

**Fronteras:
rupturas y convergencias**

Fernando Carrión M. y Víctor Llugsha,
compiladores

Fronteras: rupturas y convergencias



Canada 

Fronteras : rupturas y convergencias / compilado por Fernando Carrión y Víctor Llugsha. Quito : FLACSO, Sede Ecuador : Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo (IDRC-CRDI), 2013

306 p. : cuadros, gráficos y tablas. – (Colección Fronteras)

ISBN: 978-9978-67-401-7

FRONTERAS ; AMÉRICA LATINA ; ECUADOR ; COLOMBIA ; SEGURIDAD ; MIGRACIÓN ; DELINCUENCIA ; NARCOTRÁFICO ; COOPERACIÓN ECONÓMICA ; ACUERDOS INTERNACIONALES ; MERCOSUR ; POLÍTICAS PÚBLICAS

320.12 - CDD

Colección FRONTERAS

El título de la colección *FrontERAS* hace referencia a una palabra compuesta que representa el espacio común donde confluyen dos o más Estados. FRONT, tiene que ver con las caras visibles (frente) de los distintos y ERAS, lo que fueron en el pasado (espacios de separación) y lo que son en la actualidad: (hito temporal desde donde se cuentan los años de una nueva época de integración).

Entidades gestoras

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Sede Ecuador
Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo, IDRC-CRDI

© De la presente edición:

FLACSO, Sede Ecuador

La Pradera E7-174 y Diego de Almagro
Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 323 8888
Fax: (593-2) 323 7960
www.flacso.org.ec

IDRC-CRDI

150 Kent Street
Telf: (+1-613) 236-6163
Fax: (+1-613) 238-7230
info@idrc.ca
www.idrc.ca
Ottawa, ON, Canadá

ISBN: 978-9978-67-401-7

Editora: Isabel Ron Bazurto
Cuidado de la edición: Daniel Félix
Diseño de portada e interiores: FLACSO
Imprenta: V&M Gráficas
Quito, Ecuador, 2013
1ª. edición: agosto de 2013

El presente libro es una obra de divulgación y no forma parte de las series académicas de FLACSO-Sede Ecuador.

Índice

Presentación	7
Introducción	
La frontera: inseguridad por desencuentro de diferencias	9
<i>Fernando Carrión M. y Víctor Llugsba</i>	
CAPÍTULO I	
ASIMETRÍAS EN LA FRONTERA ECUADOR-COLOMBIA: ENTRE LA COMPLEMENTARIEDAD Y EL SISTEMA	
<hr/>	
Discursos de seguridad	31
<i>Roque Espinosa</i>	
Colombia y Ecuador: una mirada jurídica de la seguridad en la frontera norte	43
<i>María Daniela Pacheco P.</i>	
Políticas públicas de seguridad de Colombia y de Ecuador: una visión comparada	63
<i>Andrés Orlando Gómez López</i>	
La Economía de la frontera norte del Ecuador	77
<i>Pablo Samaniego Ponce</i>	
Desplazamiento interno, seguridad y crisis fronteriza	95
<i>Laura González C.</i>	
Los derechos en la última frontera	107
<i>Anaité Vargas</i>	

CAPÍTULO II

FRONTERAS: EL CASO DE CENTRO Y NORTEAMÉRICA

La idea de seguridad fronteriza en Centroamérica: cambios y nuevas amenazas	131
<i>Juan Carlos Arriaga-Rodríguez</i>	
La frontera Guatemala-México: un intento por reconocer sus múltiples dinámicas	155
<i>Carol L. Girón Solórzano</i>	
Relaciones México-Estados Unidos y dilemas en seguridad ciudadana fronteriza	169
<i>José María Ramos García</i>	
Desafíos de la frontera México-Estados Unidos: el narcotráfico y sus implicaciones en la región fronteriza	187
<i>Jorge Luis Sierra</i>	
La frontera México-Estados Unidos: entre imágenes de inseguridad y desarrollo	203
<i>Tonatiuh Guillén López y Guillermo Alonso Meneses</i>	

CAPÍTULO III

FRONTERAS EN EL MERCOSUR

La cooperación transfronteriza entre unidades subnacionales del MERCOSUR.	215
<i>José Luis Rhi Sausi y Nahuel Oddone</i>	
La Triple Frontera entre Argentina, Brasil y Paraguay	241
<i>Silvia Montenegro</i>	
Mecanismos de contrabando y tráfico en la Triple Frontera	255
<i>Eric Gustavo Cardin</i>	
El Brasil y sus fronteras	267
<i>Fernando Salla y Marcos César Álvarez</i>	

CAPÍTULO IV

OTRAS FRONTERAS: EL DILEMA DEL CASO EUROPEO

Cooperación transfronteriza y territorial en el proceso de integración europea	287
<i>Raffaella Coletti</i>	
Anexos	303

Mecanismos de contrabando y tráfico en la Triple Frontera

Eric Gustavo Cardin*

El estudio de la organización de las bandas criminales y de los trabajadores es diferente de los análisis de delitos o de violencia. Sin embargo, cuando la preocupación está directamente más vinculada al entendimiento de las estrategias de actuación, el objetivo de la investigación es la comprensión de las prácticas sociales de los involucrados en el contrabando, la defraudación fiscal y el tráfico. El artículo que aquí se presenta tiene por objeto dilucidar estas prácticas y sus especificidades en una región estratégica conocida como la Triple Frontera. Después, su enfoque es más concreto y se preocupa del esclarecimiento de los flujos de personas y mercancías.

Aunque Brasil tiene nueve *triples fronteras*, la principal corresponde a la región de confluencia de los límites de Brasil, Argentina y Paraguay. En conjunto, las ciudades de Foz de Iguazú, Puerto Iguazú y Ciudad del Este poseen menos de ochocientos mil habitantes y mueven una cantidad de dinero de difícil precisión. Moisés Naím supone que el municipio paraguayo ha sido responsable del lavado de aproximadamente cuarenta y cinco billones de narcodólares solo en 1997 (Naím, 2006). Según el autor, la legislación deficiente, los gobiernos pasivos y la existencia de fuerzas policiales irrelevantes o corruptibles hacen que Ciudad del Este sea atractiva para actividades ilícitas.

Sin embargo, la articulación del desarrollo regional con las prácticas ilegales y la interdependencia existente entre los municipios limítrofes no

* Doctor en Sociología. Profesor de la Universidad Estatal del Oeste de Paraná (UNIOESTE/Brasil).
Correo electrónico: ericcardin@hotmail.com

son recientes. La historia de la colonización del Oeste del estado de Paraná (Brasil) y su relación con los demás países del MERCOSUR denuncian esto. Como ya he dicho en otro momento (Cardin, 2006), el proceso de población de la Triple Frontera se produjo de una forma muy lenta hasta la década de 1970 cuando se dio un rápido crecimiento poblacional después de la construcción de la Central Hidroeléctrica de Itaipú.

En el pasado, el desarrollo de las ciudades limítrofes se vinculó a la extracción de recursos naturales de la región a través de los obrajes, “empresas argentinas que representaban generalmente a los capitales ingleses, que se establecían en Brasil [...] con el único propósito de explotar nuestras reservas forestales de madera y yerba mate para abastecer el mercado del platino” (Lima, 2001: 25). El sistema de producción de estos obrajes se basó en la explotación laboral de los asalariados –hombres reclutados de toda la región a través de una especie de contrato por endeudamiento—. Los comisionistas reclutaban a los trabajadores ofreciéndoles un anticipo que se gastaba incluso antes del inicio de las obras en fiestas organizadas por sus propios contratantes. De esta forma se establece un vínculo entre las partes, basado en las deudas contraídas por los asalariados, en los bajos salarios pagados a los empleados, y en las normas que prohíben la cría de animales y la siembra de alimentos, exigiendo que los asalariados comprasen sus productos únicamente en los puntos de negocio mantenidos por los obrajes (Colodel, 1988).

De esta forma, se constatan los vínculos económicos entre las ciudades y la alta dependencia que la región desarrolló en relación a las prácticas de contrabando y defraudación fiscal. La colonización inicial de la región y su consecuente crecimiento poblacional siempre estuvieron vinculados al comercio informal e ilegal que se llevaba a cabo en la frontera utilizando el potencial de navegación de los ríos Paraná e Iguazú. En otras palabras, el contrabando y la defraudación fiscal son prácticas presentes a lo largo de la historia de la Triple Frontera y los ríos existentes en la región han tenido siempre un papel relevante. Sin embargo, la explosión demográfica y la consolidación de las comunidades existentes en la región se produjeron de una manera más acelerada solo en la segunda mitad del siglo XX.

La construcción del Puente de la Amistad que une a Brasil y Paraguay (1962), el Puente Tancredo Neves que une a Brasil con Argentina (1982) y, especialmente, la Central Hidroeléctrica de Itaipú (1974), promovieron una explosión demográfica sin precedentes. Durante la década de 1970, la población de la ciudad de Foz de Iguazú creció aproximadamente un 400%, una cantidad pocas veces vista en otros contextos. La Central Hidroeléctrica de Itaipú fue construida durante el gobierno militar con una inversión inicial de diez billones de dólares; esta contribuyó a la perspectiva de desarrollo existente en el periodo que estaba orientada al máximo aprovechamiento de los recursos hídricos para la producción de energía. La Central Itaipú constituyó una ‘palanca’ indispensable para promover el desarrollo y el progreso, palabras mágicas utilizadas por los militares de la época (Ribeiro, 2002).

La importancia estratégica de la obra fue de igual tamaño que los cambios que acarreo en la población que habitaba en los alrededores de lo que se convertiría en el *lago de Itaipú*. La construcción de la represa afectó directamente el medio ambiente, cambió el aspecto de la región inundando terrenos, árboles, casas y plantaciones, lo que exigió una enorme operación de rescate de los animales que vivían en la zona afectada. Además de ello, un programa de expropiación de las tierras que serían sumergidas cambió las vidas de miles de familias. De acuerdo con datos suministrados por la central hidroeléctrica, el programa de expropiación se llevó a cabo durante el periodo de 1978 a septiembre de 1982 y afectó a una población estimada de cuarenta mil personas, solamente del lado brasileño (Ribeiro, 2002).

Tabla 1
Número de habitantes de Foz de Iguazú

Año	1950	1960	1970	1980	1991	2000
Habitantes	16 420	28 080	33 870	136 321	190 123	258 543
Zona urbana	3 400	3 830	20 050	101 330	186 385	256 524
Zona rural	13 020	24 250	13 820	34 991	3 738	2 019

Fuente: Prefectura Municipal de Foz de Iguazú

Al observar el cuadro anterior se constata que la población iguacense se triplicó en solo diez años. Mientras que en la década de 1970 la ciudad tenía 33 879 habitantes, a inicio de los años ochenta este número se eleva a 136 320. Comparativamente, la población que residía en el campo disminuye de manera alarmante: en 1980 ascendía a 34 990 habitantes y en 1991 a 3 753, lo que sugiere que parte de la población rural migró a la ciudad. Por lo tanto, no es difícil afirmar que todo esto causó graves problemas estructurales, ya que la ciudad no poseía las condiciones para atender toda la demanda poblacional que no dejaba de crecer, ni de absorber toda la fuerza productiva que llegaba a la región en busca de trabajo.

Sin embargo, fue la creación de la Zona Franca en Ciudad del Este (1960) lo que generó el gran dinamismo económico y social de la Triple Frontera. Con la visión de acelerar el proceso de desarrollo económico, poco después de la fundación del municipio, más precisamente en 1960, se creó lo que hoy se conoce como microcentro. En pocas palabras, se trata de una región comercial donde prevalecen los impuestos diferenciados, establecidos a través de un contrato del Gobierno Federal paraguayo con la empresa norteamericana *Foreign Markets Trading* (FMT). A través del mismo, esta última podría explotar económicamente la región mediante el establecimiento de una zona franca. Tras hacer una inversión de apenas cien mil dólares distribuidos en los tres primeros años de utilización del territorio demarcado, a la empresa se le autorizó beneficiarse libremente de la producción y comercialización de una gran cantidad de mercancías sin el pago de ningún tipo de tasa. La única restricción impuesta a la empresa estaba dirigida a la producción y comercialización de mercancías ilícitas y armas.

El exceso de trabajadores atraídos por las distintas construcciones realizadas en la región encontró en el mercado creado por la Zona Franca de Ciudad del Este una forma de rentabilidad. En otras palabras, las grandes construcciones y el área de libre comercio en el municipio paraguayo promovieron una explosión demográfica masiva en la Triple Frontera; sin embargo parte importante de los trabajadores, atraídos por este desarrollo, no consiguió ingresar en el mercado de trabajo formal. De esta forma, los tra-

bajadores desempleados comenzaron a comprar las mercancías disponibles o negociadas a bajos costos en el municipio paraguayo para revenderlas en todo el territorio brasileño con algún margen de beneficio.

Sin embargo, es importante tener en cuenta la distinción entre las definiciones de contrabando y defraudación que existe en la justicia brasileña. El contrabando corresponde a un delito cometido por un individuo contra el Estado y consiste en la importación y exportación de mercancías prohibidas, tales como drogas y armas. La defraudación fiscal es el fraude de los tributos en razón de la entrada, salida y consumo de bienes no prohibidos en el país, es decir, se trata de fraudes fiscales. En otras palabras, es la importación o exportación de mercancías sin el debido pago de impuestos. Observando la formación histórica de la región, se constata el nacimiento de dos mecanismos de contrabando y defraudación: el primero utilizado inicialmente en el contrabando de recursos naturales a través de los ríos Paraná e Iguazú, y el segundo utilizado para el transporte de las mercancías adquiridas en el mercado de Ciudad del Este a través del Puente de la Amistad.

Estas rutas de contrabando y defraudación van a apoyar el nacimiento del circuito *sacoleiro*; este corresponde al conjunto de relaciones sociales sistemáticas y estructuradas, desarrolladas a lo largo de la ruta tomada por las mercancías que salen del municipio paraguayo de Ciudad del Este y entran a Brasil de manera ilegal, a través de Foz de Iguazú. El Servicio Federal de Rentas de Brasil (*Receita Federal do Brasil*) estima que aproximadamente trescientos veinte mil trabajadores brasileños dependen directamente del mercado paraguayo, todos de forma ilegal. La forma de actuar de estos trabajadores posee algunos patrones de funcionamiento que, si bien no pueden considerarse tipos ideales, permiten una comprensión general del fenómeno.

Antes de presentar las formas, es importante aclarar las definiciones de algunas categorías existentes en el interior del circuito. Los *sacoleiros* son los trabajadores encargados de la intermediación de las relaciones comerciales entre los negocios que trabajan en Paraguay y los puntos de venta y distribución de las mercancías adquiridas en el país vecino por todo el territorio brasileño. Ellos son, al mismo tiempo, los intermediarios y los distribuidores en el Brasil de los innumerables productos disponibles en el

mercado paraguayo, que actúan de forma independiente o para un patrón. El término *patrón* es utilizado por los trabajadores para hacer referencia al sujeto que está inmediatamente en un nivel superior en la jerarquía de trabajo en la frontera. Por último están los *laranjas*, que corresponde a los trabajadores contratados informalmente para transportar cierta cantidad de mercancía a cambio de un pago previamente determinado que es conocido como *cuota*. Este servicio tiene la función de ayudar a los *sacoleiros* a cruzar los productos adquiridos por el Puente de la Amistad y por las Estaciones de Vigilancia de la Policía y del Servicio de Rentas Federal.

En gran medida, el servicio de los *laranjas* es requerido por la imposibilidad de los *sacoleiros* para transportar todas las mercancías compradas en el Paraguay. En pocas palabras, se observa que dentro del circuito *sacoleiro* hay la necesidad de vincular las mercancías adquiridas a un conjunto más amplio de personas para no dejar que las compras queden registradas exclusivamente a nombre del verdadero comprador. Con esto se impide, o al menos se dificulta, la pérdida de todo el dinero invertido por el *sacoleiro* en un solo viaje. Por ejemplo: el *sacoleiro* gasta US \$ 1 200 en la compra de herramientas. Como él tiene el derecho legal de pasar por la frontera únicamente la cantidad de US \$ 300 mensuales, el *sacoleiro* divide el total de su compra (US \$ 1 200) con tres *laranjas*, de modo que cada uno lleva una cantidad de producto que corresponde a un cuarto del valor total. Por lo tanto, independientemente de la forma en que el circuito está organizado, las actividades ejecutadas por los *laranjas* son siempre necesarias.

En la primera forma de funcionamiento del circuito, el *sacoleiro* sale su ciudad de origen y va hacia Foz de Iguazú utilizando autobús de líneas convencionales o vehículos fletados específicamente para el transporte de pequeños grupos de trabajadores. Posteriormente, establece contacto con los *laranjas* para la asistencia en la carga de las compras. Esto puede ocurrir en el lado brasileño en uno de los muchos hoteles que sirven de refugio para los trabajadores, o directamente en Paraguay, en alguna galería pre-establecida. En este caso, las relaciones entre el *sacoleiro* y los *laranjas* son efectuadas con cierta anticipación, porque los trabajadores ya se conocen y tienen una especie de contrato de confianza. No obstante, hay casos en que

el *sacoleiro* opera mediante el envío de listas de mercancías y dinero a los *laranjas* para que ellos realicen las compras, quedando el primero apenas encargado de recogerlas en Foz de Iguazú.

En la segunda forma, el *sacoleiro* adquiere las mercancías y luego las divide entre los *laranjas* para que estos le ayuden a pasarlas por la aduana. Aquí la relación es más puntual y no requiere de contactos previos. Esta forma de actuación es utilizada con más frecuencia por los trabajadores que están comenzando a entrar en el mercado de trabajo en la frontera y aún no han establecido patrones de funcionamiento y, por tanto, tienen la necesidad de contratar los servicios ofrecidos por los *laranjas* que no tienen exclusividad con ningún patrón. De manera general, en este tipo de contacto, el *sacoleiro* tiende a hacer compras solo y realiza la distribución posterior en el local de retiro de mercancías, dentro de las tiendas, donde cada *laranja* asume la cuota indicada por el contratante.

En la tercera forma aparece el uso del río Paraná para el transporte de mercancías. Aquí, el *sacoleiro*, después de realizar las compras, contrata a un equipo de trabajadores que se encargará de envolver las mercancías, subirlas a los puertos paraguayos, cruzarlas por el río utilizando pequeñas embarcaciones y transportarlas a los hoteles donde les espera el *sacoleiro*. Cabe señalar que el uso de los puertos se volvió cada vez más común después de que el Gobierno brasileño hizo más estricta la vigilancia en la frontera de Brasil con Paraguay, principalmente en la región del Puente de la Amistad. El bloqueo de las rutas más tradicionales utilizadas por el circuito *sacoleiro* exigió el desarrollo de otras logísticas de transporte, lo que dio importancia significativa a la utilización de embarcaciones.

Estos cambios en las formas de actuar del circuito debilitaron los límites potenciales que dividían o separaban las prácticas desarrolladas por los grupos de trabajadores implicados en actividades de defraudación fiscal y en bandas criminales responsables del tráfico de drogas y armas. De manera general, los trabajadores y la estructura utilizada en el circuito *sacoleiro* comenzó a mezclarse con la logística utilizada por los traficantes de drogas y armas, impidiendo una separación clara entre los diferentes sujetos. El propio posicionamiento de los trabajadores en las actividades que realizan facilita este entendimiento. En este sentido, se observa que los trabajado-

res involucrados en el circuito *sacoleiro* evitan conocer el contenido de los volúmenes transportados.

Durante las investigaciones realizadas se constata el esfuerzo de los *laranjas* y los *sacoleiros* para no comprometerse con el contenido de los paquetes que deben cargar. Los trabajadores tienden a afirmar que reciben las mercancías empacadas en cajas o envueltas en sacos negros para evitar la identificación del producto. Sin embargo, la actitud mostrada por los trabajadores es una forma de escapar de la responsabilidad. Las relaciones entre los *laranjas*, *sacoleiros* y patrones, son necesariamente relaciones de confianza. Cualquier práctica mal vista por uno de los participantes del circuito desequilibra su funcionamiento, razón por la que todos tienen una comprensión de sus respectivos roles dentro del sistema.

El circuito *sacoleiro* es uno de los canales utilizados para la entrada ilegal de marihuana y armas al interior de Brasil, pero no es el principal. El uso de la logística del circuito permite la entrada de pequeñas cantidades, pero no del total de las cantidades incautadas. De acuerdo con la Oficina de las Naciones Unidas sobre Drogas y Delitos, el Paraguay es uno de los mayores productores de marihuana en América Latina. En el 2006, el país produjo cerca de cinco mil novecientas toneladas y el 80% de este total fue consumido en Brasil. La droga ingresa a Brasil a través de toda su frontera, no solo por el Puente de la Amistad. Debido a los fuertes controles existentes en sus proximidades y a la densidad demográfica de la región, el tráfico se produce de manera dispersa por toda la frontera de Brasil con Paraguay, donde el uso de barcos camuflados para el transporte es bastante común.

El Paraguay también tiene un papel importante en el ingreso de armas utilizadas por las bandas criminales brasileñas puesto que representa una de las principales vías de entrada. Investigaciones realizadas por la ONG Viva Rio muestra que una parte significativa del armamento utilizado por las bandas de narcotraficantes en las favelas de Rio de Janeiro es producido en Argentina e ingresa a Brasil a través del Paraguay.

De manera general, las armas dejan el país productor en dirección a Paraguay a través de embarcaciones y salen de Paraguay hacia Brasil a través del Puente de la Amistad, ocultos en fondos falsos de camiones.

La triple frontera ha sido identificada también como un punto de pasaje de armas de fuego tipo militar y granadas de mano (algunas de ellas con marcas oficiales de instituciones militares y policiales argentinas) que son utilizadas por organizaciones criminales en Rio de Janeiro. Un 11% del total de los fusiles de asalto y pistolas ametralladoras incautados por la policía de Rio de Janeiro en la última década son de fabricación argentina, y el 23% de las granadas de mano incautadas en los 'comandos' de la droga en Rio de Janeiro son granadas FMK-2 de producción argentina cuyos trenes de fuego (espoletas de tiempo) son de producción reciente (Dreyfus 2007: 119).

El Gobierno brasileño ha establecido una política de control aduanero más rigurosa, pero esto no ha impedido el surgimiento de nuevas estrategias de contrabando y tráfico, dado que las diferencias políticas económicas de los países y las desigualdades sociales existentes son variables determinantes en el mantenimiento de las prácticas de contrabando y defraudación fiscal en la región. El aumento de las incautaciones de mercancías de contrabando señala algunos resultados obtenidos, pero no permite afirmar que el flujo de mercancías ilegales, drogas y armas esté siendo detenido.

Tabla 2
Valores correspondientes a las incautaciones de mercancías en la Región Fiscal 09, estados de Paraná y Santa Catarina

Año	Valores en Reales
2000	85 849 212,47
2001	88 280 713,24
2002	117 145 245,13
2003	137 305 324,59
2004	148 814 835,93
2005	230 822 120,66
2006	278 807 861,79
2007	294 313 482,00
2008	259 801 120,00
2009	351 941 295,09

Fuente: Servicio de Rentas Internas de Brasil

Entre las medidas adoptadas por el Gobierno brasileño se destacan: el aumento del rigor en el control aduanero, inspección de documentos y vehículos de mayor número de personas; la implementación de diversas barreras de vigilancia en las carreteras utilizadas para el flujo de contrabando y defraudación tratando de romper con la logística de transporte utilizada en el contrabando y la defraudación; la realización de inspecciones periódicas en los hoteles utilizados para el almacenamiento de mercancías en el Municipio de Foz de Iguazu; la inversión en políticas sociales de formación a los trabajadores desempleados y la oferta de bonos de sobrevivencia, lo que asegura un ingreso mínimo para la población más vulnerable, puesto que esta tiene mayor probabilidad de crear vínculos de dependencia con las ocupaciones originadas en la frontera; el aumento de la represión policial contra las prácticas alternativas de supervivencia desarrolladas por los trabajadores.

El circuito *sacoleiro*, originado por la búsqueda de la sobrevivencia de miles de trabajadores desempleados, no solo en la región de la Triple Frontera sino en todo el territorio brasileño, cambió sus prácticas de actuación incontables veces durante las últimas dos décadas. Durante este proceso, el circuito siempre representó un espacio interesante para obtener ingresos superiores a los ofrecidos por el mercado de trabajo regular existente en Brasil. Sin embargo, la salida ilegal de dinero brasileño para la adquisición de mercancías en el Paraguay y la reventa de estas mercancías al interior del mercado brasileño sin el pago de los impuestos debidos, perturbaron no solo la recaudación del país, sino también el desarrollo de sus parques industriales que eran incapaces de competir en los mercados internacionales.

Con esto, el Gobierno de Brasil comenzó a desarrollar políticas para erradicar las prácticas desarrolladas por los *laranjas* y *sacoleiros* obligando a estos trabajadores a que readecúen sus actividades y desarrollen nuevas rutas para el contrabando y la defraudación. Estas transformaciones más recientes acercaron de manera peligrosa a trabajadores y criminales, las rutas para la defraudación fiscal comenzaron a mezclarse con las rutas del tráfico. Las personas que antes participaban solo en la comercialización de mercancías pasaron a tener una relación íntima con circuitos más oscuros,

responsables del abastecimiento de droga y armas; los límites entre los que dependían de la Triple Frontera y los que la utilizaban dejaron de ser claros.

A lo largo de la historia, el circuito *sacoleiro* fue responsable de la absorción de una población con dificultades de acceso al mercado laboral formal: migrantes que llegaron a la Triple Frontera con la esperanza de obtener un empleo en la construcción de la Central Hidroeléctrica de Itaipú o en el sector turístico, pero que debido a una combinación de factores no pudieron realizar estos sueños; trabajadores que no tuvieron espacio en el mercado formal y que han sobrevivido a través del comercio ilegal con el Paraguay; trabajadores que no consiguieron realizar sus sueños en la frontera, pero que han educado a sus hijos a obtener ingresos y sobrevivir utilizando sus posibilidades.

El acercamiento del tradicional circuito *sacoleiro* a las rutas del tráfico empeoró la situación de muchas personas que tenían en la defraudación fiscal la única forma de supervivencia y de obtención de ingresos. Niños, ancianos, discapacitados y personas con bajo nivel educativo componen la mayoría de los trabajadores del circuito, que corresponde a personas que hacen servicios necesarios en el submundo de la frontera, pero que no son realizados por la mayoría de la población. En otras palabras, el mercado laboral competitivo que existe en Brasil excluye a una parte significativa de la población de su interior, pero que encuentra en el circuito condiciones para el mantenimiento de su existencia.

Bibliografía

- Cardin, Eric Gustavo (2006). *Sacoleiros e Laranjas na Tríplíce Fronteira: uma análise da precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo*. Araraquara: Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho".
- Colodel, José Augusto (1988). *Obrages & companhias colonizadoras: Santa Helena na história do oeste paranaense até 1960*. Santa Helena: Prefeitura Municipal.
- Dreyfus, Pablo (2007). "La Triple Frontera. Zona de encuentro e desencuentros" En *La percepción de Brasil en el contexto internacional: pers-*

- pectivas y desafios*. Hofmeister, Francisco Rojas; Solis, Luis Guilherme (Orgs.): 105-133. Rio de Janeiro: Konrad-Adenauer-Stiftung.
- Lima, Perci (2001). *Foz do Iguaçu e sua história*. Foz do Iguaçu: Tezza.
- Naím, Moises (2006). *Ilicito: o ataque da pirataria, da lavagem de dinheiro e do tráfico á economia*. Río de Janeiro: Jorge Zahar.
- Ribeiro, Maria de Fátima Bento (2002). *Memórias do Concreto: vozes na construção de Itaipu*. Cascavel: EDUNIOESTE.