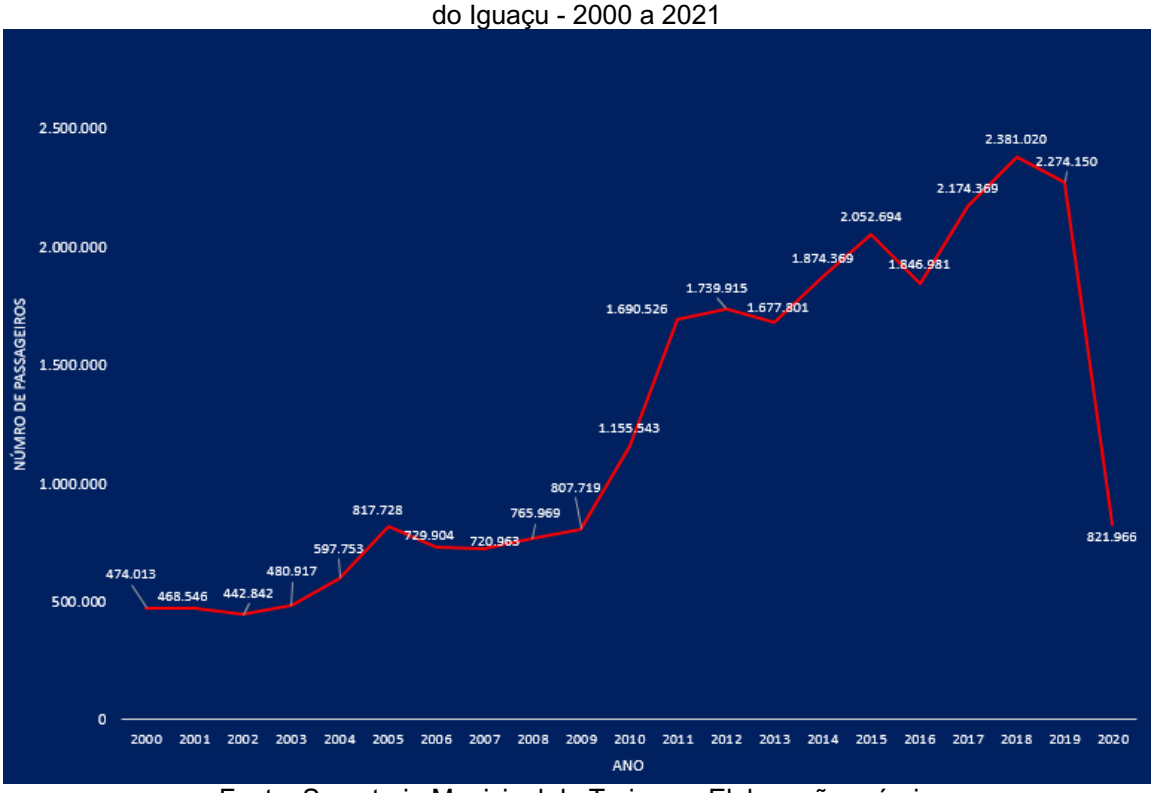


Fonte: Secretaria Municipal de Turismo - Elaboração própria

No gráfico acima, pode-se observar que a partir da retomada do controle do fluxo intenso de compristas que vinham para fronteira buscar produtos no Paraguai para revender em suas cidades, foi diminuindo com o fim da logística dos ônibus que eram utilizados para o transporte das mercadorias. A cidade passou a ser mais segura com a atuação das forças de segurança, e propiciaram a vinda de turistas que de fato passaram a frequentar os equipamentos oferecidos pelo setor de turismo e usufruir desses atrativos durante suas estadas em nossa cidade. O aeroporto internacional de Foz do Iguaçu teve um movimento total (de pouso e decolagem) de 9.181, passou a ter picos de mais 20 mil pousos e decolagens ao longo dos anos dois mil, tornando-se um dos aeroportos com maior movimento em território nacional, superando o de muitas capitais. Obviamente que não se pode levar em consideração os números dos anos 2020 e 2021 em virtude da consequência da pandemia da Covid-19.

A seguir, destaca-se no Gráfico 32, o número de passageiros embarcados e desembarcados no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu no período de 2000 a 2021.

Gráfico 30 - Movimento Anual de Passageiros (embarcados e desembarcados) no Aeroporto de Foz do Iguaçu - 2000 a 2021



Fonte: Secretaria Municipal de Turismo - Elaboração própria

No gráfico acima, pode-se observar o aumento exponencial do número anual de passageiros embarcados e desembarcados no aeroporto internacional de Foz do Iguaçu no período de 2000 a 2021. Esse crescimento exponencial pode ser comprovado ao quando se observa que o número de passageiros embarcados e desembarcados, supera mais de um milhão de passageiros no ano de 2010 e mais de dois milhões de passageiros no ano 2015, e se manteve nesse ritmo crescente até ano de 2019 e se chegou a uma redução drástica com a chegada da pandemia da Covid-19.

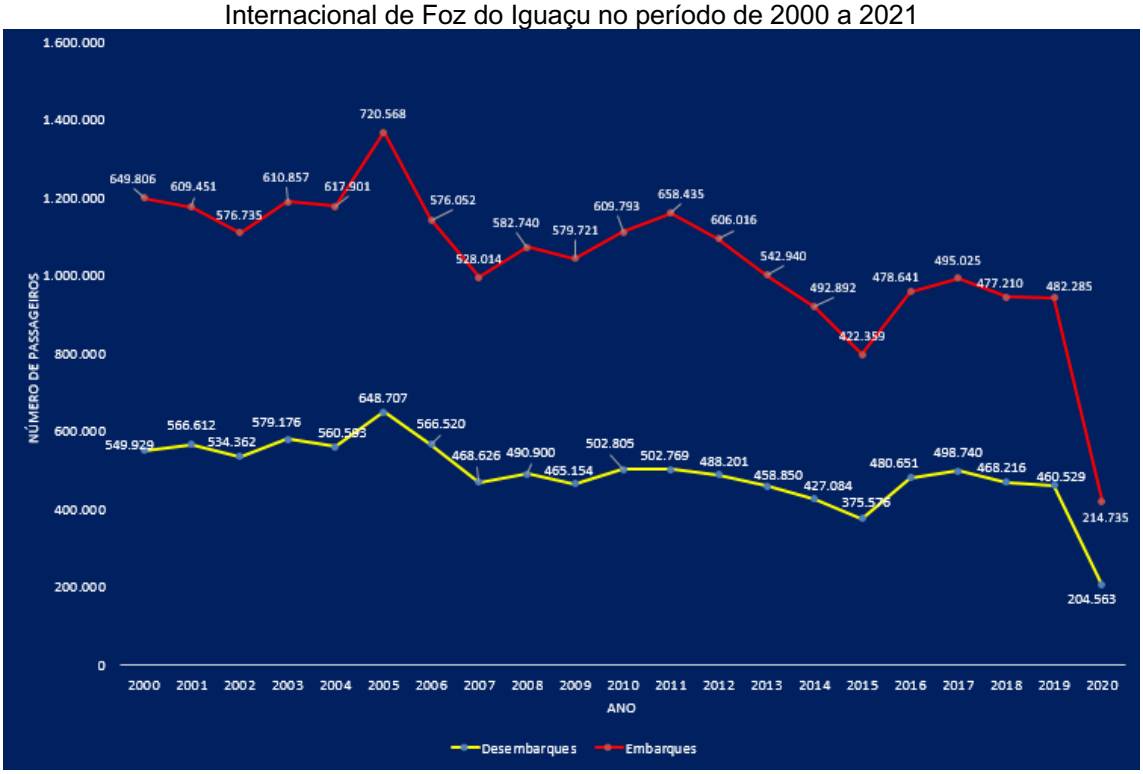
Fica a pergunta para os futuros pesquisadores. Será que esse crescimento exacerbado do número de passageiros está ligado com a mudança do perfil da economia de Foz do Iguaçu e aos inúmeros investimentos públicos e privados ali consolidados? Entende-se que, esse movimento de fato se deve às mudanças estruturantes da economia de Foz do Iguaçu nos últimos vinte anos e também em consequência ao ambiente mais seguro que foi proporcionado pela presença mais

intensa das forças de segurança neste ponto de fronteira e pelas operações realizadas pela Receita Federal.

Destaca-se a partir da retomada do controle do fluxo intenso de compristas que vinham para fronteira buscar produtos no Paraguai para revender em suas cidades, foi diminuindo com o fim da logística dos ônibus que eram utilizados para o transporte das mercadorias. A cidade passou a ser mais segura com a atuação das forças de segurança, e propiciaram a vinda de turistas que de fato passaram a frequentar os equipamentos oferecidos pelo setor de turismo e usufruir desses atrativos durante suas estadas em nossa cidade.

No Gráfico 31 abaixo, apresenta-se os dados referentes ao número de passageiros embarcados e desembarcados no Terminal Rodoviário de Foz do Iguaçu no período de 2000 a 2021.

Gráfico – 31 -Total de passageiros embarcados e desembarcados no Terminal Rodoviário Internacional de Foz do Iguaçu no período de 2000 a 2021

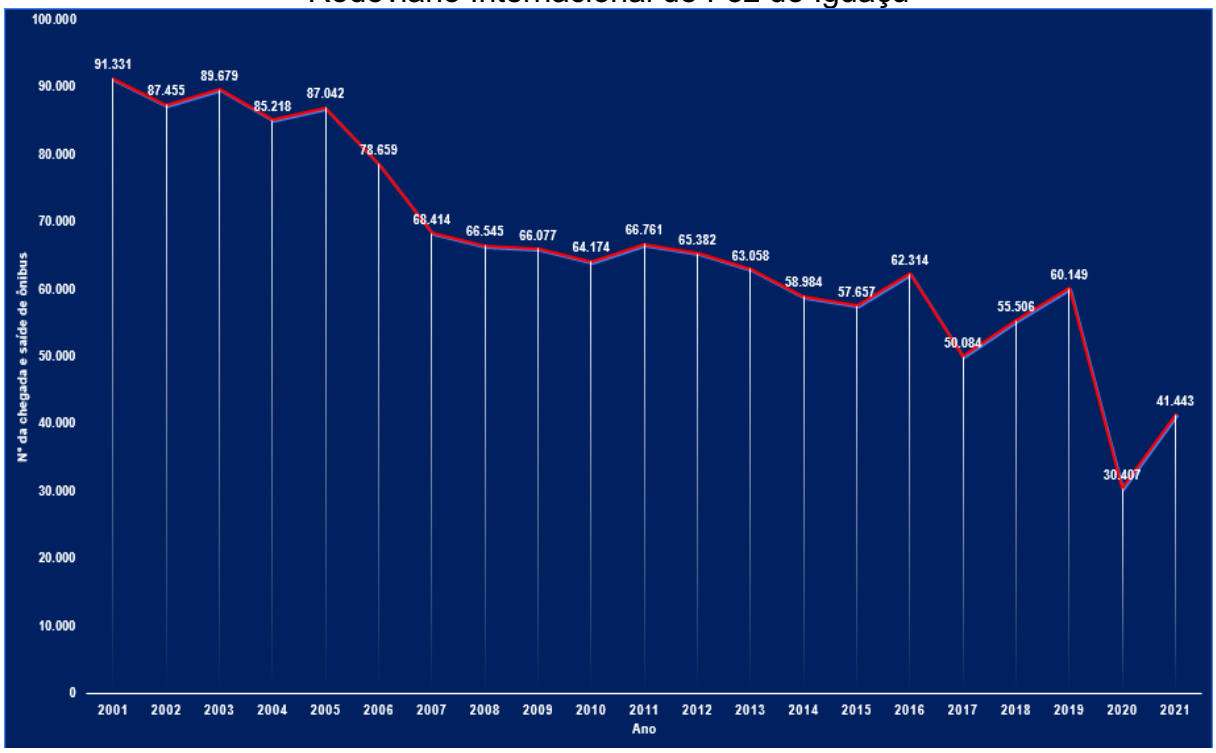


Fonte: Secretaria Municipal de Turismo - Elaboração própria

Observando os dados do gráfico acima, nota-se uma queda significativa do número de passageiros embarcados no Terminal Rodoviário Internacional de Foz do Iguaçu, a partir da intensificação dos trabalhos de combate ao contrabando e descaminho realizado pela Receita Federal em parceria com os demais órgãos de segurança.

No Gráfico 32 a seguir, apresenta-se o histórico do número de chegadas e saídas de ônibus do Terminal Rodoviário Internacional de Foz do Iguaçu, no período de 2001 a 2021.

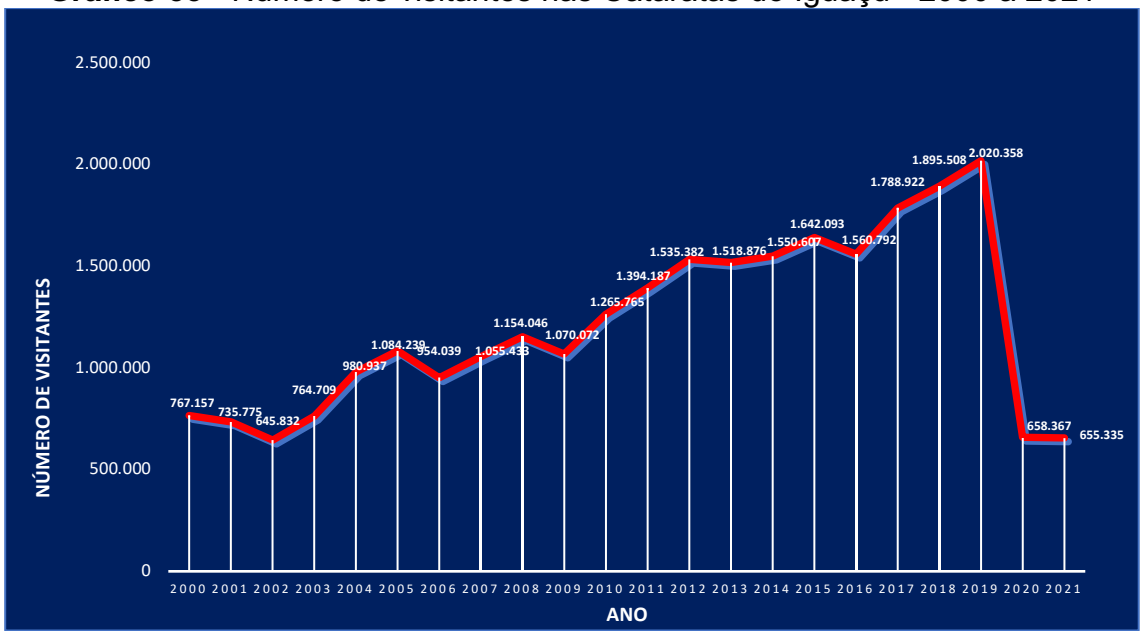
Gráfico 32 - Fluxo de chegada e saída de ônibus de linha regular no Terminal Rodoviário Internacional de Foz do Iguaçu



Fonte: Secretaria Municipal de Turismo - Elaboração própria

No Gráfico 33 a seguir, apresenta-se o histórico anual do número de visitantes nas Cataratas do Iguaçu, no período de 2000 a 2021.

Gráfico 33 - Número de visitantes nas Cataratas do Iguaçu - 2000 a 2021

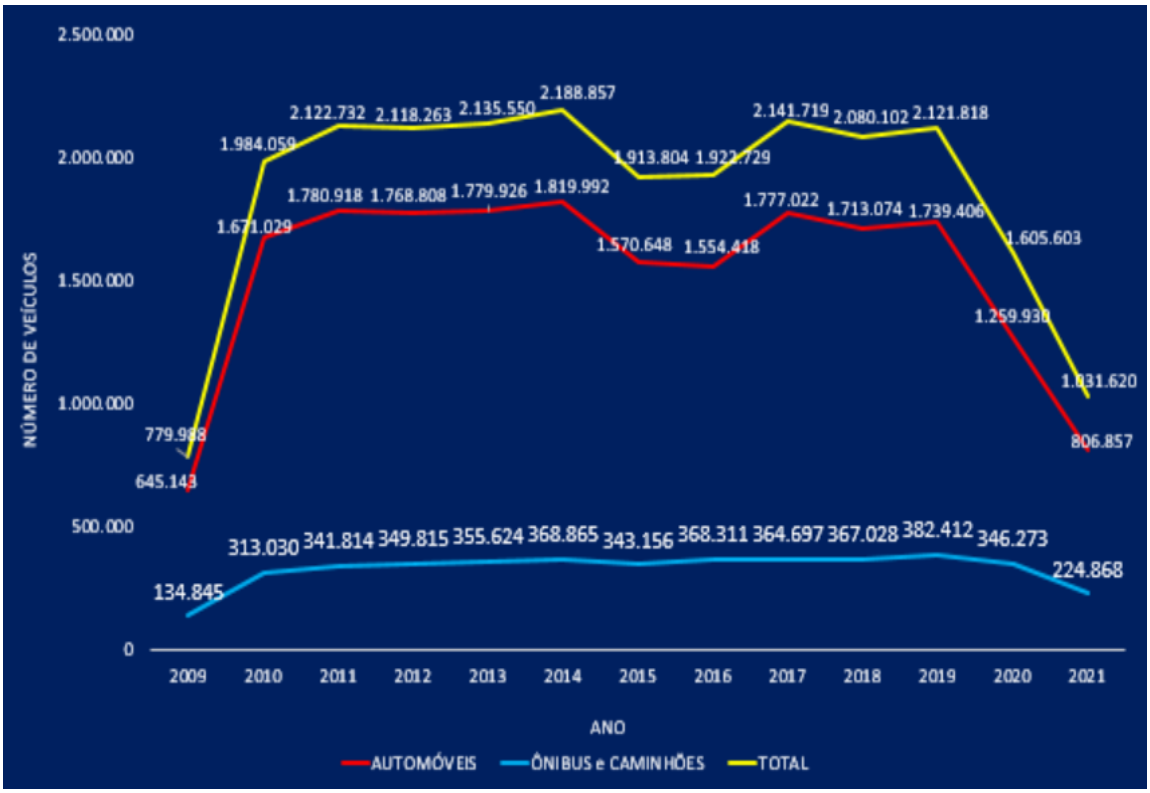


Fonte: Secretaria Municipal de Turismo - Elaboração própria

O gráfico acima revela que o segmento de turismo vem desempenhando um papel importante na economia de Foz do Iguaçu. Como pode-se observar, a partir do ano 2007, o número de visitantes nas Cataratas do Iguaçu cresce de maneira significativa. Observa-se que a queda do número de visitantes nos anos 2020 e 2021, são em consequência da pandemia da Covid-19. Segundo a administração do Parque Nacional, o espaço foi fechado de 18 de março e 10 de junho e de 1º de julho a 4 de agosto de 2020, em decorrência das restrições impostas pela pandemia da Covid-19.

Apresenta-se a seguir o Gráfico 34, dados referentes ao aumento do fluxo de veículos que passaram pela praça de pedágio de São Miguel do Iguaçu, no período de 2009 a julho de 2021.

Gráfico 34 - Tráfego de veículos na praça de pedágio em São Miguel do Iguaçu sentido Cascavel/Foz



Fonte: Ecocataratas - Elaboração própria

O gráfico acima mostra que enquanto os números de automóveis apresentam um acréscimo de circulação com destino a Foz do Iguaçu. Enquanto o número de caminhões se mantém constante ao longo dos anos. Fato este que demonstra a importância do setor de logística na cidade de Foz do Iguaçu.

A busca pela mudança do perfil econômico de Foz do Iguaçu era o que a Receita Federal buscava ao intensificar suas ações de combate ao contrabando e

descaminho durante o longo dos anos 2000. Mas, entretanto, até colheita desses resultados levariam um certo tempo para acontecer e ocorrer uma nova mentalidade e ou cultura do segmento do setor de turismo.

Esse momento tão esperado, pode-se concluir com certo acerto que ele chegou e vem possibilitando uma nova alavancagem do setor de turismo na cidade de Foz do Iguaçu. Essa mudança do modo de pensar e agir, vem mostrando a Foz do Iguaçu a sua verdadeira vocação com seus atrativos naturais e os construídos pelos homens no final do século XX e início do século XXI.

Este processo de legalização atraiu para esse ponto da tríplice fronteira os investimentos privados necessários para uma nova fase da economia de Foz do Iguaçu e dos países limítrofes, gerando mais empregos, mais rendas e mais arrecadação aos cofres públicos que podem ser revertidos em benefício da coletividade.

Boa parte dos investimentos realizados na cidade são direcionados à expansão da oferta hoteleira. A Secretaria de Turismo de Foz do Iguaçu estima que no período de 2007 até 2014 a cidade tenha recebido cerca de R$930 milhões destinados ao setor de turismo, entre hotéis, estabelecimentos comerciais, restaurantes e atrativos.

Outro segmento em franca expansão é o de shopping centers, sendo que dois empreendimentos já estão em construção pelos grupos Catuaí, de Londrina, e Tecla, de Curitiba. Um dos investimentos é o Palladium Shopping Center Foz do Iguaçu, situado na Avenida das Cataratas, próximo ao acesso à Argentina, e que contará com 147 mil m² de área bruta locável e receberá investimentos de R$250 milhões. Serão 220 lojas, 12 lojas âncoras, oito restaurantes, uma praça de alimentação com cerca de 20 lojas, cinemas e academia. Após sua conclusão, o Palladium Shopping será um dos cinco maiores de todo o Estado.

Para confirmar o acima exposto, destaca-se a seguir os dados publicados no Jornal Gazeta do Povo de 08 de janeiro de 2014, e apresentados no livro Subcultura delinquente na tríplice fronteira: além da fronteira entre o crime e a repressão. (ABREU, 2017, p. 14), sobre investimentos realizados em Foz do Iguaçu.

Tabela 3 - Investimentos para Foz do Iguaçu e região

VALORES

Confira abaixo os investimentos para Foz do Iguaçu e região:

HOTÉIS E SHOPPINGS

Estabelecimento	Valor investido	Inauguração
Bourbon Ciudad del Este	R$ 35,1 milhões	2016
Bourbon Foz do Iguaçu	R$ 65,6 milhões	2015
Mabu Interludium Hotel	R$ 17 milhões	2014
Shopping Palladium	R$ 247 milhões	2015
Shopping Catuaí	R$ 240 milhões	2015

TOTAL - 2007 A 2014

Meios de hospedagem já existentes	R$ 310 milhões
Meios de hospedagem em construção	R$ 262 milhões
Equipamentos e serviços (shoppings, lojas)	R$ 535 milhões
Gastronomia	R$ 18 milhões
Atrativos	R$ 40 milhões

Fonte: Secretaria de Turismo, Redação.

Ainda sobre o aumento dos investimentos realizados em Foz do Iguaçu, destacamos o que foi publicado na reportagem no periódico GDia, de 15 a 18 de abril de 2022, na página 02, traz entrevista com o prefeito Chico Brasileiro sobre os investimentos que vem ocorrendo em Foz do Iguaçu, conforme transcrevemos abaixo.

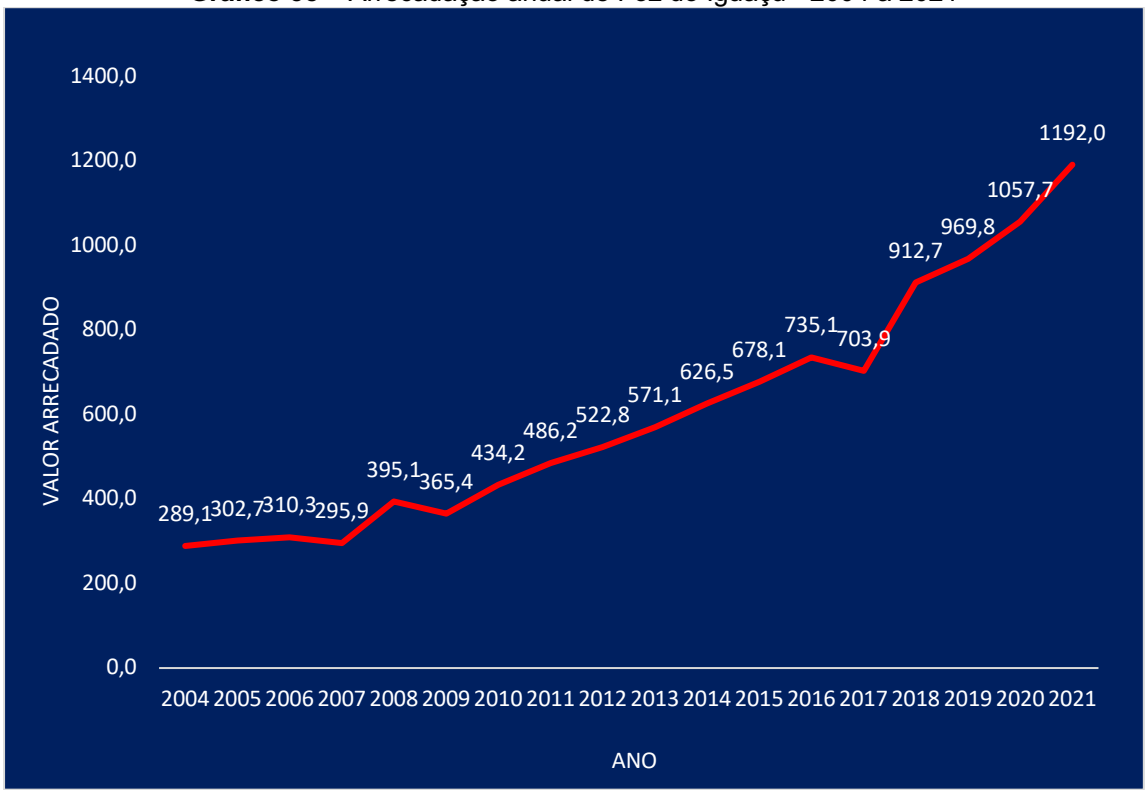
> O prefeito Chico Brasileiro (PSD) destacou nesta quinta-feira, 14, que Foz do Iguaçu já vive um novo momento econômico com R$3 bilhões em investimentos públicos e privados. Chico Brasileiro afirmou ainda que o turismo, uma das principais atividades da cidade, já apresenta visitação nos atrativos e ocupação nos hotéis de períodos antes da pandemia.

> Todos os dias estão chegando novas empresas para se instalar em Foz do Iguaçu nas áreas do turismo, tecnologia, uma área que se tornou prioritária nesta parceria com o PTI, inovação e em outros ramos de serviços, como a saúde, construção, comércio e exportação.

Com base nos dados acima apresentados, pode-se observar que Foz vem recebendo novos investimentos nos vários segmentos da prestação de serviço e de forma mais expressiva na área de turismo, lazer e da logística.

A seguir, apresenta-se no Gráfico 35, o comportamento da arrecadação anual pela Secretaria Municipal da Fazenda de Foz do Iguaçu, no recorte histórico de 2004 a 2021.

Gráfico 35 – Arrecadação anual de Foz do Iguaçu - 2004 a 2021



Fonte: Secretaria Municipal da Fazenda de Foz do Iguaçu. Elaboração própria

Conforme o observado no gráfico acima, a mudança do perfil econômico de Foz do Iguaçu, trouxe reflexos positivos também na arrecadação de tributos pela Secretaria da Fazendo Municipal. Esse incremento da arrecadação pode ter ocorrido de algumas formas como a correção anual do INPC, majoração de alíquota do ISSQN, aumento do incentivo da regularização e formalização, a correção da base de cálculo do IPTU, programas de refis que também possibilitaram o incremento das receitas do município.

Por fim, destaca-se a seguir aspectos relativos ao ponto de vista sobre os dados da violência. Julgamos relevante quando olhamos os números de homicídios que ocorriam em nossa cidade com notícias vexatórias da cidade de Foz do Iguaçu, como a que citamos abaixo.

No dia 27/02/2007, a Gazeta do Povo publicou um artigo com a manchete que Foz do Iguaçu se destaca negativamente no Mapa da Violência no Brasil, conforme destaca-se a seguir.

Foz do Iguaçu se destaca negativamente no Mapa da Violência no Brasil. A cidade do PR encabeça a lista dos municípios brasileiros com maiores taxas médias de homicídios juvenis; é também o 11.º colocado em taxas de homicídios e o 5.º na lista dos municípios em taxas médias de óbitos por armas de fogo.

A cidade de Foz do Iguaçu, no Oeste do Paraná, se destacou negativamente na pesquisa Mapa da Violência dos Municípios Brasileiros, versão mais abrangente do Mapa da Violência 2006 – Os Jovens do Brasil, lançado em novembro de 2006. O resultado do estudo foi divulgado nesta terça-feira pela Organização dos Estados Ibero-Americanos (antiga OEA).

A pesquisa (veja o estudo completo) é um diagnóstico referente a cada um dos 5.560 municípios brasileiros referente ao período que compreende os anos de 1994 e 2004. Os resultados do estudo, obtidos com base nos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde, conclui que 10% dos municípios brasileiros concentram 71,8% dos homicídios, e que, desde 1999, a violência vem crescendo no interior dos estados e estagnado nas regiões metropolitanas.

O Paraná no Mapa

Prova disso é a posição incômoda da cidade de Foz do Iguaçu, no Oeste do Paraná, que ocupa a 11.ª colocação, dos 556 municípios brasileiros com maiores taxas médias de homicídios (em 100 mil habitantes) na população total. Foz, segundo o estudo, apresenta taxa média de 94,3 - é a cidade do Paraná com maior índice. Os óbitos por homicídio no Brasil acontecem principalmente em 556 cidades. Dos 48.345 óbitos por esta causa, ocorridos em 2004, 34.172 foram registrados nessas cidades. Os estados com maior número de municípios violentos são Pernambuco, Rio de Janeiro e Rondônia. Os números são mais alarmantes se comparados aos civis mortos na invasão do Iraque, que já contabiliza quase 63 mil em quatro anos de conflito. Foz do Iguaçu encabeça a lista com maiores taxas de homicídios na população jovem. Foz do Iguaçu volta a se destacar, negativamente, na pesquisa. A cidade do Oeste paranaense encabeça a lista dos 10% dos municípios brasileiros com maiores taxas médias de homicídio (em 100 mil habitantes) na população jovem. De acordo com a pesquisa, a taxa média em Foz é de 223,3. Piraquara, na região metropolitana de Curitiba, é a 26.ª com taxa de 145,6%. Os municípios da região Oeste voltam a aparecer: Santa Lúcia com taxa de 138,7 ocupa a 32.ª colocação, Guaíra tem taxa média de homicídio na população jovem de 136,7 e está na 37.ª na lista. Cascavel aparece na 394.ª colocação com taxa média de 60.2 homicídios juvenis. Campina Grande do Sul, também na região metropolitana de Curitiba, segundo o estudo, tem taxa média de 108,9 e aparece na 92.ª posição. Londrina, no Norte do estado, está em 113.ª com taxa de 102,7. Com taxa média de 81,9 homicídios, Curitiba está em 205.ª na lista dos 556 municípios de todo o Brasil. Próximo da capital, está Almirante Tamandaré na 219.ª posição com taxa de 79 homicídios juvenis. Ainda na região metropolitana, figuram na lista Pinhais, na 307.ª posição com taxa de 68,5; Araucária em 322.ª com taxa média de 66,9, e Fazenda Rio Grande que tem taxa média de 61,8 e ocupa a 379.ª posição.

Entre 1994 e 2004, a pesquisa mostra que os homicídios na população jovem saltaram de 11.330 para 18.599, com aumento decenal de 64,2%, crescimento bem superior ao da população total: 48,4%.

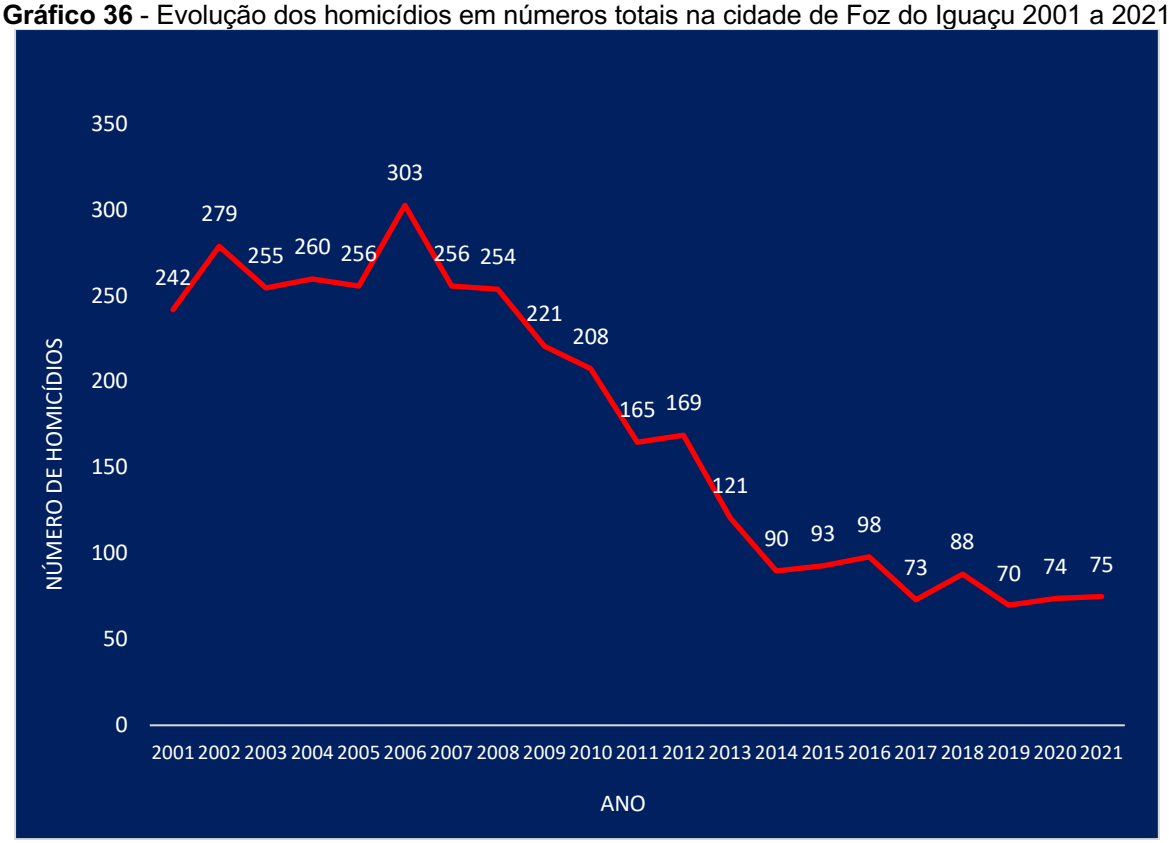
Foz é o 5.º em óbitos por armas de fogo

> Mais uma vez Foz do Iguaçu aparece de forma negativa na pesquisa quando são analisados os municípios com maiores taxas médias de óbitos por armas de fogo (em 100 mil habitantes) na população total. A cidade paranaense é o quinto município de todo o Brasil com a maior taxa - 84,8%. Quem encabeça esta lista é o município de Colniza, no Mato Grosso, seguido por Serra, no Espírito Santo, Coronel Sapucaia em Mato Grosso, e o município carioca Itaguaí.

A cidade de Foz do Iguaçu no decorrer dos anos 2000, recebeu o título negativo de ser umas das cidades mais violentas do país, quando se analisa o número de homicídios em relação às maiores taxas médias de homicídios (em 100 mil habitantes) na população total.

Realizou-se uma pesquisa histórica junto ao site da Secretaria de Segurança do Estado do Paraná e elaborou-se o Gráfico 36 abaixo, demonstrando a evolução histórica dos homicídios dolosos na cidade de Foz do Iguaçu, no período de 2000 a 2021.

Gráfico 36 - Evolução dos homicídios em números totais na cidade de Foz do Iguaçu 2001 a 2021



Fonte: http://www.seguranca.pr.gov.br/CAPE/Estatisticas - Elaboração própria

Nesse gráfico pode-se observar que, uma presença mais intensa do Estado Brasileiro e a realização de operações de combate aos crimes de contrabando e descaminho neste ponto de fronteira (Foz do Iguaçu e Ciudad del Este), contribuíram de maneira significativa na redução do número de homicídios, em decorrência de

ações realizadas em conjunto dos órgãos de segurança pública, juntamente com a Receita Federal.

O Gráfico acima revela que, no período entre os anos de 2004 e 2008, foi ápice do número de homicídios em Foz do Iguaçu. Mas que ao passar dos anos esses números têm sofrido uma queda significativa. Entende-se que, essa redução, deve-se ao fato de uma atuação mais efetiva dos órgãos de segurança, com a realização de operações com esse escopo de aumentar a segurança pública, como por exemplo a operação Foz Segura, organizada pela Secretaria de Segurança do Estado do Paraná.

Sobre o aspecto do aumento das forças de segurança e de operações policiais, destacamos abaixo o que Araguari traz em sua dissertação de mestrado com o tema: Subcultura Delinquente na Tríplice Fronteira – Além da Fronteira entre o crime e a repressão de 2017.

> Isso ocorre, principalmente, devido às operações de blindagem da fronteira, que em princípio correspondem aos anseios sociais de combate ferrenho ao crime na busca de uma desejada "sensação de segurança", talvez até contraditória em si mesma, pois a manutenção efetiva de condições aceitáveis de segurança pública não está relacionada, necessariamente, com a simples "sensação" de sua existência. Essas operações de intensa fiscalização, implementadas principalmente por forças federais (as Forças Armadas, a Receita Federal e a Polícia Federal) acabam estranhamente "incomodando" aqueles mesmos defensores da eliminação sumária dos delinquentes, e não é todo descabido admitir que essa radical mudança de posicionamento se verifica por força de interesses econômicos. "Sentir-se seguro", nesse contexto, passa a ser secundário, uma vez que, apesar de o bloqueio fronteiriço reprimir a criminalidade violenta e o contrabando, também impede que o contrabandista gaste seu dinheiro na fronteira, não somente por deixar de comprar mercadorias estrangeiras, mas, principalmente, pelo prejuízo ocasionado ao próprio comércio formal da cidade, já em território brasileiro. (ABREU, 2017, p. 50 - 51).

Nas cidades de fronteira, nos parece ter um ambiente bastante propício para o cometimento dos crimes de contrabando, de descaminhos e de tráfico de drogas e armas. Destacamos o que Souza menciona em sua tese de doutorado sobre as instabilidades próprias das áreas de fronteira, conforme a seguir:

> As instabilidades próprias das áreas de fronteira, que permitem uma circulação muito grande de produtos e pessoa, e que são esconderijos adequados para atividades marginais, favorecem o crescimento do número de atos ilícitos de toda ordem, bem como tornaram práticas comuns o contrabando, o roubo e o narcotráfico, praticados como alternativa ao desemprego. (CATTA, 1994, P. 114, apud, APARECIDA DARD DE SOUZA, 2009, p. 55).

Relata abaixo o que o Delegado Araguari (2017), que foi chefe da Delegacia Especializada de homicídios e elucidou centenas de homicídios ocorridos em Foz do Iguaçu, sobre o contrabando e os seus crimes conexos.

> É neste mesmo ambiente que, combatido pelas polícias e demais órgãos repressores, o contrabando nasce, desenvolve-se e é frequentemente idolatrado e mesmo sacralizado por aqueles que dele dependem, ou já dependeram, direta ou indiretamente. A normalização ou a aceitação tácita – e outras vezes ostensiva e mesmo propagandeada – das atividades de contrabando em Foz do Iguaçu permite ou, até mesmo, gera situações de enfrentamento entre sistemas culturais aparentemente opostos, mas intimamente interligados, geradores de nuances extremamente particulares à região de fronteira, em que a ilicitude é relativizada, alardeada e até desejada, mesmo por aqueles que, institucionalmente, exercem atividades econômicas do âmbito formal da legalidade. (ABREU, 2017, p. 47).

Durante os anos 2000, o que se observa na fronteira de Foz do Iguaçu, é o aumento significativo da morte de violentas que conferiu a cidade de Foz do Iguaçu, um posicionamento negativo no ranking de cidades violentas com as maiores taxas médias de homicídios (em 100 mil habitantes) na população total.

Sobre esse tema, apresenta-se o que Araguari (2017) traz em sua dissertação de mestrado, conforme passa-se a expor:

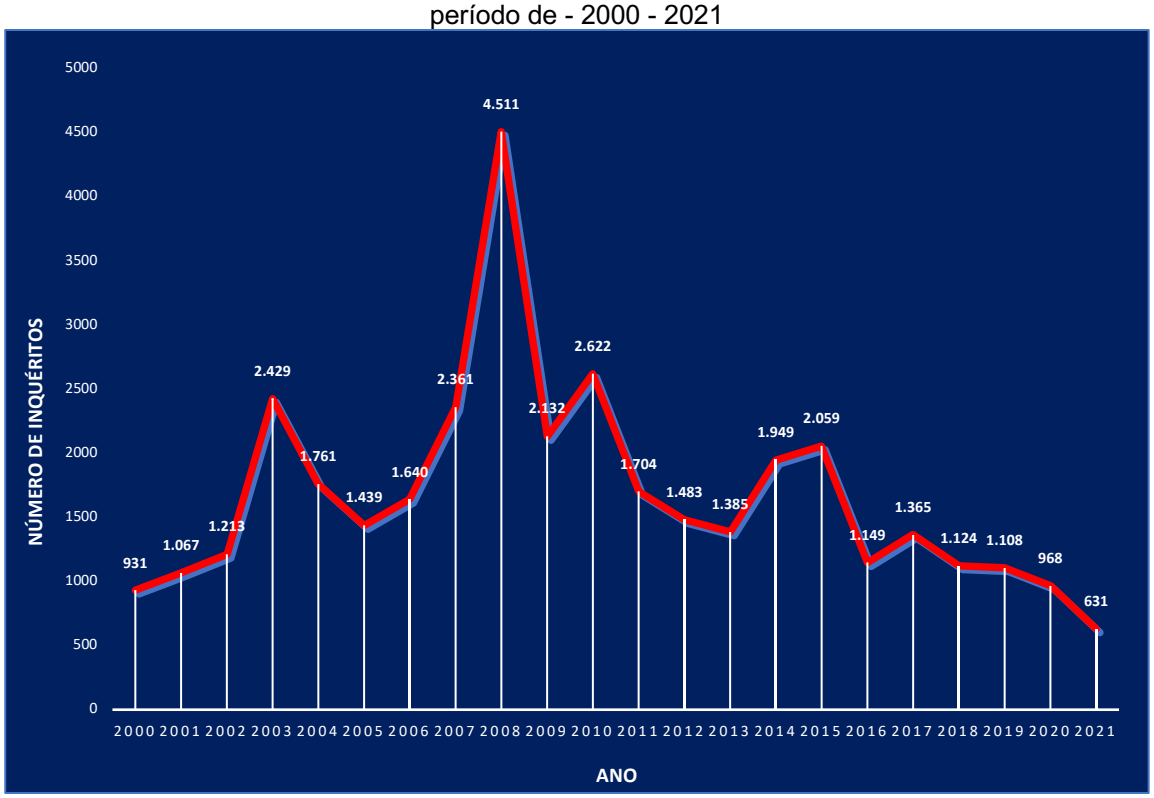
> O Mapa da Violência 2011 – Os Jovens do Brasil (WAISELFISZ, 2011ª), elaborado a partir das estatísticas sobre mortes violentas dos anos de 2006 a 2008, colocou Foz do Iguaçu no 54º lugar dentre os municípios brasileiros com 10 mil habitantes ou mais que registraram o maior número de homicídios. O mesmo documento alçou a cidade da tríplice fronteira ao 15º lugar no ranqueamento dos municípios com mais de 10 mil habitantes ou mais em termos de homicídios juvenis. Ainda no que ser refere aos homicídios contra jovens, Foz do Iguaçu registrou a marca de 1º lugar nacional do Índice de Homicídios na Adolescência – IHA nos anos de 2006 (UNICEF, 2009) e 2007 (UNICEF, 2010), de modo a se atribuir à cidade uma rotulação de violência tal que, mesmo nos anos seguintes, sua imagem permaneceu insistentemente vinculada a este recorde negativo. (ABREU, 2017, p. 54).

Diante dos números apresentados, nos parece que Foz já superou a tempos essa imagem negativa ocasionada pelo número elevado de homicídios proporcionalmente ao número de habitantes, e também pode-se inferir que no aspecto da segurança pública, o mapa que da violência na cidade está em índices “aceitáveis”, por se tratar de uma cidade de tríplice fronteira, onde o ambiente é propício para o

cometimento de todos os tipos de ilicitudes e onde o ilegal anda de mão dadas com o legal.

Outro aspecto que chama a atenção é o aumento significativo do número de inquéritos instaurados pela Polícia Federal de Foz do Iguaçu, conforme demonstramos no Gráfico 37 a seguir.

Gráfico 37 - Histórico do número de inquéritos instaurados pela Polícia Federal em Foz do Iguaçu no período de - 2000 - 2021



Fonte: Delegacia da Polícia Federal em Foz do Iguaçu - Elaboração própria

Pode-se concluir que, o incremento nas ações de combate aos crimes contrabando, descaminho o tráfico de armas, drogas e afins, a partir do ano 2001, fizeram subir exponencialmente o número de inquéritos realizados pela Delegacia da Polícia Federal em Foz do Iguaçu. Também se pode observar que, o número de inquéritos, teve seu ápice no ano de 2008, e apesar de uma leve redução, esses números vem se mantendo ainda elevados nos anos seguintes e nos dias atuais, quando se observar pelo prisma do número de habitantes do município de Foz do Iguaçu, comparado com as maiores capitais do Brasil.

6. CONCLUSÕES

Há duas décadas a realidade na tríplice fronteira era preocupante. Foz do Iguaçu figurava nas estatísticas oficiais como o município com o segundo maior índice de mortes violentas na faixa jovem (de 18 a 25 anos), perdendo apenas para a cidade do Cairo no Egito. Duas vezes por semana saem de Foz do Iguaçu, em direção às grandes cidades do Brasil, comboios de mais de 500 ônibus carregados de mercadorias contrabandeadas, dificultando qualquer tipo de ação do Estado.

Os hotéis de Foz do Iguaçu não realizavam investimentos, pois o público era em sua maioria sacoleiros e contrabandistas. Este público gastava pouco na cidade e utilizava quartos baratos apenas para dormir ou armazenar mercadorias.

Os turistas interessados em conhecer as atrações turísticas como as Cataratas e a Itaipu estavam se afastando cada vez mais, principalmente em razão da diminuição na qualidade das hospedagens e em razão de problemas relacionados com a segurança pública (crimes transnacionais, além de furtos e roubos a turistas).

Nos últimos 20 anos a Receita Federal do Brasil através de sua Delegacia em Foz do Iguaçu tem consolidado as atividades relacionadas ao controle aduaneiro, tanto no que se refere ao comércio exterior formal como no combate aos crimes de contrabando, descaminho, tráfico de drogas e armas. Esse trabalho tem sido feito de maneira integrada com polícias, forças armadas e inteligência. Ao longo dos últimos anos foram realizadas grandes operações e os crimes que eram cometidos corriqueiramente passaram a ser duramente combatidos.

A Força-Tarefa formada nesta fronteira foi mencionada como modelo de integração na Conferência da OEA (Organização dos Estados Americanos). A partir de 2011 essa integração passou a seguir as diretrizes traçadas pelo Plano Estratégico de Fronteiras, Decreto nº 7.496/2011, e a partir de novembro de 2016 pelo Programa de Proteção Integrada de Fronteiras, Decreto nº 8.903/2016. Hoje, o município de Foz do Iguaçu não aparece nas estatísticas de mortes violentas.

Os comboios de ônibus foram duramente combatidos e não existem mais. Os hotéis estão fazendo grandes investimentos para receber melhor os turistas. Foz do Iguaçu é o segundo destino no Brasil em número de visitantes internacionais. Foram criados o Observatório Social e o Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social de Foz do Iguaçu (CODEFOZ), demonstrando uma maior participação do cidadão nos assuntos de interesse social. Em que pese haver muito trabalho pela frente, pode-se

afirmar com convicção que o Estado mudou positivamente a realidade da Tríplice Fronteira.

Essas ações coordenadas pela Delegacia da Receita Federal em Foz do Iguaçu, contribuíram e possibilitaram que Foz do Iguaçu, atualmente, figure entre os grandes atrativos turísticos do Brasil e do Mundo.

A intensificação das operações de repressão no combate aos crimes acima citados, os investimentos em infraestrutura (Posto Fiscal Bom Jesus em Medianeira, Barracão de Fiscalização na sede da Receita Federal e a ampliação do prédio da Aduana da Ponte Internacional da Amizade), bem como o reforço de servidores públicos da esfera federal de todas Regiões Fiscais do Brasil, uso de novas tecnologias e mudanças na legislação, fez que os valores das apreensões de mercadorias e veículos aumentarem significativamente, e desta forma reduzindo o contrabando e o descaminho em alguns momentos na ordem de 80%, conforme notícias veiculadas na imprensa naquele período.

Essas operações deram um fim a imagem dos comboios de ônibus transportados produtos de forma irregular e o fim do ciclo da muamba, e possibilitaram o surgimento de novos negócios e novos empreendimentos em ambos os lados da fronteira, como exemplo do Shopping Del Este e Shopping Paris em Ciudad Del Este e Shopping Cataratas, Shopping Catuaí Palladium e o Dreams Park Show, entre tantos no lado brasileiro. Sem contar com a renovação do parque hoteleiro de Foz do Iguaçu, com a instalação de hotéis de categoria mais refinada como os conhecidos Resorts.

A cidade passou por uma transformação com a redução da informalidade e o aumento dos empregos formais, que propiciaram uma mudança na qualidade de vida e social das pessoas que antes eram utilizadas como “laranjas” (informações divulgadas à época na casa dos 40 mil trabalhadores), bem como o desenvolvimento econômico sustentável baseado no turismo de compras e não mais da muamba.

Também, pode-se concluir que, Foz do Iguaçu, hoje, vem se firmando cada vez mais como um centro de logística terrestre por excelência e com potencial de expansão.

Apesar do avanço no aspecto da segurança e no combate aos crimes de contrabando e descaminho, concluímos que as políticas públicas até o momento, e devem ser focadas nos investimentos públicos para desenvolver as fronteiras do

Brasil, porém também dever ser focadas na repressão aos crimes transfronteiriços como o contrabando e o descaminho, tráfico de drogas, armas, munições e a lavagem de dinheiro por parte do crime organizado.

Entende-se que, certamente devem existir outras formas mais inteligentes de evitar a invasão de produtos descaminhados e/ou contrabandeados na economia brasileira, concorrendo de forma desleal com as indústrias instaladas no Brasil e que por muito tempo grande parte delas perderam a sua competitividade e acabam não sobrevivendo aos danos provocados pelo contrabando e descaminho oriundos predominantemente da China e internalizadas no Brasil via Triangulação com o Paraguai.

Conclui-se que, os legisladores e os órgãos voltados para as relações exteriores, devem buscar outras alternativas ao atual modelo vigente na tríplice fronteira e para todos os pontos de fronteira do Brasil.

Obviamente que as medidas protecionistas não devem ser abaladas, por serem elas necessárias ao controle do comércio exterior e a proteção da economia nacional, porém o mesmo tempo devem buscar outras medidas para estimular o comércio internacional operado pelos meios legais, visando tanto a proteção da economia, como a segurança e a saúde pública tanto no aspecto humano como da nossa agricultura e pecuária. Apesar de entender que, a economia brasileira sofre os danos acima mencionados, entende-se que, a economia brasileira não sofre impactos significativos do contrabando e descaminho advindo do Paraguai de modo a desestabilizá-la. Mas concluímos que independente do montante de mercadorias que entram ilegalmente são prejudiciais à economia brasileira.

Mas, pode-se observar que, os resultados conquistados pelas operações realizadas pela Receita Federal do Brasil, sejam de forma individual ou integrada, tem promovido prejuízos significativos aos que se utilizam dos crimes de contrabando e descaminho como atividade lícita e lucrativa. Também entendemos que enquanto houver essa diferença tarifária que proporciona uma margem de lucro significativo, culminado com penas não tão rigorosas essas condutas vão persistir de maneira mais ou menos intensa, dependo da persistência da possibilidade de lucro, o crime organizado cada vez mais utiliza o contrabando e o descaminho para financiar suas atividades. A atuação de organizações criminosas em nosso país é conhecida por toda a sociedade e vem sendo combatida pelas forças policiais e de inteligência,

Ministério Público (federal e estaduais), Receita Federal e Judiciário. Esse trabalho não pode parar.

Entende-se que, por algum tempo, a sociedade de Foz do Iguaçu, aceitava as atividades ligadas aos crimes de contrabando e o descaminho eram sinônimos de trabalho para considerável parcela da população, ou seja, era bem vista por uma parcela da população e até mesmo por alguns políticos da Tríplice Fronteira.

O fato da inexistência de ou de poucos investimentos públicos das três esferas de poder, somados com a falta de recursos humanos e materiais nos órgãos responsáveis pelo controle nas fronteiras contribuíram e agravaram e tornam propício o ambiente para os crimes típicos da região fronteiriça, caracterizando uma evidente e nítida omissão do Poder Público. Porém nos últimos três anos, com a inversão ou aporte de recursos principalmente da Itaipu Binacional, sinalizam o surgimento de um novo ciclo. Um ciclo auto sustentável, com os investimentos em obras de infraestrutura, necessárias para o desenvolvimento local e até mesmo regional.

Pode-se assim concluir que, a Receita Federal do Brasil, buscou e segue buscando as adaptações estruturantes e legislativas, visando aumentar o controle na sua área de competência e inibir a entrada de mercadorias e/ou produtos que revelem destinação comercial, via contrabando e/ou descaminho, bem como o tráfico de drogas e armas e fazer cumprir a sua missão institucional de administrar o sistema tributário e aduaneiro, contribuindo para o bem-estar econômico e social do país.

Ressalta-se que, o presente estudo, não esgota a possibilidade de estudos posteriores, muito pelo contrário. A presente investigação procura incentivar a elaboração de novos trabalhos, reflexões e novas análises, seja para contestá-lo, seja para confirmá-lo, dos seus resultados tanto no aspecto econômico, tributário ou jurídico.

Conforme exposto ao longo do trabalho, é possível concluir em uma breve análise que, o volume de descaminho que entra anualmente no Brasil procedente do Paraguai é suficiente para causar danos relevantes à economia nacional, ao desemprego e à renda.

Por fim, entende-se que esses resultados podem ser observados na mudança do perfil da economia de Foz do Iguaçu, com a chegada de novos investimentos a partir de meados dos anos 2000, com a instalação de novos equipamentos voltados para hospedagem, lazer e entretenimento, bem como a intensificação do setor de

logística como a armazenagem e transporte de cargas, voltados para o comércio formal entre os três países (Brasil, Paraguai e Argentina).

Outro aspecto observado foi a diminuição na informalidade e a consequente formalização dos empregos promovidos pelos novos investimentos que foram realizados na cidade de Foz do Iguaçu, bem como o incremento na arrecadação municipal. Essa informação pode ser confirmada, ao se analisar o comportamento da arrecadação municipal que cresceu de forma expressiva nos últimos anos. Em 2004 a arrecadação de tributos do município de Foz do Iguaçu era na ordem de R$ 269.096.000,00, no ano de 2015 saltou para R$ 678.071.299,05 e em 2021 atingiu a cifra de R$ 1,1 bilhão, conforme dados disponibilizados pela Secretaria da Fazenda municipal de Foz do Iguaçu.

Ademais, se regularizado, seriam formalizadas diversas atividades da cadeia logística, formalizando empregos, possibilitando um controle por parte dos órgãos da Administração sobre a renda, os intervenientes nas operações, os consumidores finais, além de estimular a economia lícita, geração formal de empregos, aumento de contribuição para a Previdência Social, aumento na arrecadação de tributos indiretos.

Espera-se também, uma redução na quantidade de crimes transfronteiriços, tais como corrupção ativa ou passiva, lavagem de dinheiro, peculato, descaminho, e mesmo homicídios, relacionados às questões de acertos de contas de dívidas ilegais provenientes das atividades ilícitas transfronteiriças. E aqueceria a economia com dinheiro lícito, permitindo maior arrecadação estatal na extremidade do consumidor final.

Ademais, é de conhecimento público que o descaminho não é situação aguda, mas sim crônica, perdurando há décadas. Apesar de ser crime a importação sem o pagamento dos tributos, o descaminho continua sendo socialmente tolerado em pleno século XXI.

De fato, o descaminho sempre existiu e sempre vai existir, bastando que ocorra um desequilíbrio de preço de um mesmo bem entre dois territórios.

Apesar de o presente trabalho não tratar da limitação do número de servidores que são empregados para combater os crimes de contrabando, descaminho, tráfico de drogas e armas e outros crimes transfronteiriços, observa-se que a atuação preventiva e repressiva por parte da Administração, por meio dos diversos órgãos,

precisa evoluir muito para ser eficaz e impedir ainda mais a entrada irregular de mercadorias estrangeiras provenientes do Paraguai.

A jurisdição da Alfândega da Receita Federal do Brasil em Foz do Iguaçu, compreende toda extensão de lago de Itaipu que em linha reta é de aproximadamente 170 km da cidade de Foz do Iguaçu até a cidade de Guaíra no Paraná, e mais de 5 vezes essa distância em margens e as reentrâncias das margens do lago de Itaipu de Foz do Iguaçu a Guaíra ultrapassam 1000 km de margens, além das estradas vicinais e demais áreas terrestres lindeiras, por maior que seja a dedicação, empenho e compromisso dos servidores responsáveis pela vigilância da fronteira nos mais diversos órgãos, aliado à escassez de recursos humana, permitem concluir que é humanamente impossível impedir a entrada de mercadorias por meio preponderantemente repressivo.

Entende-se que os legisladores poderiam verificar possíveis medidas compensatórias em termos de recursos financeiros, e juntos buscarem uma alternativa que venha a beneficiar os dois países. Juntos poderiam desenvolver projetos de investimentos em ambos os lados da fronteira, buscando a geração de emprego e renda formal, garantindo dessa forma a dignidade da pessoa humana e a inserção dessas pessoas via mercado formal, bem como a manutenção da lei e da ordem e o Estado Democrático de Direito.

Conforme o tema pesquisado, nota-se que em primeiro momento a atuação integrada da Receita Federal em parceria com a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Civil e Militar, Ministério Público Federal e Estadual, ocasionaram resultados negativos na opinião da população e de alguns políticos, fato esses que os colocou ao lado dessas milhares de pessoas que faziam do transporte de mercadorias descaminhadas e contrabandeadas uma profissão, que lhes proporciona lucro fácil, demandam serviços dos órgãos públicos e com nada contribuem para usufruir de tais serviços.

Contudo, na visão dos gestores públicos da esfera federal, a compreensão era cristalina que a cidade de Foz do Iguaçu sofreria as consequências da presença do Estado neste ponto de fronteira, através das ações permanentes de combate aos crimes de contrabando, descaminho, tráfico de drogas, armas e outros crimes conexos, mas que no longo prazo, os benefícios seriam sentido por toda a sociedade,

via o aumento da formalidade, melhora na segurança pública e melhora no ambiente de negócios, que possibilitaram a vinda de novos investimentos para Foz do Iguaçu.

Entende-se que, esse novo momento, esse novo ciclo virtuoso já chegou e a sociedade de Foz do Iguaçu vem colhendo os resultados positivos da mudança do antigo status quo, para o novo status quo.

Pode-se até conceituar como o chamado “turismo de compras”, esse novo momento que Foz do Iguaçu vem vivendo. Senão, vejamos como exemplo tantos empreendimentos voltados para o segmento de lazer que se instalaram em Foz do Iguaçu nos últimos anos. Citamos como exemplos desses novos investimentos: a instalação das lojas francas (Liberty Duty Free Lojas Francas Ltda, no shopping JL Cataratas, Cellshop Duty Free Ltda, no shopping Catuaí/Palladium, Free Shop Mauá Comércio em Lojas Francas Ltda (nome de fantasias Rótulos do Mundo), na Rua Martins Pena, ao lado do Supermercado Muffato da JK, Centillion Ltda, no shopping Catuaí/Palladium (deve inaugurar em breve), também conhecidas como free shops, a revitalização do espaço do marco das três fronteiras e a construção da roda gigante que em nosso entendimento são novos atrativos que vem a somar com o setor de turismo.

Quem sabe a transformação de fato da região de Foz do Iguaçu em Hub logístico do Mercosul e por que não dizer da América do Sul. A conclusão da segunda ponte do Brasil com o Paraguai, a construção da Perimetral Leste, juntamente com a implantação de um novo porto seco com a característica trimodal (rodoviários, ferroviário e hidroviário). A possibilidade de duplicação da Rodovia das Cataratas, que certamente poderão favorecer a ampliação dos atuais atrativos e até mesmo o surgimento de novos empreendimentos ou atrativos como parques temáticos (Blue Park, Dreams Motor Show e Movie Cars), MyMabu, Aquan Prime e Hard Rock Hotel) e meios de hospedagem, gastronomia e novas lojas francas, que vem somar e fortalecer o destino turístico de Foz do Iguaçu.

Destaca-se ainda, a transformação de Foz do Iguaçu em um polo de educação e de tecnologia, com o aumento de cursos superiores na cidade, que são oferecidos pelas Universidades Públicas Unioeste (Universidade Estadual do Oeste do Paraná) e a Unila (Universidade Federal da Integração Latino-Americana), IFPR - Instituto Federal do Paraná e pelas Universidades privadas aqui instaladas, como a União Dinâmica de Faculdades Cataratas, UniCesumar, UniAmérica, CESUFOZ (Centro de

Ensino Superior de Foz do Iguaçu), Unifoz, FAFIG, Uninter entre outras e porque não dizer em um polo de saúde com a ampliação e modernização do Hospital Municipal, Hospital Ministro Costa Cavalcanti, mantido por Itaipu, novo hospital da Unimed, que reúne investidores locais e o edifício Day Medical Center, um empreendimento privado, com quase 30 mil m² de área construída, projetado para consultórios médicos, clínicas, laboratórios e centro cirúrgico de baixa complexidade.

Outro aspecto positivo que se pode trazer é a ampliação da pista de pouso e decolagem do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu, dos atuais 2.195 para 2.800 metros de extensão, podendo receber aeronaves de porte maiores e contribuir para redução do custo das passagens aéreas.

Pode-se concluir que, os impactos das operações da Receita Federal na fronteira de Foz do Iguaçu com o Paraguai (Ciudad del Este) e com a Argentina (Puerto Iguazú), foram importantes ou contribuíram para essa nova realidade que Foz do Iguaçu vem vivendo.

Ressalta-se que, o controle aduaneiro forte e constante por parte da Receita Federal não pode ser deixado abandonado, ele tem um papel importante ou contribui na indução de novos investimentos principalmente privados, bem como para proteção da economia nacional, a manutenção dos empregos e a geração da renda formal, bem como de abastecer os cofres públicos, para possibilitar também novos investimentos públicos das três esferas de governo, a exemplo dos investimentos que a Itaipu Binacional vem realizando na cidade de Foz do Iguaçu e outros municípios lindeiros, possibilitando a retomada de um crescimento econômico pautado na legalidade e sustentável.

Conclui-se que será necessário além da permanente atuação dos órgãos federais e estaduais que atuem na prevenção, no controle, na fiscalização e na repressão aos delitos transfronteiriços, também será necessário a elaboração de políticas públicas voltadas para a realização de investimento públicos na implementação de projetos estruturantes para o fortalecimento da presença estatal na região de fronteira.

Conforme os dados apresentados ao longo do trabalho, pode-se concluir que os resultados são significativos e positivos no aspecto da melhoria do ambiente para negócios e a alavancagem da economia via o segmento de turismo, logística e de um modo geral pelo setor de serviços, que vêm contribuindo para geração de empregos

formais, aumento da arrecadação e colocando Foz do Iguaçu em lugar de destaque no cenário nacional e internacional. Entende-se também, que se existe uma tipificação penal no ordenamento jurídico brasileiro, dizendo que contrabando e descaminho são crimes, em nosso entendimento é um crime e independente do tamanho do prejuízo causado ao erário público, eles devem ser combatidos e punidos.

Conclui-se ressaltando que, o presente estudo, não esgota a possibilidade de estudos posteriores, muito pelo contrário. Busca ser incentivador de futuras análises, incentivando a reflexão, seja para contestá-lo, seja para confirmá-lo, sobre os resultados dos impactos das operações da Receita Federal na Fronteira de Foz de Iguaçu.

7. REFERÊNCIAS

BARROS, Adriane dos Santos de. **A informalidade dos laranjas na fronteira Brasil/Paraguai**,file:///C:/Users/62024108920/Downloads/72Texto%20do%20artigo-129-2-10-20191002.pdf. Acesso em 21/03/2022

BECCARIA, Cedisare Bonesana, Marchesi di, 1738 - 1794. ***Dos Delitos e das Penas,*** *Cesare Beccaria;Tradução Lucia Guidicini, Alessandro Berti Contessa; revisão Roberto Leal Ferreira, - 3 ed. São Paulo:* Martins Pontes, São Paulo, 2005.

BERTUAL. M. **Governança em Políticas Públicas para fronteiras sob a ótica do controle**: a experiência brasileira e os desafios para avaliação nos países da América Latina. In.: BARROS, L. S. et al. (Org.).

BORDIGNON, Fabiano. **Ultrapassando fronteiras: cooperação policial internacional e o exemplo do Comando Tripartite na Tríplice Fronteira Argentina, Brasil e Paraguai.** In: LUDWIG, F. J.; BARROS, L. (Re)definições das fronteiras: Visões Interdisciplinares. Curitiba: Juruá, 2016. P. 71-92.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Receita Federal. Balanço aduaneiro 2017: Janeiro a Dezembro. [S.n.t.].Relatório oficial. PDF. Disponível em: <http://idg.receita.fazenda.gov.br/dados/resultados/aduana/balancoaduaneiro-ano-2017.pdf>. Acesso em: 19 out. 2018.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Alfândega em Foz do Iguaçu apreende mais de US$ 80 milhões em mercadorias no ano de 2017. [S.L.], 11 de janeiro de 2018. Informação postada no site Receita Federal, no hiperlink Notícias. Disponível em: <http://idg.receita.fazenda.gov.br/noticias/ascom/2018/janeiro/alfandegaem-foz-do-iguacu-apreende-mais-de-us-80-milhoes-de-mercadorias-no-ano-de-2017>. Acesso em: 13 mai.2018.

BRASIL, **DECRETO Nº 6.759, DE 5 DE FEVEREIRO DE 2009.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em 26 de abril de 2021.

BRASIL, **DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em 26 de abril de 2021.

BRASIL**, DECRETO Nº 8.903, DE 16 DE NOVEMBRO DE 2016.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/D8903.htm. Acesso em 27 de abril de 2021.

CARDIN, Eric Gustavo. **A expansão do capital e as dinâmicas da fronteira.** Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista Júlio Mesquita (UNESP). Araraquara (SP), 2010.

CARDIN, E. G. **Laranjas e Sacoleiros na Tríplice Fronteira**: um estudo da precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo. Cascavel: EDUNIOESTE, 2011.

CERVO, A. L. **Relações internacionais da América Latina:** velhos e novos paradigmas. Brasília:

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 27 de abril de 2021.

COSTA, A. B.; SILVA, M. A. A tríplice fronteira e a aprendizagem do Contrabando: Da "Era dos comboios" à "Era do crime organizado". In.: BARROS, L. S. et al. (Org.) **(Re)Definições de Fronteiras**: velhos e novos paradigmas. Foz do Iguaçu: Idesf, 2018, p. 163-177.

COSTA, A. B. **As relações Brasil-Paraguai e os crimes transnacionais na Tríplice Fronteira: comércio e cooperação internacional***. 2017*. 15f. Monografia Especialização em Relações Internacionais Contemporâneas) – Instituto Latino-Americano de Economia, Sociedade e Política, Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2017

CORDEIRO, Marcos Pires, **Economia para administradores**/Marcos Cordeiro Pires, Sergio Antônio dos Santos; Jair Figueiredo de Oliveira (org.). – São Paulo: Saraiva, 2005

DOLZAN, Rafael Rodrigues. **A relação entre a atuação do estado no combate ao contrabando e ao descaminho na tríplice fronteira e a redução populacional de Foz do Iguaçu no início do século XXI.** Dissertação apresentada à Universidade do Oeste do Paraná – UNIOESTE – para obtenção do título de Mestre em Sociedade, Cultura e Fronteiras junto ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade, Cultura e Fronteiras – Mestrado e Doutorado – Área de Concentração em Sociedade, Cultura e Fronteiras. Linha de Pesquisa: Trabalho, Política e Sociedade.

ESTADÃO. Violência na Ponte da Amizade. Disponível em: https://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,violencia-na-ponte-da Amizade,20021008p20259. Acesso em: 10 de janeiro de 2019. Publicado em: 8 de outubro de 2002.

FERREIRA, M. **Combate ao Terrorismo na América do Sul**: Uma análise compara das políticas do Brasil e dos Estados Unidos para a Tríplice Fronteira. São Paulo: Prismas, 2016.

FOLHA DE LONDRINA. **receita apreende milhões em-contrabando.** Disponível em: https://www.folhadelondrina.com.br/geral/sacoleiros-voltam-a-protestar-em-foz-469766.html. .html. Acesso em: 10 de janeiro de 2019. Publicado em: 27 de julho de 2002.

FOLHA DE LONDRINA. **Sacoleiros voltam a protestar em Foz**. Disponível em: https://www.folhadelondrina.com.br/geral/sacoleiros-voltam-a-protestar-em-foz-

469766.html. Acesso em: 10 de janeiro de 2019. Publicado em: 13 de novembro de 2003.

FOLHA DE S. PAULO. **Operação comboio**. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi1806200516.htm. Acesso em: 10 de janeiro de 2019. Publicado em: 18 de junho de 2005.

FOLHA DE S. PAULO. **Sacoleiros tentam driblar fiscalização 100% em Foz**. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi1712200613.htm. Acesso em: 10 de janeiro de 2019. Publicado em: 17 de dezembro de 2006.

FREITAS, Vladimir Passos. **Importação e exportação no direito brasileiro**, - 2. Ed. Ver. e atual. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007

GAZETA DO POVO. **Servidores da Receita Federal são agredidos em Matelândia**. Disponível em: https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/servidores-da-receita-federal-sao-agredidos-em-matelandia-a7whoxv7a1fj3l9jurses88y6/. Acessado em: 10 de janeiro de 2019. Publicado em: 4 de outubro de 2006.

GIAMBIAGI, F. (2011). **"Estabilização, Reformas e Desequilíbrios Macroeconômicos: Os Anos FHC".** In.: Giambiagi, F.Villela, A.; Castro, L. B.; Hermann, J. (orgs), Economia Brasileira Contemporânea (1945-2010).

GONZALES, Emilio. **MEMÓRIA, IDENTIDADE E FRONTEIRA**: Narrativas musicais sobre a tríplice fronteira Brasil/Paraguai/Argentina (1960 – 2017)

IDESF – INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL DE FRONTEIRAS. **Rotas do crime: as encruzilhadas do contrabando.** Foz do Iguaçu: IDESF, 2016.

LACERDA, Antonio Corrêa de, **Economia Brasileira**, Ed. Saraiva, São Paulo, 2004.

Mundorama. "**A Zona Franca e a visita do presidente do Paraguai ao Brasil**, por Micael Alvino". Mundorama – Revista de Divulgação Científica em Relações Internacionais,. [Acessado em 30/08/2017]. Disponível em: <https://www.mundorama.net/?p=23890>.

PMFI. Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu. **Comparativo da oferta turística 1987 a 2014**. Secretaria Municipal de Turismo. Disponível em: http://www.pmfi.pr.gov.br/ArquivosDB?idMidia=95082. Acesso em 05 de fevereiro de 2019.

PMFI. Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu. **Dados socioeconômicos de Foz do Iguaçu 2011**. Disponível em: http://www.pmfi.pr.gov.br/ArquivosDB?idMidia=62491. Acesso em: 05 de fevereiro de 2019.

PARO, D. Foz do Iguaçu: **do descaminho aos novos caminhos**. Foz do Iguaçu: Epígrafe, 2016.

(Re)Definições das Fronteiras: velhos e novos paradigmas. Organização de Fernando José Ludwig, Luciano Stremel Barros. Diversos colaboradores. Foz do Iguaçu: Idesf, 2018. p. 193-209.

RESENDE, Fagundes, Flávia Carolina: **As Políticas de Segurança e Defesa para a Fronteira Brasileira como Estratégia Territorial Estatal**: uma abordagem interinstitucional de seu processo decisório / Flávia Carolina Resende Fagundes. -- 2018. 262 f.

SILVA, Hugo Thales de Araujo Oliveira da. **Regime de Tributação Unificada: Uma Possível Alternativa ao Comércio Ilícito Internacional de Mercadorias Estrangeiras Provenientes do Paraguai**. 92f. Monograph for graduation in Law – Faculdades Unificadas de Foz do Iguaçu – UNIFOZ, Foz do Iguaçu, 2018.

SILVA, M. **A Zona Franca e a visita do presidente do Paraguai ao Brasil**. Mundorama – Revista de Divulgação Científica em Relações Internacionais, n. 120. Disponível em: https://www.mundorama.net/?p=463. Acesso em 30/08/2017.

SILVA, Micael Alvino da; DOLZAN, Rafael Rodrigues Dolzan & COSTA, Alexandre Barros da. **O custo triangular: reexportação e descaminho nas relações Brasil-Paraguai.** In: BARROS, L.; LUDWIG, F. (Re)Definições das fronteiras: os desafios para o século XXI. Foz do Iguaçu: IDESF, 2019. P. 49-64.

SOUZA, Aparecida Darc de. **Tese de doutorado Formação Econômica e Social de Foz do Iguaçu: um estudo sobre as memórias constitutivas da cidade (1970 – 2008).**https://media.h2foz.com.br/uploads/2009_AparecidaDarcDeSouza.pdf. Acesso em 21/03/2022.

UCHOA, P. **Brasil entra em "lista negra da pirataria" europeia**. Disponível em: <https://goo.gl/VnKDGi/>. Acesso em 31 de janeiro de 2022.

VICECONTI, Paulo Eduardo Vilchez, 1948, **Introdução à Economia Brasileira**/Paulo E. V. Viceconti, Silvério das Neves. – 7ª ed. – São Paulo: Frase Editora, 2005.

https://www.idesf.org.br/2017/09/01/artigo-do-dr-micael-alvino-da-silva-professor-de-relacoes-internacionais-na-unila/. Acesso em 01/02/2022

https://jf.jusbrasil.com.br/noticias/1190412/nota-oficial-da-1-vara-federal-criminal-de-foz-do-iguacu. Acesso em 29/04/2021.

https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1303200319.htm. Acesso em 29/04/2021.

http://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2013/09/policiais-rodoviarios-presos-durante-operacao-em-2003-sao-demitidos.html, acessado em 29/04/2021.

http://www.mpf.mp.br/pr/sala-de-imprensa/docs/5013105-33-2012-4-04-7002-sentenca-operacao-transito-livre-1.pdf. Acesso em 29/09/2021.

http://www.mpf.mp.br/pr/sala-de-imprensa/docs/5013105-33-2012-4-04-7002-sentenca-operacao-transito-livre-1.pdf

http://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2015/08/cataratas-do-iguacu-estao-entre-os-20-melhores-lugares-turisticos-do-mundo.html. Acesso em 09/09/2021

https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi2811200429.htm, acessado em 30/09/2021

https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1994/12/08/cotidiano/5.html. Acesso em 31/01/2022

https://www.h2foz.com.br/sem-categoria/foz-que-se-prepare-para-a-tsunami-que-vem-por-ai-11518/. Acesso em 14/04/2022