

TRABALHO E MIGRAÇÃO INTERNACIONAL: O CASO DOS HAITIANOS NA AMAZÔNIA OCIDENTAL¹

Grupo de Trabalho 09 - Estrutura Social, dinâmica demográfica e migrações

Letícia Helena Mamed*
Eurenice Oliveira de Lima**

Resumo

No contexto da Amazônia Ocidental, conectada ao processo de reestruturação produtiva do capital, acirramento das vulnerabilidades sociais e ampliação da precarização estrutural do trabalho, hoje a principal problemática se refere à migração internacional de trabalhadores, composta principalmente por haitianos e iniciada em 2010. Ao chegarem à região, em busca de assistência humanitária e documentação para partir em busca de trabalho, as adversidades se impõem e eles enfrentam inúmeros obstáculos para sobreviver. Do ponto de vista da dialética capital-trabalho, o artigo objetiva analisar os condicionamentos históricos e socioeconômicos desse fenômeno, para situar a migração internacional de haitianos no terreno concreto do desenvolvimento capitalista e suas desigualdades internacionais e regionais, assim como refletir sobre as suas possíveis repercussões na região.

Palavras-chave: Trabalho; Migração; Haitianos.

Introdução

A formação social da Amazônia Ocidental, em suas várias fases, está vinculada ao processo geral de desenvolvimento das forças produtivas, divisão internacional do trabalho e relações sociais do capitalismo (Lima, 1994; Mamed, 2005; Martinello, 2008; Paula, 2005). Elemento essencial desse processo, a migração de trabalhadores possui relação direta com a conjuntura do sistema capitalista de produção e distribuição de riqueza, vez que este sistema gera, com os seus mecanismos de produção e reprodução do capital, uma grande massa de desempregados e uma ampla população adicional, relativamente supérflua ou subsidiária (Marx, 1984), que sem obter uma colocação no circuito produtivo sob a forma de trabalho e emprego, cria o excedente que tende a migrar para assegurar sua sobrevivência.

No processo de formação social da Amazônia Ocidental, em particular do atual estado do Acre, o fluxo migratório de trabalhadores sempre exerceu papel fundamental. No final do século XIX e em meados do século XX, os movimentos migratórios de brasileiros da região Nordeste orientados para a

¹ Resultados parciais da investigação em curso do projeto de pesquisa “Trabalho e Migração Internacional: O Caso dos Haitianos na Amazônia Ocidental”, desenvolvido com apoio financeiro do programa PIBIC-CNPq-UFAC; vinculado aos projetos institucionais “Precarização do Trabalho e Reprodução Social: As Múltiplas Formas de Sobrevivência no Acre” e “Trabalho e Ambiente na Amazônia Ocidental”; e inscrito no grupo de pesquisa certificado pelo CNPq “Mundos do Trabalho na Amazônia”.

* Mestre em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Londrina (UEL); Docente do Centro de Filosofia e Ciências Humanas Universidade Federal do Acre (UFAC), com atuação nas áreas de Ciências Sociais e Comunicação Social. Contato: leticiamamed@gmail.com

** Doutora em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP); Docente do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Acre (UFAC), com atuação nas áreas de Ciências Sociais e Ciências Econômicas. Contato: prof.nice@yahoo.com.br

Amazônia, destinados ao trabalho na empresa extrativista da borracha, foram inteiramente patrocinados pelo capital (Mamed, 2005; Martinello, 1988; Oliveira, 1985).

No contexto atual da Amazônia acreana, a problemática se refere à intensa migração internacional de trabalhadores, notadamente de haitianos, que chegam até a região principalmente pela Estrada do Pacífico, também denominada Rodovia Transoceânica e, entre os peruanos, conhecida como Carretera Interoceânica. No rastro das possibilidades abertas por essa conexão rodoviária entre Peru e Brasil, por meio do estado do Acre, e forçados pela tragédia social e ambiental no país de origem, acirradas pelo terremoto de 2010, estima-se que aproximadamente 6 mil haitianos já entraram no Brasil pela rota consolidada pelo Acre.

Este artigo apresenta os resultados preliminares da pesquisa empírica em curso acerca da trajetória dos trabalhadores haitianos até a chegada aos acampamentos instalados na cidade de Brasiléia, no Acre. A organização desse trabalho gira em torno do debate de dois pontos principais da problemática: as condições estruturais da atual migração internacional para a Amazônia Ocidental, e a dinâmica capitalista da migração e a trajetória dos deserdados haitianos.

1 Condições estruturais da atual migração internacional para a Amazônia Ocidental

A Rodovia Transoceânica é um dos resultados concretos da política de desenvolvimento sustentável hoje em curso na região, viabilizada, por exemplo, pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Constituída em agosto de 2000, como resultado da primeira Reunião dos Presidentes da América do Sul, realizada no Brasil, a IIRSA é uma espécie de fórum de diálogo cujo objetivo é a elaboração de projetos e definição de ações para integração da região sul-americana, tendo três principais focos de atuação: infraestrutura de transporte, energia e comunicação.

A lógica que perpassa a concretização da IIRSA está baseada na integração física e comercial da região, por meio de grandes projetos de infraestrutura e modernização, patrocinados por organismos financeiros internacionais, que atende a dois objetivos principais: por um lado, a expansão do continente rumo ao Pacífico e ao mercado asiático, que possibilita a exploração do patrimônio natural latino-americano e facilita o escoamento de *commodities* agrícolas e minerais, atendendo ao dinamismo capitalista daquela região; por outro está o de construir uma rede de infraestrutura entre a Amazônia e o Pacífico sul-americano, visando garantir as condições de abastecimento dos centros industriais. A tendência geopolítica é de encolher e flexibilizar as fronteiras para a integração econômica internacional e assegurar resultados máximos ao livre mercado (Cunha & Cunha, 2008).

Nesse contexto está a Rodovia Transoceânica, com 5.404 Km de extensão e uma construção que superou os US\$ 2,8 bilhões, ao custo de mais de US\$ 1 milhão por quilômetro, assegurando a ligação terrestre do oceano Atlântico brasileiro ao Pacífico peruano. O projeto binacional surgiu em 2000, durante a reunião que deu origem à IIRSA, mas a obra foi iniciada em 2001 e concluída 10 anos depois, em julho de 2011. Um *pool* de empreiteiras brasileiras foi responsável pela execução da obra. Uma delas, a Odebrecht, investiu US\$ 1,25 bilhão para explorar sozinha por 25 anos o maior trecho da estrada, batizado de Interoceânica Sul. São 710 km de asfalto no pedaço que começa em Cuzco, passa por Puerto Maldonado, na região de Madre de Dios (Peru), e chega a Assis Brasil, no Acre (Brasil) (Melo, 2011).

O empreendimento é divulgado como o maior e principal projeto de infraestrutura da América do Sul, por se tratar de um corredor para o fluxo de mercadorias, dinamizador do turismo, além de facilitador da aproximação entre povos e culturas. Do ponto de vista econômico, a rodovia tem o potencial de facilitar a logística brasileira na relação comercial com a Ásia e o importante mercado chinês, além de criar na região uma nova geografia econômica, vez que ela interliga os portos peruanos

com os portos brasileiros, e também se intersecciona com a BR-174, estabelecendo uma conexão com os portos da Venezuela e Caribe (Almeida, Seleme, & Cardoso, 2013). O tempo de viagem, por mar, entre os portos peruanos até o porto de Xangai, na China, é seis dias menor do que a mesma viagem feita com partida nos portos brasileiros. Outra vantagem é a redução do custo das tarifas pagas para a travessia do canal do Panamá, um percurso muito comum entre os navios que partem do Brasil com destino à Ásia.

Embora tenha sido projetada para ser um corredor de *commodities*, ainda não se sabe se a rodovia irá responder a essa expectativa. Hoje ela é uma importante ferramenta de integração regional, mas muito pouco utilizada para escoar até a Ásia os produtos do Centro-Sul brasileiro, como carne, minério e soja. Isso porque a rodovia é estreita, sinuosa e remota, o que aumenta os gastos com combustível e manutenção dos caminhões. Por sua vez, os empresários peruanos reclamam do protecionismo brasileiro, sob o argumento de que o comércio internacional é baseado em trocas. O Peru possui acordos bilaterais de livre comércio com dez países, sendo que o Brasil ainda não faz parte dessa lista. Inúmeros são os entraves burocráticos para regulamentar o trânsito aduaneiro ao longo da rodovia. Além disso, a estrutura fiscalizatória mantida pelos governos brasileiro e peruano é precária, notadamente no que se refere a policiamento e vigilância sanitária.

A Interoceânica tem abrigado em suas margens acampamentos de garimpeiros precários, informais e ilegais, que desbravam essa região da Amazônia atrás de ouro. Eles se somam a indígenas locais, que dizem recorrer à mineração para compensar a falta de atenção governamental. Estimulados pela alta de 100% no preço do metal desde 2008, auge da crise econômica mundial, essa força de trabalho integra uma nova corrida ao ouro que se espalha pela América do Sul e tem no Peru, maior produtor do minério do continente, um de seus principais palcos. Moradores de cidades peruanas cortadas pela estrada dizem que aos poucos ela cumpre seu objetivo, mas, por ora, o impacto mais visível da construção foi o surgimento de "cidades de lona" às suas margens no departamento de Madre de Dios (Fellet, 2012).

Centenas de pessoas chegam a cada dia à região que era quase inacessível. Elas vêm do empobrecido altiplano andino, boliviano e peruano, em busca de trabalho e de uma vida melhor. Instalam-se em barracas de lona e logo passam a trabalhar na exploração de ouro nas margens do rio Madre de Deus e de seus afluentes. Embora não se saiba o número exato de trabalhadores engajados nessa atividade, cerca de 10 a 15 mil estão em Guacamayo, uma espécie de imensa cratera rodeada pela selva, que inclusive pode ser vista do espaço. Nesse local, como nos anos 1970-80, em Serra Pelada (PA), na Amazônia brasileira, garimpeiros destroem a vegetação no afã de encontrar ouro em meio à areia debaixo da mata, que depois segue para os mercados europeus (Daniels, 2010).

Durante a maior parte do dia os mineradores se dedicam ao garimpo. À noite, o movimento nos acampamentos é intenso. Bares e bordéis cobertos por lona atraem clientes. Como não há rede elétrica, a energia é provida por geradores a óleo diesel. Segundo a polícia peruana, há cerca de 400 bordéis clandestinos à beira da rodovia, onde ao menos mil menores de idade atuam como prostitutas (Fellet, 2012). Esses acampamentos que se estendem à margem da Interoceânica por aproximadamente 50 quilômetros começam a surgir a cerca de 250 quilômetros da tríplice fronteira Brasil-Peru-Bolívia, no município de Assis Brasil, estado do Acre. A destruição provocada por esses garimpos engloba tanto o desmatamento desenfreado como a utilização de toneladas de mercúrio para separar o ouro da areia, contaminando os rios da região. Associado ao garimpo ilegal também está o comércio ilegal de madeira, especialmente nas áreas mais próximas da fronteira com o Brasil (Daniels, 2010; Machado, 2009).

Em meio a essa dinâmica promovida na região pela atividade do garimpo, mais recentemente, a Interoceânica também tem sido vetor de uma nova situação: o trânsito de trabalhadores da periferia capitalista rumo ao Brasil, dentre os quais os haitianos são maioria. A partir do terremoto que acometeu

o Haiti em janeiro de 2010, e do qual o país ainda não apresenta sinais claros de recuperação, o Brasil passou a ser o destino básico desses migrantes. Os primeiros registros da chegada deles pela Interoceânica, feitos nas cidades brasileiras de Assis Brasil, Brasiléia e Etipaciolândia, no Acre, são de dezembro de 2010, antes mesmo de a rodovia ter sido oficialmente inaugurada.

Desde então, o discurso da política externa brasileira insiste em frisar o papel protagonista e solidário que o país vem desempenhando ao liderar a Missão das Nações Unidas para a Estabilização no Haiti (Minustah). No plano político, o Brasil vê na execução da ação humanitária aos imigrantes uma possibilidade para maior representação na ordem internacional. Na prática, porém, as contradições dessa ação não apenas questionam o discurso governamental, mas revelam as características do desenvolvimento capitalista e suas desigualdades internacionais e regionais, sintetizadas hoje na problemática dos haitianos na Amazônia Ocidental.

2 A dinâmica capitalista da migração e a trajetória dos deserdados haitianos

Nas narrativas veiculadas sobre a história e a realidade recente do Haiti tem sido comum o emprego e a repetição das palavras “tragédia”, “miséria”, “diáspora” e “instabilidade”. Tendo sido uma nação pioneira na obtenção da independência e na abolição da escravidão, o país e a população são, no entanto, lembrados atualmente na agenda internacional como incapazes de se recuperar e desenvolver, passadas décadas de crises políticas e pobreza, acompanhadas de intervenções externas e ajuda internacional. Na periferia do capitalismo global, o caso do Haiti é emblemático porque além dos problemas socioeconômicos que se arrastam há anos no país, o terremoto de alta magnitude que acometeu o país em 12 de janeiro de 2010 reforçou, em grande medida, essa imagem infortuna do país, ao atingir cerca de 3 milhões de pessoas, provocar aproximadamente 220 mil mortes e desabrigar perto de 1,6 milhão dos seus habitantes (Mozine, Freitas, & Rodrigues, 2012; Thomaz, 2013).

O espetáculo midiático do sofrimento haitiano desencadeou uma demonstração internacional de socorro humanitário. A resposta que se seguiu imediatamente ao desastre foi marcada pela tônica da solidariedade, o que se exemplifica nas promessas de ajuda somando cerca de 10 bilhões de dólares em uma conferência de doadores promovida pela Organização das Nações Unidas (ONU). No entanto, apesar dos discursos públicos e das ações que buscavam aliviar a consternação da população haitiana e contribuir para a reconstrução do país devastado, uma postura menos generosa foi geralmente adotada para com os haitianos que atravessaram fronteiras internacionais em busca de segurança e sobrevivência.

Diante das dificuldades para acessar os países do capitalismo central, associadas ao surto de cólera que ocorreu dez meses após o desastre ambiental, milhares de haitianos optaram por fugir da situação precária em seu país de origem, deslocando-se para países da América do Sul. Esses migrantes se deslocaram em busca de oportunidade, sobretudo na vizinha República Dominicana, mas também para Guiana Francesa, Equador, Colômbia, Venezuela, Peru, Bolívia, Chile, Argentina e Brasil. Em 2010, o relatório global do Alto Comissariado da ONU para Refugiados contabilizou 25.892 refugiados haitianos, 312 contando com a assistência da agência e 7.202 solicitantes de asilo com casos pendentes (Global Trends, 2010).

O Brasil, diferente dos demais países latino-americanos, tem se tornado um país de acesso e acolhida para esses imigrantes. Ainda que os dados não sejam precisos, é possível considerar que cerca de 8 a 10 mil haitianos já tenham passado pelo Brasil desde a ocorrência do terremoto. A maioria é atraída pela posição do país como um mercado econômico emergente, o que fomenta expectativas de obtenção de emprego e estabilidade. Além disso, as parcerias que o governo, ONGs e empresas brasileiras vêm firmando no Haiti em projetos de desenvolvimento, sobretudo desde 2004, estimula o direcionamento rumo ao Brasil. O deslocamento dos haitianos até os países da América do Sul envolve

uma série de redes ilegais de atravessadores ou coiotes, normalmente incluindo viagens de barco ou avião para o Panamá e Equador, para depois se dirigirem ao Peru ou à Bolívia como meio de chegarem aos estados brasileiros do Amazonas e do Acre.

As duas principais rotas de entrada são pelas fronteiras entre o Peru e Brasil, por meio da cidade de Assis Brasil, no estado do Acre, e também nas divisas de Brasil, Peru e Colômbia, na cidade de Tabatinga, no estado do Amazonas. De Tabatinga os haitianos seguem de barco para Manaus, numa viagem de cinco dias pela Bacia Amazônica. No Acre, a entrada é pela rodovia Transoceânica até o município de Assis Brasil, de onde seguem para Brasiléia e Epiaciolândia, e posteriormente para as cidades de Rio Branco, capital do Acre, e Porto Velho, capital do estado de Rondônia. A viagem começa por terra, de ônibus, até o país vizinho, a República Dominicana, de onde partem para o Panamá de barco ou avião. Do Panamá vão para o Equador, mais uma vez de barco ou avião. A partir de lá a viagem é por terra nas arriscadas estradas do continente latino-americano até a capital peruana, Lima. No Peru, o fluxo migratório se divide em dois principais caminhos: a tríplice fronteira entre Brasil, Peru e Colômbia, em Tabatinga, ou para a divisa com o Acre. No caso da rota pela Transoceânica, eles partem de Lima para a cidade de Puerto Maldonado, onde alugam um carro até Ibéria. Nesta cidade eles também têm a sua disposição coiotes peruanos e bolivianos, que os levam até a tríplice fronteira entre Peru, Brasil e Bolívia (Mozine, Freitas, & Rodrigues, 2012).

O Brasil não impede a entrada dos haitianos em seu território, mas nega o *status* de refugiado que eles tanto solicitam. Em solo brasileiro, eles recebem vistos de permanência provisória por motivos humanitários. Ainda que exista um regime internacional relativo aos refugiados e uma série de declarações no âmbito da América Latina voltadas à proteção dos migrantes forçados, verifica-se que, na prática, a acolhida e proteção dessas pessoas nem sempre está assegurada. Casos de indefinição migratória não são raros no cenário internacional contemporâneo, de maneira que eles ficam sujeitos à vontade política do Estado para onde se dirigem. A mobilidade como direito humano fundamental e as necessidades particulares dos migrantes não necessariamente são levadas em consideração no seu momento de definição pela acolhida ou não (Thomaz, 2013).

Do ponto de vista estrutural, a fase atual de mobilidade internacional da força de trabalho, influenciada pelo espaço globalizado de circulação de capital e por políticas que tornam viáveis esse espaço, configura uma realidade polarizada da demanda pela força de trabalho do imigrante internacional. Essa seria uma característica dos novos circuitos de migração em escala global, dinâmicos e multilocais. Atualmente o que se tem é a convivência de fluxos de “profissionais transnacionais de alto nível” com os de “trabalhadores com baixos salários” (Sassen, 2011, p. 142), motivo pelo qual a acolhida ou não do imigrante pelo Estado fica indefinida e acaba sendo condicionada pela dinâmica econômica.

O crescimento da economia de serviços nas chamadas cidades globais, que constituem os principais espaços representativos dos processos e das estruturas globalizantes, e que mais atraem imigrantes internacionais hoje, coincide com a demanda de trabalhadores com conhecimento técnico e de áreas específicas para atuação em setores econômicos de ponta, especialmente os das telecomunicações e financeiros. Essa demanda é, no entanto, paralela e complementar a uma esfera econômica e de empregos que também integra a economia global, mas é composta por trabalhadores imigrantes que geralmente exercem atividades manuais, informais, precarizadas, de pouca qualificação e baixa remuneração (Villen, 2012). Para cada um desses tipos de trabalhador e imigração, o tratamento político é diferenciado. De um lado, há, por exemplo, um consenso em considerar a circulação de trabalhadores “qualificados” como reflexo do presente estágio da economia globalizada e da livre

circulação de capitais; por outro, a imigração composta pelos “pouco qualificados” aparece como um problema de peso nas agendas políticas (Vainer, 2001)².

No início de 2012, quando a mídia brasileira começou a reportar uma suposta “invasão” de imigrantes haitianos, especialmente através do Acre, houve interrupção na política brasileira de concessão de vistos humanitários. À época, as divulgações davam conta que aproximadamente 500 haitianos teriam entrado no território nacional durante os três últimos dias de 2011. A retórica da invasão passou a ser rapidamente difundida para se referir à imigração haitiana e o tópico passou a ser largamente discutido na mídia e entre instâncias governamentais (Thomaz, 2013).

A polêmica mobilizou o governo brasileiro, por meio dos ministérios das Relações Exteriores e da Justiça, incluindo o Conselho Nacional de Imigração, e o firmamento de um acordo com os países vizinhos. O resultado dessa articulação foi estipular uma cota para a emissão de vistos especiais para os imigrantes haitianos (1.200 por ano). Ao adotar essa política restritiva, o governo acabou por permitir que o trabalho dos chamados coíotes fosse automaticamente valorizado, e não impedido. Por conseguinte, os desdobramentos disso para os que se deslocam ao Brasil foram severos.

Desde dezembro de 2010, os haitianos que conseguem cruzar a fronteira recebem no território brasileiro a ajuda humanitária organizada pelo governo local a partir de recursos federais, somado ao apoio de igrejas de diversas linhas e sociedade civil em geral, além de muitos voluntários doadores de alimentos e vestuário. Nas cidades acreanas de Brasiléia e Epitaciolândia, por exemplo, o governo organiza a documentação (visto humanitário, CPF, carteiras de vacinação e de trabalho etc.), de maneira que eles possam se inserir no mercado. Em razão disso, haitianos abrigados no Brasil seguem chamando seus compatriotas, o que faz desse fluxo de trabalhadores uma constante. De posse de uma documentação mínima, parte deles chegou a ser contratada como mão de obra barata pelas empresas capitalistas de regiões mais desenvolvidas do país.

Em janeiro de 2012 chegou-se a registrar a contratação de 23 trabalhadores por uma empresa do estado de Santa Catarina. A empresa diz ter investido R\$ 45 mil em passagens de avião e ônibus, alimentação e moradia para levar os imigrantes até a sua linha de produção na cidade de Chapecó (SC) (Ribeiro, 2012). Relatos também dão conta que uns foram para Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul; outros seguiram para trabalhar nas obras das hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, em Rondônia (Mozine, Freitas, & Rodrigues, 2012). Mais recentemente, porém, essa tendência está recuando e os haitianos agora estão se inserindo no mercado de trabalho da própria região amazônica, como nas cidades de Manaus (AM) e Porto Velho (RO), em ocupações na construção civil, bares e restaurantes, limpeza urbana, entre outras atividades caracterizadas pela condição de precarização.

Em março de 2013 existiam em Brasiléia 700 haitianos, incluindo 120 mulheres e crianças, além de alguns doentes (HIV e hepatite, principalmente), todos abrigados precariamente em um galpão da cidade. Eles permaneciam no local aguardando a documentação para que pudessem partir em busca de trabalho. O grupo também incluía imigrantes do Senegal (14), República Dominicana (7), Nigéria (2) e Bangladesh (1). Dados da Polícia Federal informam que, de 2010 a 2011, Brasiléia recebeu 1.599 haitianos, sendo que a maioria, após obtenção do documento, foi viver em outras regiões do país. Mas, somente no ano de 2013, entre janeiro e março, já foram emitidos 1,8 mil CPFs. (Machado, 2013).

Por meio de parceria dos governos federal e estadual, ainda que sob constantes críticas e ameaças de suspensão da ajuda, a Secretaria de Justiça e Direitos Humanos do Acre (Sejudh) gasta diariamente cerca de R\$ 9 mil com alimentação destinada aos imigrantes. Conforme a Sejudh, apenas 40% deles

² O aprofundamento desse debate pode ser conferido no trabalho apresentado pelas autoras no XVI Congresso Brasileiro de Sociologia, em setembro de 2013: Mamed, L. H., & Lima, E. O. de. (2013, setembro). Precarização estrutural e migração internacional de trabalhadores: a problemática dos haitianos na Amazônia. *Anais do XVI Congresso Brasileiro de Sociologia*, Salvador, BA, Brasil.

dispõem de condições para custear suas viagens para maiores centros do Brasil. Logo, 60% ficam no aguardo de empresários para levá-los a frentes de trabalho. Entretanto, a própria Sejudh também confirma que tem diminuído em Brasiléia o número de empresários interessados na contratação de estrangeiros. Caso a procura por essa força de trabalho se escasseie de fato, e a cidade continue a receber, em média, 30 a 50 haitianos por dia, a população de imigrantes crescerá na região na proporção da incapacidade institucional para cuidar deles (Machado, 2013; Souza, 2012).

As medidas adotadas pelo governo federal para tentar regularizar e refrear o movimento migratório para o Acre e o Brasil não têm sido suficientes, pelo menos aparentemente. Talvez por isso, em abril de 2013, o limite antes imposto para concessão de vistos foi revogado. Além disso, a tendência de queda na procura pela mão de obra haitiana tem se comprovado. As empresas que ainda chegam a fazer contato para recrutá-los são as ligadas ao processamento de carne e da própria região. Poucas são as do ramo industrial e de outras regiões. Dados recentes, de agosto de 2013, indicam que 844 deles estão abrigados no espaço disponibilizado pelo governo em Brasiléia. Os haitianos (807) são maioria, mas com a presença de trabalhadores de outras nacionalidades, como Senegal (22), República Dominicana (8), Colômbia (4), Equador (1), Camarões (1) e Zâmbia (1). Nesse contingente há a presença de 60 mulheres e crianças.

A situação desses imigrantes do século XXI é similar, por exemplo, à situação dos imigrantes irlandeses e escoceses na composição da classe proletária na Inglaterra do século XIX (Engels, 2008). No local mantido pelo governo brasileiro, a permanência gira em torno de 800 e 900 imigrantes. Trata-se de um galpão com capacidade para apenas 200 pessoas, em condições insalubres de higiene, com apenas 10 latrinas e 8 chuveiros, onde não há distribuição de material de limpeza e higiene pessoal. São 200 m², com teto de zinco e lonas plásticas servindo de cortina. O esgoto corre a céu aberto e a temperatura chega a 40°C. O hospital local informa que 90% dos pacientes provenientes do “campo de refugiados” têm diarreia (Conectas, 2013).

Apesar de o governo acreano ter decretado, em abril de 2013, estado de emergência social em Brasileia e Epitaciolândia, o movimento de imigrantes permanece intenso. O aumento do número de recém-chegados, combinado com a diminuição da oferta de vagas por parte de empresas que antes buscavam trabalhadores no campo, cria um caos social para os próprios haitianos no Brasil. A assistência montada no local já demandou R\$ 4,5 milhões do governo estadual e R\$ 2 milhões do governo federal, em 2 anos e 8 meses. Mas o peso maior da questão é colocado para a própria cidade de Brasiléia, de pequena e modesta economia, com pouco mais de 21 mil habitantes.

Todos os residentes do campo são oficialmente solicitantes de refúgio, por orientação do próprio governo brasileiro, que, após seis meses de análise dos pedidos, prorrogados por mais seis meses, nega a concessão do refúgio a todos. Esse arranjo legal da política brasileira, que passou a conceder a eles o chamado visto humanitário, evita a deportação dos que chegam ao país, vez que a lei proíbe a deportação de solicitantes de refúgio durante o período de tramitação do pedido. As denúncias sobre o acirramento do problema questionam o imprevisto dessa política, que sobrecarrega o município de Brasiléia e sua população, estimulando reações adversas de hostilidade, historicamente permeadas pelo preconceito social e de raça. Na região das cidades gêmeas de Brasileia e Epitaciolândia, os imigrantes já competem por vagas com os moradores locais nos postos de saúde, supermercados, padarias, agências bancárias, farmácias, correios e demais serviços públicos.

Conclusões preliminares

No Brasil o processo de reestruturação produtiva, também caracterizado como acumulação flexível, revela seus desdobramentos na vida social a partir de decisões econômicas e políticas que alteraram a organização dos trabalhadores e a forma de trabalhar, incorporaram novas tecnologias,

privatizaram os bens públicos, impuseram a desconstrução dos suportes de sociabilidades, contribuindo para o crescimento da precarização e das vulnerabilidades (Antunes, 2006; Gounet, 1999; Harvey, 2002; Lipietz, 1989).

Integrada a esse contexto, a Amazônia Ocidental está marcada hoje pelo aprofundamento da exploração do trabalho e da mercantilização dos seus recursos naturais, processo legitimado, entre outros, pela atuação do ambientalismo internacional e sua ideologia do desenvolvimento sustentável, financiados por organismos internacionais do capitalismo, como o Banco Mundial e Fundo Monetário Internacional (Fiorello, 2006; Souza & Paula, 2009). Por ser expressão direta desse processo, a Transoceânica viabiliza o intenso fluxo de trabalhadores na tríplice fronteira e vem contribuindo para alterar o universo empírico do trabalho em uma região que sobrevive predominantemente de recursos federais e de um setor primário incipiente, cujas atividades produtivas predominantes são a pecuária extensiva de corte e a exploração florestal madeireira (Paula, 2005). Os dados socioeconômicos sobre o Estado do Acre evidenciam isso.

Com uma população composta por 732.793 habitantes, dos quais 72,61% residem em áreas urbanas, o estado é considerado um dos mais empobrecidos do Brasil: 66,2% dos domicílios acreanos possuem renda de até um salário mínimo mensal e 2,9% situam-se numa faixa superior aos cinco salários mínimos. Além disso, o Estado apresenta a maior desigualdade da região Norte, com Índice de Gini de 0,61, e a segunda maior do Brasil (Celentano, Santos, & Veríssimo, 2010). Quase metade da população recebe o benefício Bolsa Família como maneira de aliviar a pobreza. Desses empobrecidos, 133.410 compõem a população em situação de extrema pobreza no Acr. Não obstante a crise social estabelecida, a ação governamental se limita a trabalhar pela ampliação do número de inscritos em programas assistencialistas (Souza, 2012).

Sob a égide da precarização, os trabalhadores da região acreana que são incorporados ao mercado de trabalho o são por meio de contratos provisórios, com baixa ou nenhuma seguridade social. Os demitidos e aposentados, assim como o contingente de jovens desempregados, tendem a se engajar em relações instáveis de trabalho, também caracterizadas pela limitada proteção social, como vendedores ambulantes, camelôs, sacoleiros, flanelinhas, guardadores de carro, mototaxistas, entre outros, que se firmam principalmente nos centros urbanos da região (Lima & Silva, 2012).

Como parte do movimento de recomposição das formas de sobrevivência, os trabalhadores da própria região se caracterizam pela intensa mobilidade, em busca de formas de ocupação e resistência. Diante desse contexto, é válido o questionamento: o que acontecerá com o imigrante haitiano? No estudo crítico da questão, os condicionamentos históricos, sociais e econômicos do atual processo migratório, assim como as estratégias de sobrevivência e resistência desenvolvidas individualmente e em grupo, somente podem ser efetivamente apreendidos se investigados à luz do marco teórico-metodológico do marxismo.

Por ora, a investigação constatou que a presença maciça de haitianos na Amazônia Ocidental reforça o perfil daquele trabalhador que, embora quase não apareça nas estatísticas oficiais e não seja o foco de atuação da política brasileira de imigração, integra o processo contraditório de desenvolvimento capitalista: trata-se daquele trabalhador com baixa-qualificação e na maior parte provenientes de países periféricos. Nesse caso, os haitianos se somam aos imigrantes da Bolívia, Paraguai, Peru, Angola e Moçambique, países de onde vem hoje a maior parte dos estrangeiros para o Brasil (Primi, 2013), e cuja tendência é o engajamento em ocupações marcadas pela informalidade e precarização (Villen, 2012).

Pelas circunstâncias em que acontece o trânsito de haitianos na Amazônia Ocidental e a maneira como isso tem sido gerenciado politicamente pelo Brasil pode contribuir para que essa imigração represente um padrão precário de inserção no mercado de trabalho brasileiro, no qual a condição de imigrante passa a se refletir na própria divisão do trabalho. Na trajetória de deslocamento do Haiti até o

Brasil esses trabalhadores estão tendo contato com redes organizadas de transporte e tráfico de pessoas, que em si já funcionam como vetor de exploração dessa força de trabalho. A situação de indocumentados os fragiliza ainda mais do ponto de vista do acesso a direitos e a algum tipo de proteção, tornando-os, assim, também vulneráveis ao arbítrio de organizações criminosas e de possíveis empregadores.

Referências

- Almeida, C. A. de, Seleme, R., & Cardoso, J., Neto (2013). Rodovia Transoceânica: uma alternativa logística para o escoamento das exportações da soja brasileira com destino à China [Versão eletrônica]. *Revista de Economia e Sociologia Rural*, 51(2), 351-368. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-20032013000200008>
- Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados. (2010). *Global Trends* [Versão eletrônica]. Acesso em 2 de Agosto, 2013, de <http://www.unhcr.org/4dfa11499.html>
- Antunes, R. (Org.). (2006). *Riqueza e miséria do trabalho no Brasil*. São Paulo: Boitempo.
- Aydos, M. (2010). *Migração forçada: uma abordagem conceitual a partir da imigração de angolanos para os Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, Brasil (1970-2006)* (Dissertação de mestrado). Universidade Estadual de Campinas, SP, Brasil.
- Daniels, A. (2010). Rodovia Interoceânica rasga Amazônia com garimpo e desmatamento entre Brasil e Peru. *Opera Mundi*. Acesso em 10 de Agosto, 2013, de <http://operamundi.uol.com.br/conteudo/reportagens/5392/rodovia+interoceânica+rasga+amazônia+a+com+garimpo+e+desmatamento+entre+brasil+e+peru.shtml>
- Celentano, D., Santos, D., & Veríssimo, A. (2010). *A Amazônia e os objetivos do milênio 2010*. Belém: Imazon.
- Chagas, M. (2013). Em quatro dias, força-tarefa do governo cadastra 1.315 imigrantes ilegais no Acre. *Agência Brasil*. Acesso em 12 de Agosto, 2013, de <http://agenciabrasil.ebc.com.br/noticia/2013-04-25/em-quatro-dias-forca-tarefa-do-governo-cadastra-1315-imigrantes-ilegais-no-acre>
- Connectas. (2012). Rota do Pacífico traz negócios e devastação: comunidades vivem expansão de oportunidades e do crime. *Jornal O Estado de São Paulo*. Acesso em 10 de Agosto, 2013, de <http://economia.estadao.com.br/noticias/economia-brasil,rota-do-pacifico-traz-negocios-e-devastacao,130613,0.htm>
- Conectas. (2013). *Brasil esconde emergência humanitária no Acre*. Conectas Direitos Humanos. Acesso em 12 de Agosto, 2013, de <http://www.conectas.org/politica-externa/brasil-esconde-emergencia-humanitaria-no-acre>
- Cunha, D. M., & Cunha, R. F. da S. (2008, dezembro). As falácias do modelo de integração regional e comercial: desnudando os interesses da IIRSA na fronteira amazônica. *Anais do Seminário Internacional – Amazônia e Fronteiras do Conhecimento*, Belém, PA, Brasil.
- Engels, F. (2008). *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Boitempo.

- Fellet, J. (2012). Corrida ao ouro por estrada atrai índios. *BBC Brasil*. Acesso em 10 de Agosto, 2013, de http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2012/06/120531_ouro_peru_jf.shtml
- Fiorelo, P. (2006). *O capital e a devastação da Amazônia*. São Paulo: Expressão Popular.
- Furtado, C. *Formação econômica do Brasil* (10a ed.). São Paulo: Editora Nacional, 1970.
- Gounet, T. (1999). *Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo: Boitempo.
- Harvey, D. (2002). *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola.
- Jornal das Dez (2011). Caminho para o pacífico: nova ligação entre Brasil e Peru abre caminho para integração sul-americana. *GloboNews*. Acesso em 10 de Agosto, 2013, de <http://globotv.globo.com/globo-news/jornal-das-dez/v/nova-ligacao-entre-brasil-e-peru-abre-caminho-para-integracao-sul-americana/1575906/>
- Martinello, P. (1988). *A Batalha da Borracha na Segunda Guerra Mundial e suas consequências para o vale amazônico*. Rio Branco: Edufac.
- Melo, L. (2011). Com caminho asfaltado, Brasil alcança Pacífico via Transoceânica. *Jornal O Globo*. Acesso em 10 de Agosto, 2013, de <http://oglobo.globo.com/economia/com-caminho-asfaltado-brasil-alcanca-pacifico-via-transoceanica-2709263>
- Lima, M. J. de (1994). *Capitalismo e extrativismo – a formação da região acreana* (Tese de doutorado). Universidade Estadual de Campinas, Campinas, São Paulo, Brasil.
- Lima, E. & Silva, I. C. e (2012). *As faces do trabalho no Calçadão do centro de Rio Branco (AC)*. Pôster no XXI Seminário de Iniciação Científica e XI Mostra de Pesquisa e Pós-Graduação da Universidade Federal do Acre, Rio Branco, AC, Brasil.
- Lipietz, A. (1991). *Audácia: uma alternativa para o século 21*. São Paulo: Nobel.
- Keum, J. C. (1991). *Além do arco-íris: a migração coreana no Brasil* (Dissertação de mestrado). Universidade de São Paulo, SP, Brasil.
- Machado, A. (2013) Mais de 700 imigrantes do Haiti, Senegal, República Dominicana e Nigéria na fronteira Brasil-Bolívia. *Terra Magazine - Blog da Amazônia*. Acesso em 12 de Agosto, 2013, de <http://terramagazine.terra.com.br/blogdaamazonia/blog/2013/03/18/mais-de-700-imigrantes-do-haiti-senegal-republica-dominicana-e-nigeria-na-fronteira-brasil-bolivia>
- Machado, A. (2009). Garimpo cresce com a crise. Rios e florestas da fronteira Peru-Brasil sofrem impactos severos. *Terra Magazine - Blog da Amazônia*. Acesso em 12 de Agosto, 2013, de <http://terramagazine.terra.com.br/blogdaamazonia/blog/2009/03/17/garimpo-cresce-com-a-crise-rios-e-florestas-da-fronteira-peru-brasil-sofrem-impactos-severos/>

- Mamed, L. H. (2005). *Amazônia Ocidental (1870-1970): o processo de incorporação do artesanato pela grande indústria na formação social do Acre* (Dissertação de mestrado). Universidade Estadual de Londrina, Londrina, Paraná, Brasil.
- Mamed, L. H., & Lima, E. O. de. (2013, setembro). Precarização estrutural e migração internacional de trabalhadores: a problemática dos haitianos na Amazônia. *Anais do XVI Congresso Brasileiro de Sociologia*, Salvador, BA, Brasil.
- Marx, K. (1984). *O capital: crítica da Economia Política* (Vol. I, Tomo II). São Paulo: Abril Cultural.
- Melo, L. (2011). Com caminho asfaltado, Brasil alcança Pacífico via Transoceânica. *Jornal O Globo*. Acesso em 10 de Agosto, 2013, de <http://oglobo.globo.com/economia/com-caminho-asfaltado-brasil-alcanca-pacifico-via-transoceanica-2709263>
- Mozine, A. C. S., Freitas, T. M. D. M. de, & Rodrigues, V. M. (2012). Migrações ambientais e direitos humanos: o discurso da mídia de massa e os haitianos na Amazônia. *Anais do 7º Encontro Anual da Associação Nacional de Direitos Humanos – Pós-Graduação e Pesquisa – ANDHEP*, Curitiba, PR, Brasil.
- Oliveira, L. A. P. de (1985). *O sertanejo, o brabo e o posseiro: a periferia de Rio Branco e os cem anos de andanças da população acreana*. Rio Branco: Fundação Cultural do Acre.
- Paula, E. A. de (2005). *(Des)envolvimento insustentável na Amazônia Ocidental: dos missionários do progresso aos mercadores da natureza*. Rio Branco: Edufac.
- Primi, L. (2013). A dura vida dos deserdados globais. *Caros Amigos*, 194, pp. 30-34.
- Ribeiro, M. (2012). Firma de Santa Catarina vai a Brasília para contratar haitianos. *Jornal O Globo*. Acesso em 12 de Agosto, 2013, de <http://oglobo.globo.com/pais/firma-de-santa-catarina-vai-brasileia-para-contratar-haitianos-3582676>
- Souza, I. P. D. de, & Paula, E. A. de (2009). Ambientalismo internacional, sociedade civil e desterritorialização na Amazônia. *História & Perspectiva*, 41, 85-113
- Souza, I. P. D. de (2013). Desenvolvimento na fronteira trinacional amazônica: "um maniqueísmo nocivo". *Instituto Humanitas Unisinos*. Acesso em 7 de Agosto, 2013, de <http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/516537-desenvolvimento-na-fronteira-trinacional-amazonica-um-maniqueismo-bastante-nocivo-entrevista-especial-com-israel-pereira-dias-de-souza>
- Sassen, S. (2011). Dos enclaves en las geografías globales contemporáneas del trabajo. In A. M. Aragonés (Org.) *Mercado de trabajo y migración internacional* (pp. 20-42). México: UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas.
- Thomaz, D. Z. (2013). Migração haitiana para o Brasil pós-terremoto: indefinição normativa e implicações políticas [Versão eletrônica]. *Primeiros Estudos*, 4, p. 131-143.

- Vainer, C. B. (2001). Deslocados, reassentados, clandestinos, exilados, refugiados, indocumentados... As novas categorias de uma sociologia dos deslocamentos compulsórios e das restrições migratórias. In M. G. Castro (Org.), *Migrações internacionais: contribuições para políticas* (pp. 45-70). Brasília: CNPD.
- Villen, P. (2012, junho). Polarização do mercado de trabalho e a nova imigração internacional no Brasil. *Anais do VIII Seminário do Trabalho: trabalho e políticas sociais no século XXI*, Marília, SP, Brasil.