



Diáspora Africana e Navios de Carga na Modernidade: um estudo das migrações irregulares desde a África Ocidental ao Cone Sul

Pilar Uriarte Bálsamo

INTRODUÇÃO

Os navios também nos reportam à *Middle Passage*, à micropolítica semilembada do tráfico de escravos e sua relação tanto com a industrialização quanto com a modernização. Subir a bordo, por assim dizer, oferece um meio para reconceituar a relação ortodoxa entre a modernidade e o que é tomado como sua pré-história. Fornece um sentido diferente de onde se poderia pensar o início da modernidade em si mesma nas relações constitutivas com estrangeiros, que fundam e, ao mesmo tempo, moderam um sentido autoconsciente de civilização ocidental. Por todas essas razões, o navio é o primeiro dos cronótopos modernos pressupostos por minhas tentativas de repensar a modernidade por meio da história do Atlântico negro e da diáspora africana no hemisfério ocidental. (PAUL GILROY, *O Atlântico Negro*, 2001, p. 60, 61)

O presente artigo surge da pesquisa realizada entre os anos 2005 e 2009. Durante esse período trabalhei com jovens cujos trajetos migratórios envolviam o trânsito entre a África Ocidental e o Cone Sul. A pesquisa começou com a tentativa de narrar uma história de navios, a história de oito pessoas que saíram embarcadas de forma clandestina da Costa do Marfim, em janeiro de 2001, e chegaram um mês depois à costa oriental da Venezuela. Durante esse tempo, passaram mais de sete dias em alto mar, onde foram abandonados em uma pequena plataforma de madeira, sem comida nem água, por ordem do capitão do barco em que viajavam.





Este foi o primeiro dos casos de migrantes irregulares com que tive contato e que, por parecer uma história única e extraordinária, despertou o meu interesse e o de alguns amigos para tentar fazer um documentário sobre ele, mas que posteriormente se converteu em outro tipo de texto, mais acadêmico. Assim, para o doutorado, eu me propus a compreender o fenômeno migratório a partir da relação das estruturas econômicas e sociais que determinam os fluxos demográficos com as histórias concretas de pessoas que as protagonizam, sua experiência, as formas com que se conduzem e são conduzidas nesses deslocamentos e sua visão quanto ao processo.

A análise dos casos de viajantes clandestinos será aqui utilizada para costurar a diversidade de situações em que as pessoas ficam, ou vão embora e regressam ao lugar de origem, num percurso entre a África Ocidental e a América do Sul, e também para compor um panorama analítico dessas dinâmicas migratórias e suas relações com outros fenômenos migratórios em cada um dos locais de partida e de chegada. A migração não é uma decisão individual e isolada, mas tem a ver com variáveis de gênero, geração e classe, e faz parte de uma realidade em que os projetos migratórios são uma constante (BLACK, 2003).

Diferentemente dos objetivos iniciais da pesquisa, o presente trabalho não trata de navios ou *polizones*.¹ Ele se refere ao trânsito de pessoas ao redor do planeta por meio de um sistema mundial que, globalizado nas expectativas, ainda está muito longe de sê-lo nas oportunidades com que brinda os sujeitos que habitam as diferentes regiões do mundo. Diz respeito ao fenômeno migratório em escala global e às desigualdades estruturais que os migrantes pretendem confrontar deslocando-se entre diferentes países e continentes.

Essas grandes questões analíticas tomam força no trabalho de campo realizado nos dois lados do Oceano Atlântico em países como Venezuela, Argentina e Uruguai, na América Latina, e em Gana, Nigéria e Togo, na África Ocidental. Entre esses locais, circulam pessoas, bens e informações, resultando no fenômeno que denominamos migrações transnacionais. Assim, o que chamo de *fenômeno*, e que constitui meu objeto de análise, não é mais do que uma abstração realizada a partir da experiência dessas pessoas construindo suas histórias de vida. Para muitas delas, os navios de carga, com todo o peso simbólico e histórico que carregam, representam o enlace entre esses dois lugares geográficos e simbólicos – o local de origem e o mundo lá fora – sendo a travessia clandestina

¹ Este tipo de viajante será chamado aqui de *polizones*, termo tomado do espanhol e que se refere particularmente à forma de viajar do clandestino, sem documentação e/ou sem passagem, escondido em barcos e, por extensão, em outros meios de transporte. Esta é a palavra utilizada pelos próprios implicados nas travessias para definirem sua situação dentro dos barcos e é também o termo empregado tecnicamente. Daqui em diante, o termo *polizón/polizones* será usado sem sinalização para se referir a essa forma particular de viajar. Em inglês, o termo pode ser traduzido por *stowaway*.





dentro desses barcos a única opção viável para sair do continente.

Pretendo pôr em perspectiva algumas das noções hegemônicas sobre modernidade e a crescente mobilidade de pessoas, informações, bens e capitais à qual elas estão associadas. A experiência dos jovens que constroem seus projetos de vida a partir do deslocamento, segundo perspectivas de cosmopolitismo e modernidade, permite ampliar a visão do nosso mundo e incorporar perspectivas e projetos de vida caracterizados pela transnacionalidade e a reterritorialização construídas desde outros locais que não os centrais. Isto significa dar ouvido a relatos de modernidades que incorporam a violência na sua própria construção.

Trazer à tona a experiência de pessoas que, na entrada do século XXI, atravessam o Oceano Atlântico em navios de carga de forma clandestina significa atualizar as formas de violência pelas quais a diáspora africana passa e passou no decorrer de um longo percurso histórico de colonização europeia na África, nas Américas e no Caribe.

POLIZONES E NAÚFRAGOS: ENTRE O ANEDÓTICO E O ESTRUTURAL

O processo em que essas histórias particulares foram construídas analiticamente para se constituírem, primeiro, em um problema de pesquisa e, posteriormente, no texto acadêmico, foi longo e, por momentos, difícil. A análise desse processo oferece informações sobre a forma com que ele é percebido pelas pessoas no local de destino.

Olhando em perspectiva, posso dizer que a dificuldade fundamental que esse percurso confrontou foi o forte impacto que a experiência dos migrantes clandestinos produziu em mim quando tomei conhecimento dela. O relato que eles fizeram das situações vividas me chocou profundamente, e essa impressão perpassou durante muito tempo minhas tentativas de colocar em perspectiva tais experiências, assim como as tentativas de narrar as histórias para outras pessoas, indo além do anedótico.

Uma vez ou outra, ao tentar explicar o assunto do qual tratava meu trabalho, tanto no âmbito acadêmico quanto no cotidiano, encontrei dificuldade para posicioná-lo em algum lugar entre os dois extremos do particular e do geral. Se começasse pela história dos polizones, as explicações sobre como isto sucedia, a situação dessas pessoas, as formas com que tinha entrado em contato com o tema e a maneira com que conduzi minha pesquisa esgotariam o tempo. Ao contrário, se começasse pela descrição geral do trabalho, as migrações sul-sul, ou as migrações entre a África Ocidental e a América Latina, contextualizadas nas grandes preocupações teóricas sobre o fenômeno migratório em nível mundial, perder-se-ia em grande parte a riqueza das experiências individuais, que





eu considerava fundamentais por contestarem muitas das ideias estabelecidas sobre migrações, quase sempre abordadas da perspectiva sul-norte e com um viés marcadamente economicista.

Outra dificuldade apresentava-se devido à clara conexão simbólica entre o fenômeno presente e o comércio de escravos durante os séculos XVIII e XIX. Sendo o referente histórico mais forte o de deslocamentos de população africana para a América, as ligações posteriores estabelecidas pela diáspora automaticamente carregavam de significações a definição do tema. De um lado, essa assimilação resultava interessante, ao trazer à luz os vínculos históricos entre fenômenos atuais e estruturas políticas e econômicas do passado. Essas relações se mantêm na dependência econômica dos países do terceiro mundo e na forma com que os interesses econômicos transnacionais condicionaram e condicionam os deslocamentos de população. Mas esse ganho tinha a desvantagem de remeter a um passado “pré-moderno”, colocando as histórias de migrantes fora do nosso presente, como se aquelas pessoas com quem convivemos não fizessem parte do mesmo período histórico, mas pertencessem a ressaibos de um passado felizmente superado por nós, mas não ainda por outros.

A análise seguinte desenvolve-se na tentativa de ultrapassar as dificuldades iniciais que a definição do objeto de análise representou para mim, construída a partir da oposição de categorias: moderno/pré-moderno, acidente/escolhas, evento/estrutura. Por outro lado, proponho dar atenção a um fenômeno que por não ser numericamente significativo, ou pelo próprio fato de parecer “vindo do passado”, permanece praticamente invisível aos olhos do mundo.

O fato de embarcarem escondidos, de forma irregular, e de haver a participação de redes de mediadores no acesso aos barcos, que podem em alguns casos configurar redes de tráfico, faz com que obscureça o número de jovens que assumem esse tipo de aventura no momento da partida. Também não é possível conhecer esse número no local de destino devido às altas taxas de migrantes sem documentação e que não são registrados nas listas oficiais. A quantidade de pessoas que embarcam nessas travessias e quantas delas conseguem sobreviver ou perdem sua vida nessa tentativa ficam no desconhecimento. A literatura acadêmica apresenta os casos de viajantes clandestinos como um fenômeno em crescimento, mas de difícil quantificação. Esse fenômeno aparece sempre vinculado a dinâmicas migratórias mais amplas.

Apesar de as estatísticas consistentes serem difíceis de achar, é evidente que o tráfico de migrantes ilegais, até o momento um fenômeno pouco frequente, está em crescimento, desde que jovens se





envolvem em aventuras temerárias para conseguir chegar à Europa. Agrega-se a incidência esporádica dos assim chamados polizones que se engajam em viagens perigosas, escondidos em barcos com destino ao sul da Europa, e recentemente a um lugar tão longe como a Ásia oriental. Também existem agentes inescrupulosos que exploram esses jovens com promessas de passagens para a Itália, a Espanha e a França através de Dakar ou Las Palmas (ADEPOJU, 2006, p. 10).

A importância do fenômeno migratório que estamos analisando não corresponde ao número (mesmo que este seja cada vez maior) de pessoas que o compõem, mas ao fato de se incorporar a dinâmicas migratórias globais, apresentando algumas de suas características menos evidentes. Limitar a significação desse fenômeno à sua importância numérica não somente impede o estabelecimento das conexões entre diversos fluxos migratórios relacionados, mas também a abordagem do fenômeno em toda a sua profundidade. Essa profundidade é dada pela forma com que as vivências das pessoas que protagonizam esses percursos estão envolvidas numa concepção de mundo globalizado que conecta suas trajetórias às de muitos outros migrantes em diferentes partes da África, da Europa e da América do Norte.

DESTINOS DA TRAVESSIA: ESCOLHA, DETERMINAÇÃO E ACIDENTE

Viagem, aventura, fuga, luta pela sobrevivência, acidente... os termos e as definições estão diretamente associados às motivações com que se empreende a viagem, mas não se esgotam nelas. As travessias só podem ser compreendidas e qualificadas a partir das formas com que são concebidas, vividas e significadas por seus protagonistas e as pessoas do seu entorno.

No caso dos migrantes clandestinos, as condições de partida nos diferentes portos podem ser muito variadas. Essa diversidade está vinculada aos contextos sociais da saída do país de origem e do continente em que se produz. A expectativa da grande maioria deles era chegar ao “primeiro mundo”, mas a perspectiva de sair do lugar de origem já é motivação suficiente para empreender a travessia, mesmo que o destino da viagem não esteja certo.

No momento da partida, os jovens entrevistados tinham um conhecimento mínimo dos procedimentos que iriam pôr em prática para viajar, sabendo que ninguém pode garantir o lugar a que vão chegar, nem mesmo se chegarão com vida. Longe de ser considerado um ideal, alcançar a América Latina é visto por eles como uma primeira escala no trajeto migratório, ou em todo caso como um





lugar no mundo, uma possibilidade de criar um espaço social em oposição àquele que eles não encontram no local de origem. A avaliação do lugar a que chegaram oscila entre a ideia de acidente ou de algum tipo de determinação que, dependendo das situações, pode ser identificada com Deus, com a valentia ou com as condições pessoais para manejar em circunstâncias-limite.

No começo da pesquisa, ao serem entrevistados, os polizones, em sua grande maioria, disseram ter intenções de ir à Europa, mas que teriam subido no barco errado, por engano, ou mesmo que teriam subido no barco correto, mas este teria mudado o itinerário uma vez no mar. Este é, em geral, o relato oficial dos fatos e o que é difundido pela imprensa, como no caso do jornal *El País*, do dia 23 de maio de 2005.

DRAMÁTICO RESGATE | A odisseia totalizou 31 dias | O juiz atuante pensa citar “a quem seja preciso” | Os quatro jovens se desfazem em agradecimentos a seus salvadores nigerianos e querem ficar no Uruguai

ODISSEIA. O testemunho dos quatro jovens é desolador. Aproveitando sua condição de trabalhadores no porto de Lagos, capital da Nigéria, abordaram o “Halil 1”, de bandeira turca, utilizando um vão existente entre a hélice e a pala do timão. Isto foi em 22 de abril. O barco zarpuou oito dias depois. Sua ideia original era chegar a um porto europeu, o sonho de muitos africanos. Porém, o barco recebeu novas ordens de seus armadores e mudou o rumo para a América do Sul. Este não foi o único golpe; onze dias depois de se instalarem no “Halil 1” foram descobertos pela tripulação. Tudo foi terror e incertezas para eles desde então. Segundo relatam, um dos oficiais do barco continuamente os ameaçava de lançá-los fora do barco enquanto apontava para o mar. A ordem de outro oficial era de bater neles com vara e chutá-los. “Jump, jump” (pula, pula) lhes gritava enquanto os castigava. Finalmente foram encerrados em um camarote. Depois de um questionário nada amistoso, o oficial perguntou o que queriam que fizesse com eles. O pedido de deixá-los na Espanha ou na Turquia foi negado. No seu lugar, a “opção” proposta foi deixá-los em algum país africano ou entregá-los à polícia nigeriana. Os polizones escolheram a primeira, que nunca se cumpriu. “Se matarmos vocês, ninguém vai ficar sabendo”, contam que lhes disse um dos oficiais do barco. A incerteza crescia quando





viram os *marines* construírem um bote na coberta pronto para lançá-lo ao mar. Os destinatários eram eles, sem dúvida. Choraram e imploraram, pediram que os entregassem às autoridades de “qualquer país”. Aí ficaram sabendo que um possível destino era a Argentina. Mas uma vez chegados ao porto de Buenos Aires, foram encerrados e ninguém soube de sua existência. (Em: http://www.elpais.com.uy/05/05/23/pciuda_154170.asp. Acessado em: 14/10/2008)

Em termos gerais, o lugar de chegada foi definido por esses migrantes não como uma escolha e muito menos como um lugar definitivo, mas como uma escala de maior ou menor duração, em um percurso que eles orientam, mas nunca determinam todas as etapas. Conhecer as formas como essas pessoas manejam ou tentam controlar as diferentes etapas do trajeto é fundamental para compreender como esse processo é associado aos contextos e às motivações da partida e às maneiras de conceitualizar o mundo e o trânsito através dele como um projeto de vida em si mesmo.

Os migrantes potenciais têm certas imagens de sua região (ou suas regiões) de destino preferidas, na medida em que eles as escolhem conscientemente para melhorar seu *status* dentro da sociedade global. Essa imagem pode ou não ser precisa, mas enquanto ela representa substancialmente melhores chances, comparada com a do país de origem, a imagem de um certo destino pode ser vista como um bom incentivo para os indivíduos migrarem (PRINZ, 2005, p. 120).

Para entender os diferentes modos com que as representações das sociedades de destino são apropriadas, e as expectativas do projeto migratório engendradas sobre eles, é necessário adquirir uma visão mais ampla de como essas representações circulam através dos diferentes meios de comunicação e nos sistemas de educação formal. A partir de etnografias realizadas por outros pesquisadores, podemos estabelecer algumas relações que permitem entender as formas com que os diferentes espaços geográficos são simbolizados. Vemos então que os possíveis destinos são avaliados segundo concepções em que a Europa ou o primeiro mundo são entendidos como lugares possíveis e desejados, mas não necessariamente associados a referências concretas.

A fim de captar a forma com que as travessias e os destinos são avaliados, o





primeiro passo consiste em se desfazer da ideia essencialmente geográfica com a qual estamos acostumados a pensar os lugares. É preciso compreender que, diferentemente do que ocorre com a cultura ocidental, os lugares podem não estar essencialmente associados a uma localização no mapa, tal como expõe Sarró (2008), considerando a Europa como um “lugar remoto”. Baseado no seu trabalho de campo em Guiné Bissau, o autor propõe que, da perspectiva da comunidade, a Europa não é simplesmente uma região que está muito longe, mas uma que de certa forma não existe no mapa, um espaço de descontinuidade em relação ao espaço habitado de forma vivencial.

A Europa (para os bagas *Databo*, que literalmente significa “o lugar dos brancos”, de forma parecida com aquela que a Etiópia significava, para os gregos homéricos, “o lugar dos negros”) é também um *tropos* cuja realidade geográfica é difícil de concretizar. [...] Quando ouvimos falar da Europa em contextos não ocidentais, devemos levar em consideração que também a Europa pode ter sido um lugar remoto, e que para muitos continua a sê-lo (SARRÓ, 2008).

Essa percepção da Europa como um espaço imaginado, e não como uma unidade geográfica determinada, também é observada por Prinz (2005) no seu trabalho com estudantes universitários e do ensino secundário na Tanzânia. Dentro de um grupo de jovens que ela escolheu a partir do grau de instrução, identifica uma imagem associada à Europa não em relação a critérios geográficos, mas a uma série de características valoradas de forma positiva, vinculadas a este continente em oposição às dificuldades estruturais com que se defrontam para se desenvolverem no local de origem.

Os entrevistados foram capazes de expressar suas imagens da Europa com grande precisão, o que pode ser explicado pelo fato de que, muitas vezes, eles simplesmente invertem sua experiência e análise da respectiva situação na Tanzânia. Em contraste, quando trataram de traçar a Europa em um mapa ou nomear seus países, os estudantes tiveram problemas. Suas dificuldades levaram à suposição de que a Europa não é percebida como uma unidade geográfica, mas mais precisamente como uma lista de países associados com certas características, como o “alto nível de desenvolvimento”, “saúde”, “provisão social” e “poder político” (PRINZ, 2005, p. 124).





No entanto, falar da Europa como um lugar remoto, ou como um espaço simbólico mais do que geográfico, não faz absoluta justiça às perspectivas dos jovens entrevistados nesta pesquisa. Seja antes ou depois da partida, os migrantes que chegam à América do Sul tomam conhecimento das dimensões geográficas do espaço em que irão habitar, assim como as vantagens comparativas e as limitações que esse local lhes oferece em relação ao lugar de origem que conhecem e a outros países sobre os quais adquirem informações a partir de experiências próprias ou de relatos de amigos, familiares ou da mídia.

Assim, com uma perspectiva diferente, uma vez completada a travessia transoceânica, esses migrantes continuam a procurar oportunidades para migrar para outros países que eles consideram ter uma melhor posição econômica, ou seja, países do norte – os Estados Unidos ou um país europeu – ao mesmo tempo em que buscam, por outros meios, melhorar sua integração na comunidade em que residem. Esta é a perspectiva de Roland, um dos jovens entrevistados em Lagos, que tentou várias vezes sair de navio e que na atualidade diz ter desistido dele, mas não da possibilidade de migrar, seja para o Uruguai, onde se encontram seus amigos, seja para algum outro país, de preferência na Europa. Ele descreve estas duas possibilidades como análogas em contraposição ao lugar de origem.

Para mim, seu país é como a Inglaterra, tudo é caro, você precisa pagar as taxas, precisa pagar as faturas, mas a forma de vida é melhor. Você pode ter um bom apartamento, comprar roupas, ir trabalhar. É diferente daqui na Nigéria. Aqui, a gente não tem luz, não tem emprego... (Diário de campo, Lagos, novembro de 2007).

Na fala de Roland podemos observar uma série de matizes em relação às formas com que os países – o de origem e os possíveis destinos – são avaliados. Mesmo sabendo que eu iria estabelecer diferenças entre minha situação no Uruguai e aquela que ele estava apresentando como o ideal desejado, Roland procurava a maneira de me mostrar o que seria importante para ele. Aquilo que teria a partir da migração, fosse na Inglaterra, fosse no Uruguai, e que não poderia ser pensado em Lagos.

Tive oportunidade de assistir a uma discussão entre Sonny e Simon, dois jovens que fazem parte do grupo de quatro polizones que moram na cidade de Maldonado, em que estas duas posições contrapostas estavam sendo colocadas, numa sexta-feira à tarde em que fui visitá-los. Tinham trabalhado a semana toda em diferentes pontos da região, realizando tarefas na construção civil. Antes da temporada de turismo, esta é uma das atividades que têm maior desenvolvimento



nas cidades, com uma demanda constante de trabalhadores. Os quatro jovens tinham passado a semana trabalhando e dormindo em cada um de seus locais de trabalho. Na sexta-feira se reencontraram para passar o fim de semana juntos. Apesar de estarem felizes por poder descansar, eles pareciam um pouco desapontados em relação a um desentendimento que tiveram com a pessoa com quem anteriormente estavam morando e que foi quem os recebeu em casa no momento da chegada. Como é frequente, Sonny está particularmente bravo, e demonstra seus sentimentos através do tom de voz e do movimento corporal.

Todos continuam a conversar [em inglês], gritam, um interrompe o outro, no momento parecem muito bravos, mas Marcus, que é o que se mantém mais fora da discussão, me explica que é normal. Segundo ele, os outros não estão brigando, mas simplesmente conversando, do jeito que eles gostam de conversar, do jeito que eles são... Em alguns momentos, também Simon sai da discussão para me explicar. Eu entendo mais ou menos do que se trata, mas não pego os detalhes. Sonny está bravo com “os brancos” (*white people*) e com o Uruguai. Marcus, preocupado, olha para mim, ele sabe que eu não entendo tudo o que eles falam, mas que consigo acompanhar o fio da conversa. Sonny continua, repete uma e outra vez que não quer estar aqui. Simon o confronta e, no mesmo tom, talvez um pouco mais controlado, responde que se eles estão aqui, “é porque Deus quis”. Parece-me que, ao trazer Deus a essa conversa, ele estava apelando para argumentos com mais legitimidade do que os de Sonny. Mas Sonny não concorda, nesse momento ele não está interessado em Deus. Responde que o Uruguai foi um acidente, Wenzel concorda, repetindo em um tom baixo, quase reflexivo, “Uruguay was an accident”.

Sonny parece desesperançado, mas continua a falar alto, a andar pela sala e a mover as mãos, como se todos ao se moverem conseguissem passar melhor sua impossibilidade de entender a situação em que se encontram. Mas Simon contrapõe todos os argumentos, não perde o ritmo da discussão, e também utiliza nela todo o seu corpo, mesmo que pareça tentar acalmar Sonny. Wenzel parece muito triste (ele é, em geral, o mais triste dos quatro). Todos concordam que viver no Uruguai é difícil. Criticam os uruguaios que os criticam continuamente (Diário de campo, Maldonado, novembro de 2006).



Em outros casos, talvez em discursos com uma maior projeção pública, ou quando estão colocando em questão as possibilidades reais de integração, o Uruguai é posto como o destino, estando de acordo com as expectativas de uma vida melhor, que são caracterizadas a partir de elementos como paz, trabalho, possibilidades de desenvolvimento pessoal e bom acolhimento, chegando, inclusive, a se apresentarem como uruguaios. Este tipo de depoimento, em que o acolhimento da sociedade receptora e as vantagens do Uruguai são discutidos, é o preferido pela imprensa local para a realização de matérias sobre a experiência de náufragos e polizones, mesmo que, não tendo o Uruguai uma boa economia, ele compartilharia com os países desenvolvidos um nível de vida apropriado.

Polizone nigeriano será um barman. Foi resgatado no ano passado; agora está em La Barra – Federica Narancio

No restaurante Sensei, que está em La Barra, o público poderá provar os drinks do novo barman que trabalha ali: Marcus Freeze (22 anos), cuja história muitos lembram ainda. Foi um dos quatro nigerianos que foram resgatados no ano passado na altura de La Paloma, depois de serem jogados em alto mar em uma precária balsa do barco de bandeira turca “Hilal 1”.

[...]

O comovedor caso dos nigerianos polizones monopolizou naquele momento a atenção da imprensa e da sociedade uruguaia. Hoje, Marcus afirmou com um espanhol um pouco atrapalhado que “está muito feliz de poder trabalhar” e que, mesmo que pense em voltar para a Nigéria algum dia, por enquanto está “na boa”. “Viver no Uruguai é mais fácil, você pode fazer bons amigos. O que é mais difícil é fazer dinheiro”, considerou.

Ele ainda mora com “Mama Chichita”, a professora aposentada de Maldonado [...] que então deu acolhimento aos quatro nigerianos.

Marcus afirmou que, desde que está no bar, “muitos vieram me perguntar sobre a minha história. Quando me reconhecem, chegam perto e dizem: ‘você é o nigeriano famoso’”, disse rindo.

Disse que conheceu o dono do restaurante quando trabalhava como construtor e ele lhe propôs que fosse ao Sensei para trabalhar como barman, mesmo que não tivesse experiência nessa área. Atrás do balcão, Marcus segura uma coqueteleira, e o pessoal do restaurante o trata com carinho. “Todos são como amigos para mim”, afirmou. Depois de fazer a temporada em Punta del Este, planeja conhecer





Buenos Aires. (Em: http://www.elpais.com.uy/06/12/29/pciuda_255965.asp. Acessado em: 14/10/2008).

Em geral, as formas com que a sociedade de destino é avaliada dependem de elementos conjunturais e das melhores ou piores situações pelas quais os sujeitos passam. Sempre que as coisas não vão muito bem, as avaliações se referem às limitações da sociedade que os acolhe, assim, o destino é entendido como um lugar não escolhido por eles, mas aquele a que chegaram por acidente e onde não querem ficar.

Outras vezes, quando as avaliações são melhores, ou quando a vontade de superar as dificuldades parece estar mais presente, essas pessoas falam de forma positiva sobre o percurso migratório, e as limitações são vistas como “provas que Deus está lhes colocando”, como me explicou Wenzel que, mesmo muito desapontado pela falta de trabalho, confia em que “se foi Ele quem quis que sobrevivêssemos a tudo por que passamos, Ele vai nós ajudar a superar os problemas que temos aqui”.

A presença de Deus determinando o destino e acompanhando-os nas melhores decisões é utilizada para explicar o porquê de se estar em um lugar determinado. A vontade de Deus, presente nos discursos de todos os jovens entrevistados, é muito mais frequentemente mencionada nos casos em que as pessoas atravessaram dificuldades sérias, com risco de vida.

O RISCO COMO ELEMENTO CONSTITUTIVO DAS EXPERIÊNCIAS MIGRATÓRIAS

Deslocamentos de crianças e jovens – a partir do seu local de origem, através de redes familiares e sociais, entre regiões rurais e urbanas, em diferentes países da África Ocidental – são bastante frequentes (HASHIM, 2007). Crianças e jovens participam, dentro do núcleo familiar, de decisões relativas à educação, ao emprego e à obtenção de recursos que se vinculam às mudanças, dentro ou fora das redes familiares. Mas nem sempre a migração de menores se produz em um contexto familiar. No que se refere aos deslocamentos fora da região, seja no caso das viagens clandestinas de navio ou em outro tipo de travessia intercontinental que envolva maior risco, o planejamento e a realização são gestados entre amigos e grupos de pares, e não dentro das redes familiares.

Isto não se refere unicamente aos casos de viajantes clandestinos aqui analisados. O mais célebre desses casos é o de dois jovens que morreram tentando chegar como polizones a Bruxelas alojados no trem de pouso do avião, que decolou em Conakry. Eles levavam, junto com os documentos





que permitiram identificá-los, uma carta para as autoridades migratórias explicando os motivos da viagem e pedindo para permanecer na Europa (FERGUSON, 2002). Mas outros casos do mesmo tipo têm sido registrados, por exemplo, em Gana, o de dois meninos de 12 e 14 anos (COWELL, 2002), e outro na Guiné, de meninos com 14 e 15 anos (DUVAL, 1999).

Os meninos que congelaram até a morte a 40.000 pés. Seus corpos em decomposição estavam presos juntos no espaço acima da roda de um Jet. Este teria voado entre a África Ocidental e Bruxelas durante oito dias antes de eles serem descobertos. Entre suas patéticas posses foram identificados cartões que revelavam seus nomes como Yaguine Koita e Fode Touunkara. Mas para as pessoas de Guiné eles serão sempre conhecidos como os Mártires da África...

The Independent (London, England) | Date: September 1st, 1999 | Author: Alex Duval Smith | Copyright 1999 The Independent – London. Provided by ProQuest LLC.

Três noites por semana, uma enorme figura branca ressoa no céu sobre o povoado de casas precárias de Yimabaya. O metal enferrujado treme e reverbera pela força dos motores do Jet. Então, o Sabena, voo para Bruxelas, fecha suas rodas e vai. Yaguine Koita, 15, e Fode Toundara, 14, tinham olhado a decolagem muitas vezes. Na paisagem monocromática que eles habitam nos subúrbios da capital da Guiné, Conakry, não existia muito mais para levantar o espírito, especialmente durante a interminável estação de chuvas de julho e agosto. Os jovens eram guineanos pobres – adolescentes comuns em um país da África Ocidental onde 80% dos homens adultos não têm empregos fixos e a vasta maioria das pessoas não sabe ler ou escrever. Em uma área do tamanho da Grã-Bretanha, com um dos solos mais ricos em minerais do mundo, 40% da população sobrevive com menos de 65 piniques por dia. “Todo mundo em Guiné quer sair, porque não tem nada aqui”, disse Youssouf, um colega de classe de Yaguine. “Mas eu nunca tinha ouvido sobre os planos – em todo caso, não sérios – de Yaguine, nem que sua mãe vivia na França desde que seus pais se separaram alguns anos atrás”. Mas a partida de Yaguine e Fode, no avião de Sabena, na noite de 28 de julho, foi muito bem planejada, como se pode esperar de dois jovens que nunca tinham visto nada além da Grande Conakry, deixados





sozinhos a bordo de um avião. Eles poderiam não saber que, escondidos no trem de pouso, iriam congelar até a morte ou morrer por falta de oxigênio assim que Yimabaya se perdesse de vista [...]. Na quarta-feira, 28 de julho, vestidos com todas as roupas que conseguiram achar e calçando somente chinelos nos seus pés, Yaguine e Fode caminharam para o extremo sul de Yimabaya e escalaram o muro que separa o povoado da pista. Nas roupas de Yaguine havia uma nota com três endereços europeus, sua mãe, perto de Paris, seu primo, também na capital francesa e um tio na Alemanha. Foi um milagre que os meninos não fossem amassados, depois da decolagem, pelas rodas ao serem recolhidas. Mas uma vez em voo, o esconderijo tornou-se rapidamente muito frio. Rapidamente, em meia hora de voo, a 10.000 metros, a temperatura teria caído entre menos 50 e menos 55 graus centígrados [...]. Mas da sua parte, Yaguine e Fode estavam mais preocupados com as suspeitas de seus amigos e familiares. Yaguine tinha pedido permissão a seu pai para visitar sua avó no outro lado de Conakry. Ele também tinha deixado uma carta na casa, achada dois dias depois do desaparecimento do menino, na qual dizia que tinha saído “com alguns brancos em um barco rumo à América”. Fode, que provinha de uma família numerosa, frequentemente ficava fora até tarde com seus amigos. O pai de Yaguine, Limane Koita, primeiro suspeitou sobre o paradeiro de seu filho na quinta-feira. No dia seguinte, Koita foi à casa da avó e descobriu que Yaguine nunca tinha estado ali. Mais tarde, no mesmo dia, em uma pilha de roupas em casa, ele achou a carta de Yaguine. “Eu passei os dois dias seguintes no porto, perguntando sobre o barco das pessoas brancas que Yaguine tinha descrito, que, se supunha, ia para a América depois de parar na Espanha, França e Alemanha. Ficou claro que esse barco nunca existiu”, disse Koita, sentado em sua casa, ainda atordoado pelos acontecimentos do mês passado, sua fé em Deus severamente sacudida. O corpo em decomposição de Yaguine foi achado perto do de Fode, todavia alojado no fundo da ala direita do compartimento das rodas do avião no Aeroporto de Bruxelas, no dia 5 de agosto – oito dias depois de os dois jovens terem sido vistos em Conakry pela última vez e depois de o avião ter feito mais três viagens de ida e volta à África. Um técnico de terra em Bruxelas informou sobre um mau cheiro e deu o alarme.





No texto acima, podemos ver alguns dos elementos mencionados. A liberdade de movimentos dos jovens, sem que ela necessariamente implique o desprendimento das redes familiares. A presença do projeto migratório, vinculado às condições em que esses jovens vivem, é fortemente espalhada entre os jovens em geral, mesmo que não inclua a intenção real ou o planejamento direto de um projeto migratório, como vemos na fala do colega de escola de Yaguine. A vinculação entre os projetos migratórios familiares, parentes e conhecidos no exterior e a criação do projeto migratório individual, mesmo que aqueles não estejam diretamente ligados à preparação deste, são sempre uma fonte de motivação e de conhecimento do lugar a que se pretende ir, e da forma como o projeto migratório se desenvolve.

Tanto nas etnografias citadas anteriormente como no relato jornalístico dos dois jovens que viajaram como polizones de avião desde a Guiné, assim como muitos outros jovens da cidade de Lagos, a grande maioria dos meninos com quem tive oportunidade de conversar durante a pesquisa mora longe de suas famílias de origem, ou porque eles migraram de outras cidades ou do meio rural para Lagos, ou porque se deslocaram dentro da cidade. Isto não deve ser visto inevitavelmente como “traumático”, na medida em que a saída de casa e a procura de recursos econômicos e de oportunidades de desenvolvimento são entendidas como parte dos processos de socialização ao serem assumidas as responsabilidades de cada indivíduo (HASHIM, 2007). Como muitos outros, esses jovens têm como referências o grupo de pares e as redes sociais ligadas ao bairro. Apesar disso, em muitos casos, os vínculos referidos como próximos não envolvem coabitação ou contatos cotidianos, sequer frequentes.

A falta de cotidianidade nos contatos com os familiares permite entender a forma como as travessias são planejadas entre os jovens entrevistados. Para eles, as tarefas domésticas, a obtenção de recursos para a subsistência e a troca de alegrias e angústias do dia a dia geralmente se dão com as pessoas geograficamente mais próximas, nem sempre com algum grau de parentesco. Como vimos, essa aparente liberdade ou relaxamento dos laços familiares não implica necessariamente sua desagregação ou negação, nem os afetos relacionados (LOBO, 2010), mas reflete diretamente a possibilidade de planejar e levar à prática esse tipo de travessias, mesmo mais de uma vez.

Ao trabalhar com migrantes africanos na América do Sul, encontramos uma alta incidência de jovens que ainda não haviam alcançado a maioridade quando empreenderam a travessia de ultramar. Este fato tem diferentes consequências no momento de viabilizar a permanência e a regularização da situação no país. Enquanto no local de chegada a idade cronológica determina diferentes *status* jurídicos (DERLUYN; BROEKAERT, 2005), nas sociedades de origem o





processo gradativo de aquisição de responsabilidades e autonomia pessoal, baseado na resposta às expectativas sociais, coloca muitos desses jovens em situação de migrar, como uma escolha que faz parte do projeto de vida. Parece mais fácil acreditar numa continuidade entre os fenômenos migratórios dos dois lados da divisão menores/adultos, a partir dos 13 ou 14 anos.

Tanto no que se refere aos dados sobre migrações infantis na África Ocidental, que mostram um número muito alto de menores migrando de forma independente em relação ao restante do grupo familiar próximo, quanto no que diz respeito aos jovens entrevistados especificamente para a pesquisa, as migrações intrarregionais e intercontinentais de adolescentes e jovens não parecem uma exceção ou uma anomalia, mas demonstram uma continuidade de outras etapas da vida. Falar em migrações de jovens desacompanhados não significa forçosamente que essas pessoas estejam isoladas ou alienadas de suas redes familiares e de outras redes sociais. Pelo contrário, na maioria dos casos, os percursos migratórios começam dentro de redes familiares extensas, e vinculam projetos familiares, laborais e educativos. Essa forma particular de inscrição em redes sociais enquadra os papéis pessoais de modo muito prescritivo, mas, em alguns casos, proporciona ao indivíduo uma ampla liberdade de circulação social e geográfica.

A mobilidade infantil ou juvenil é difícil de entender em função dos esquemas que tiram absolutamente qualquer possibilidade de agenciamento pessoal na realização dos deslocamentos, mesmo que estes nem sempre se resolvam com êxito. Ora enxergada dentro de rígidas estruturas tradicionais de circulação familiar, ora associada ao tráfico, ao trabalho escravo e à exploração sexual, a dissociação entre adultos e crianças migrantes é produto de uma separação ocidental entre duas categorias que em outras culturas são entendidas como graduais. Torna-se importante resgatar as perspectivas que incorporam a visão dos jovens migrantes, suas motivações e suas possibilidades de agenciamento, sem desconsiderar o contexto e as duras condições em que eles se desenvolvem.

Simon: Quer saber por que eu fiz isso???

Pilar: Eu sei o que você me contou, que entraram na parte exterior do barco, tratando de sair de Lagos, e que estiveram um tempo fora, e depois outro tempo fora, e logo numa balsa.

Simon: Mas você quer a verdade de por que eu fiz??? Por que eu deixei meu país??? Eu não estava sofrendo na Nigéria, a única razão pela qual eu fiz isso é porque meus amigos fizeram a mesma coisa. E alguns sobreviveram. E eu queria tentar também. Eu esperava ir a um país melhor na Europa, e me encontro aqui. Então,





eu disse para mim mesmo, não está tão mal, e fiquei. Eu estava na universidade quando saí, minha mãe não sabia. Eu estava no primeiro ano de medicina e não disse para ninguém quando saí. Porque eu queria fazer dinheiro rápido, eu não sou paciente e agora me encontro num país pobre, é triste para mim.

Pilar: Posso imaginar...

Simon: Eu deveria ter ficado na Nigéria e continuar com meus estudos; agora, se eu voltar, preciso fazer os testes e começar tudo de novo. Mas já não dá mais. Porque eu me mudei para outro país, isso é bom.

Pilar: Por que você não pode voltar para a Nigéria? É por causa do dinheiro ou por outras razões?

Simon: Por muitas razões, eu não quero voltar, eu perdi meu curso. Não posso voltar e começar a fazer testes e toda essa merda... Eu tenho que ficar aqui e encarar o desafio, você entende o que eu digo? (Simon, setembro de 2006. Texto original em inglês)

Esta explicação me foi dada por Simon numa conversa através do *msn*. Ela resume um pouco o valor que esses jovens dão à travessia de barco e ao projeto migratório em suas vidas, mostrando alguns dos elementos trabalhados: a construção da viagem dentro do grupo de pares, o conhecimento dos riscos que ela implica, o fato de se excluírem as mulheres deste tipo de projeto (trabalhada em outros textos) e a avaliação dupla do destino alcançado, não sendo o lugar esperado por se tratar de um país pobre, mas, ao mesmo tempo, que apresenta um desafio. O trecho citado introduz um elemento que é fundamental para compreender a experiência desses jovens. Trata-se de um movimento que não tem volta. Uma vez superada a travessia e instalado em um país estrangeiro, é impossível voltar à situação de partida, mesmo que, olhada em perspectiva, ela não seja avaliada de forma tão negativa quanto antes. O novo *status* atingido ao terem feito com êxito a travessia coloca esses jovens em uma posição social que não pode ser simplesmente revertida.

Conversamos um pouco com Daisy sobre as pessoas que vão para o exterior e querem voltar. Daisy me diz que para voltar é necessário dinheiro. “Todas as famílias estão esperando que a pessoa volte com alguma coisa para ajudar, começar um negócio ou fazer alguma coisa. Os que estão aqui não sabem como é lá, pensam que tudo é fácil, mas lá você tem que batalhar”. Ele me diz que as pessoas que estão





no exterior têm vergonha de voltar sem nada. Então não voltam, ou voltam, mas não procuram sua família, não dizem que estão aqui. (Diário de Campo, Ejura, agosto de 2007)

As expectativas colocadas sobre o projeto migratório dentro do grupo de relacionamento mais direto – os jovens entre os quais é planejada a travessia – e, de forma mais geral, da sociedade determinam para o migrante o compromisso de responder a elas. Ao não responder, ele se confronta com o julgamento oposto: já não é mais o herói, mas o embusteiro (RICCIO, 2005, p. 99). A crescente importância da figura do migrante, seja como herói no marco da comunidade, seja como protagonista do processo de desenvolvimento nacional nos discursos dos governos de Estado pós-coloniais da África Ocidental, tem sido também analisada por outros autores, vinculada à lealdade familiar e à pátria através do envio de remessas (MAZZUCATO, 2005).

As migrações são uma ideia constante em muitos âmbitos e em momentos diferentes e cotidianos da vida das pessoas em zonas rurais e urbanas da África Ocidental. A possibilidade de migrar está presente em toda a sociedade como uma alternativa para melhorar as próprias condições de vida e as dos familiares. Mas dizer que a migração é um elemento sempre presente não significa dizer que os meios para migrar, particularmente para fora da região, estejam ao alcance daquelas pessoas que pretendem fazê-lo. Pelo contrário, tanto para os jovens com quem trabalhei como para muitas outras pessoas que também projetam um futuro melhor no exterior, a organização das condições para viajar pode levar vários anos, até mais de dez, e em muitos casos o projeto migratório persiste mesmo depois de tentativas frustradas, em que foi impossibilitada a partida ou que acabaram com o retorno ao lugar de origem.

A emigração por caminhos regulares é praticamente negada a esses jovens. Do ponto de vista da economia local, o valor da passagem de avião é praticamente inacessível. Mas para além das dificuldades práticas de juntar o dinheiro necessário, outros problemas colocam esses jovens muito longe dos caminhos regulares da migração. O acesso aos meios de comunicação e de informação abre uma janela para outras realidades que eles procuram conhecer, mas não oferece do mesmo modo o conhecimento quanto aos procedimentos para cumprir os requisitos formais, muito além dos materiais aos quais já aludi. Ao falarem dos conhecimentos necessários para a travessia, todos os que foram questionados disseram conhecer os riscos a que se expõem com ela. Na avaliação que eles fizeram dos custos e benefícios, o risco não parece demasiado alto, e a possibilidade da morte está sempre associada à fé em si mesmo e em Deus. A opção por meios não regulares – ilegais e



clandestinos – e as formas como esses jovens desenvolvem seus projetos migratórios, por exemplo, viagem em navios, não são vistas por eles como uma transgressão da norma, mas como a norma em si mesma.

Pergunto a Christian se ele conhece outros países da África. Ele me responde que sim, África do Sul, Senegal e quase a Espanha. Eu pergunto o que significa quase, ele chama o amigo, os dois sempre estão juntos, e começam a me contar a história. Eles também fizeram uma travessia de barco. Saíram do porto num barco que ia para a Espanha. Conseguiram ingressar e partir. Foram encontrados pela tripulação e denunciados às autoridades da Marinha ao chegarem ao primeiro porto. Ficaram dentro do barco por mais de três meses, presos, sem poderem sair e recebendo comida e água todo dia através do porto. Durante esse tempo não sabiam se conseguiriam ficar na Espanha ou se teriam de voltar para a Nigéria. A resolução das autoridades espanholas foi de que deviam retornar, e eles foram enviados de avião para a África do Sul. Lá foram entregues à polícia e permaneceram por algum tempo na prisão, de onde foram enviados para o Senegal, onde também ficaram presos, até serem deportados para a Nigéria. Assim, apesar da longa travessia que levou aproximadamente nove meses, eles voltaram para casa. Ao serem perguntados se voltariam a tentar, ambos hesitaram um pouco, mas pareceram dizer que sim.

(Diário de campo, Lagos, novembro 2007)

Para os jovens entrevistados, a possibilidade de viajar de barco não está separada de outros caminhos que possibilitem a migração. Na grande maioria dos casos, a alternativa de viajar clandestinamente é uma das maneiras previstas, às vezes a mais certa, apesar do alto grau de incerteza que ela traz implícita. Isto não significa que no contexto em que essas travessias se realizam elas não adquiram significados específicos para os jovens que assim arriscam suas vidas.

Em outro texto, ao analisar a dicotomia entre migrações legais e ilegais no local de chegada (URIARTE, 2009), tentei mostrar como os migrantes transitam entre as duas de maneira muito mais fluida e menos controlada do que pretendem os órgãos administrativos do Estado. Compreender as formas com que as pessoas transitam pelos caminhos administrativos no local de origem gera o mesmo tipo de situações, na medida em que o modo como é obtida a documentação para os vistos ocorre em diferentes graus de regularidade, a ponto de alguns deles não apresentarem sequer

documentos que existam no local de origem. Muitos desses jovens veem os caminhos da migração regular como intransitáveis na medida em que estão totalmente fora da sua realidade.

Contrariamente à percepção que eu tinha ao abordar o tema a partir do local de destino, os dados sobre as migrações africanas e a diáspora nigeriana, em particular, demonstram que os polizones não são os únicos a empreender viagens com destinos desconhecidos nem a arriscar suas vidas à procura de uma vida melhor. Outras travessias por terra oferecem tantos riscos quanto o entrar de forma clandestina em um barco. Muitas mulheres da Nigéria ou de outras regiões da África Ocidental atravessam caminhos e situações muito difíceis na tentativa de chegar à Europa. As rotas que elas percorrem, às vezes atravessando o Mediterrâneo, outras vezes por terra, através do Leste europeu ou do Oriente Médio, também oferecem altos riscos (CARLING, 2002).

Por outro lado, o fato de enfrentar altos riscos com a finalidade de chegar a um novo lugar, mais ou menos determinado, não é uma condição exclusiva da população da África Ocidental, nem própria da juventude ou dos adolescentes. Trabalhando, na Holanda, com migrantes irregulares provenientes de diferentes regiões, Liempt e Doomernik (2006) analisam uma série de trajetórias e histórias de vida através das quais podemos observar que essas pessoas percebem sua condição de migrantes sem documentação e, como tal, sabem que devem encarar determinado tipo de riscos para atingirem seu objetivo. Esses riscos são assumidos e diferentes estratégias são empregadas para tentar minimizá-los, como a utilização de redes sociais que controlam os agentes do tráfico, ou o cruzamento de informações. Vistos a partir dos portos de chegada, o fenômeno dos polizones emerge através de uma série de eventos inesperados e únicos, e não pode ser avaliado como desconectado de outras realidades que levam as pessoas a migrar em condições similares ou piores às que descrevemos sobre as travessias nos barcos. Se estas travessias representam um risco, uma forma de se colocar em perigo, da perspectiva dos jovens entrevistados, a situação estrutural de marginalidade significa um risco maior, na medida em que ela se perpetua. Foi dessa forma que Roland resumiu para mim a necessidade que ele e outros jovens têm de tentar a saída, mesmo tendo conhecimento das dificuldades a que ela os expõe.

A gente não tem alternativa, tem que sair. Se não sair, também não vai achar nada pra fazer aqui. Viajar é perigoso, mas mais perigoso é não correr perigo. Quem não quiser correr o risco arrisca perder tudo; do jeito que a gente vive aqui, já perdeu.

(Roland, Lagos, novembro 2007. Depoimento original em inglês)



A frase de Roland reflete essa dupla condição de risco que esses jovens enfrentam na situação em que se encontram. Ora se arrisca a vida, na consecução dos projetos migratórios e nos projetos de vida associados; ora se arriscam todos esses projetos, na impossibilidade de desenhar outras estratégias migratórias.

CONCLUSÕES

O objetivo deste trabalho não foi revelar a totalidade do fenômeno migratório entre a África Ocidental e a América do Sul, mas compor uma visão profunda de um tipo específico de fluxo migratório, que envolve dinâmicas complexas tanto no lugar de origem quanto no lugar de destino. No encontro de processos que levam as pessoas a circular na região da África Ocidental e fora do continente e das dinâmicas que colocam algumas regiões da América do Sul como polos de atração e expulsão de população, as histórias de migrantes nem sempre correspondem a percursos lineares, escolhas definidas e trânsitos regulares. Em diferentes medidas, esses percursos se constroem numa linha tênue entre o acaso, a escolha e o acidente.

O presente trabalho se enquadra em uma tradição mais extensa de estudiosos que já pensaram o Oceano Atlântico como um espaço alternativo de comunicação. Trabalhos como os de Manuela Carneiro da Cunha (1984) e Paul Gilroy (2001) mostram um longo processo histórico no qual foi conformada uma área de mobilidade da população negra, originária da África ou descendente de africanos, processo este que pode ser caracterizado como uma diáspora negra.

Os dois autores coincidem ao ampliar para além do continente e levar a uma escala transoceânica a ideia do deslocamento como estratégia de inclusão social. Ambos apresentam exemplos de como a mobilidade humana, mesmo nas suas condições de violência mais extrema, como foi o caso do comércio de escravos, não pode ser compreendida unicamente pela dominação. É necessário levar em consideração a capacidade dos sujeitos de definirem seu destino e de aproveitarem a situação de escravidão, valorizando elementos simbólicos e identitários a partir de conhecimentos adquiridos, capitalizando a experiência da escravidão para construir novas identidades de forma individual e coletiva (CARNEIRO DA CUNHA, 1984).

Mas se as ideias de ocupação multilocalizada e de diáspora dão o contexto à experiência de nossos informantes e permitem entender de forma conjunta e complementar situações de migração forçada e opções migratórias, elas não podem falar mais alto que as percepções dos próprios sujeitos em relação à sua vivência migratória ou responder a elas. Como são entendidos os riscos e os lucros de se empreender semelhante aventura? Como avaliam as situações pelas quais passaram?





Se tal como vimos anteriormente a opção de sair do continente é um evento que faz parte de uma trajetória migratória mais extensa, será que os riscos corridos por eles durante a travessia não são também vistos como um elemento a mais dessa mesma trajetória? De fato, tentei mostrar que a probabilidade de perigo é um elemento integrado a todos os outros no planejamento das travessias. Não sendo exclusivo do tipo de travessias que analisamos, é constitutivo dessas aventuras e determina diretamente as formas como elas são avaliadas, sendo um componente fundamental da função demarcadora de duas etapas que outorgamos a tais aventuras.

Mesmo que o deslocamento seja uma ideia muito presente e que as condições e os riscos a ele inerentes sejam bem conhecidos, a travessia é descrita por todos como um momento diferente ou especial. Sair sem conhecer ao certo o destino, esconder-se no navio apelando para redes informais ou para os conhecimentos adquiridos no trabalho no porto não são decisões que sejam vistas como eventos corriqueiros, mas como alternativas possíveis de enfrentar certo tipo de situação.

Entender o deslocamento como um evento a mais e como parte constitutiva desses projetos de vida significa observar o fenômeno migratório em seu contexto histórico. Para isso, é necessário debruçar-se sobre os elementos apresentados acima que mostram a África como um continente marcado pelas dinâmicas migratórias. Neste sentido, muitos autores trabalham esses fluxos migratórios locais e regionais como uma estratégia de inclusão social, de melhoria das condições materiais e mesmo de acúmulo de capital cultural e social (BILGER; KRALER, 2005). As dinâmicas migratórias regionais no contexto da África Ocidental mostram que o atravessar fronteiras e a mobilidade são eventos frequentes, e que muitos desses jovens possuem, antes da viagem, uma intensa história de migrações regionais. Contudo, em função de suas características, a travessia transoceânica representa um acontecimento diferenciado no conjunto das trajetórias de deslocamento, não somente pelos elementos desenvolvidos acima, mas também pelo fato de se tratar de uma viagem de longa distância, que envolve uma importante mudança social e cultural, com uma particularidade fundamental: quando a travessia é realizada com êxito, trata-se de uma viagem somente de ida, em que o retorno só é planejado como outra etapa do ciclo de vida.

Tanto para aqueles que contam com uma trajetória prévia de migrações quanto para quem a aventura transatlântica é a primeira saída do país ou da região, ela é determinante na medida em que representa o início de um percurso migratório diferente, de mais longo alcance. Entender a travessia como elemento que delimita essas duas etapas de vida é uma forma de dividir o trajeto migratório sem olhar de forma estática para essas etapas, mas sim estabelecendo um demarcador que não se sobreponha às dinâmicas regionais.





Nos dois extremos do processo migratório, o texto focalizou a forma particular que essas pessoas têm de habitar e perceber o mundo, o que inclui as ideias de deslocamento contínuo, ocupação múltipla dos espaços e intensa comunicação através da tecnologia. Essas concepções são apresentadas como mais uma expressão do processo de *(des)reterritorialização* das identidades (APPADURAI, 1994) e de *transnacionalização* das cidadanias (GLICK SCHILLER; FOURON, 1997; ONG, 2003). No entanto, elas apresentam um lado pouco conhecido desses processos.

Desde as histórias de polizones – ícones do risco e da falta de condução sobre as determinantes do seu próprio destino – até as daqueles migrantes que chegam por outros meios e com objetivos diferentes, com o destino marcado numa passagem e um passaporte carimbado, o fenômeno migratório que estamos analisando mostra a contracara da globalização, não somente porque evidencia a imensa desigualdade que a caracteriza, mas também porque se contrapõe diretamente às imagens de imediatismo, previsão e, fundamentalmente, segurança com as quais se tenta explicar, em muitos casos, o atual período histórico. Mesmo quando caracterizado por situações que podem ser consideradas extremas para um ser humano – conflitos bélicos, carência de recursos básicos para a sobrevivência – o percurso migratório deve ser avaliado a partir das possibilidades de ação dessas pessoas, com menor ou maior grau de liberdade, mas sempre vistas como sujeitos ativos em face dessas condições e não simplesmente vítimas delas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADEPOJU, Aderanti. Changing Configurations of Migration in Africa. In: *Migration Information Source*. Washington: Migration Policy Institute, 2006. Disponível em: <http://www.migrationinformation.org/Feature/display.cfm?ID=251>. Acessado em 8/02/2009.

APPADURAI, Ajurn. Disjunção e diferença na economia cultural global. In: FEATHERSTONE, M. (org.). *Cultura global*. Petrópolis: Vozes, 1994. p. 311-328.

BILGER, Veronika; KRALER, Albert. Introduction: African migrations. Historical perspectives and contemporary dynamics. *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien*, 8 (5), p. 5-21, 2005.

BLACK, Richard *et al.* Migration, return and small enterprise development in Ghana: a route out of poverty? *Sussex Migration Working Paper*, 9, 2003. Sussex Centre for Migration Research. Disponível em: <http://www.sussex.ac.uk/migration/documents/mwp9.pdf>. Acessado em 21/01/2009.

BLANCO, Pablo. Contingencia, catástrofe y subjetividad en los polizones africanos que arriban a la Argentina. *Revista Escuela de Historia*, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Salta, 6, p. 181-193, 2007.

CARLING, Jørgen. Cape Verde: Towards the End of Emigration? In: *Migration Information Source*. Washington: Migration Policy Institute, 2002. Disponível em: <http://www.migrationinformation.org/Profiles/display.cfm?ID=68>. Acessado em 13/03/2009.



CARNEIRO DA CUNHA, Manuela. *Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1984.

COWELL, Alan. 2 Ghanaian Boys Die as Flight Stowaways. *The New York Times*, 6/12/2002. Disponível em: <http://www.nytimes.com/> Acessado em 14/10/2008.

DE CERTEAU, Michel. *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 2002.

DERLUYN, Ilse; BROEKAERT, Eric. On the Way to a better Future: Belgium as Transit Country for Trafficking and Smuggling of Unaccompanied Minors. *International Migration*, 43 (3), p. 31-56, 2005.

DRUMTRA, Jeff. West Africa's Refugee Crisis Spills Across Many Borders. In: *Migration Information Source*. Washington: Migration Policy Institute, 2003. Disponível em: <http://www.migrationinformation.org/feature/display.cfm?ID=148>. Acessado em 21/03/2009.

DUVAL, Alex. Three evenings a week. *The Independent*, 1/09/1999. Disponível em: www.independent.co.uk. Acessado em 14/10/2008.

FERGUSON, James. Of mimicry and Membership: Africans and the "New World Society". *Cultural Anthropology*, 17 (4), p. 551-571, 2002.

GILROY, Paul. *O Atlântico negro: modernidade e dupla consciência*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 2001.

GLICK SCHILLER, N.; FOURON, G. "Laços de Sangue": os fundamentos raciais do Estado-nação transnacional. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 48, p. 33-66, 1997.

HASHIM, Iman. Independent Child Migration and Education in Ghana. *Development and Change*, 38 (5), p. 911-931, 2007.

HERMAN, Emma. Migration as a Family Business: The Role of Personal Networks in the Mobility Phase of Migration. *International Migration*, 44 (4), p. 191-230, 2006.

LIEMPT, Ilse Van; DOOMERNIK, Jeroen. Migrant's Agency in the smuggling process: the perspectives of smuggled migrants in the Netherlands. *International Migration*, 44 (4), p. 165-190, 2006.

LOBO, Andrea. Mantendo relações à distância. O papel do fluxo de objetos e informações na configuração de relações familiares transnacionais em Cabo Verde. In: TRAJANO FILHO, Wilson (org.). *Lugares, pessoas e grupos: as lógicas do pertencimento em perspectiva internacional*. Brasília: Athalaia, 2010, p. 29-44.

MAZZUCATO, Valentina. Ghanaian migrants' double engagement: a transnational view of development and integration policies. *Global Migration Perspectives* (GCIM), 48, out. 2005.

MUNGOI, Dulce. Alteridades e fluxos migratórios no "Atlântico negro": estudantes africanos no Sul do Brasil. In: JARDIM, Denise Fagundes (org). *Cartografias da Imigração: Interculturalidade e Políticas Públicas*. Porto Alegre: UFRGS Editora, 2007, p. 189-215.

ONG, Aihwa. *Buda is Hiding. Refugees, citizenship, the New America*. Berkeley: University of California Press, 2003.

PRINZ, Vanessa. "Imagine migration" – the migration process and its destination Europe in the eyes of Tanzanian students. *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien*, 8 (5), p. 119-140, 2005.

RICCIO, Bruno. Talkin' about migration – some ethnographic notes on the ambivalent representation of migrants in contemporary Senegal. *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien*, 8 (5), p. 99-118, 2005.

RIISOEN, Kari *et al.* Travel to Uncertainty. A study of child relocation in Burkina Faso, Ghana and Mali. In: *Research Program on Trafficking and Child Labour*. Oslo: Faflo Report-440, 2004.



SARRO, Ramón. La aventura como categoría cultural. Apuntes simmelianos sobre la emigración subsahariana. Comunicação pessoal, 2008.

URIARTE BÁLSAMO, Pilar. *Perigoso é não correr perigo. Experiências de viajantes clandestinos em navios de carga no Atlântico Sul*. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – PPGAS/UFRGS, 2009.



