



Las redes de prostitución y tráfico de mujeres en la Frontera Brasil-Venezuela por las Carreteras BR-174 y Troncal 10

*Rafael Da Silva Oliveira**

Resumen

El Estado de Roraima, ubicado en la región amazónica de Brasil fronteriza con Venezuela y la República Cooperativista de la Guayana, es considerado una de las principales áreas de tráfico de mujeres para fines de explotación sexual comercial y de otras actividades irregulares. Los flujos de la referida red ilegal ganarán aún más fuerza después de la pavimentación de la BR-174 carretera que conecta la ciudad de Manaus con Venezuela, lo que sumado a la facilidad para entrar y salir del país, por vía terrestre, potencializará estas prácticas. La investigación que se presenta detalla las interacciones socioespaciales que se dan alrededor de la BR-174 (Brasil) y la Troncal 10 (Venezuela) y la actividad de la prostitución y tráfico de mujeres en el marco de las redes de actividades ilegales propias de la frontera.

Palabras clave: Migración internacional, redes de prostitución, tráfico de mujeres, frontera Brasil-Venezuela, BR-174, Troncal 10.

Recibido: 26-02-2011/ Aceptado: 05-11-2011

* Universidade Federal de Roraima (UFRR). Boa Vista, Brasil. E-mail: rafasolufrr@gmail.com

Prostitution Networks and the Trafficking of Women at the Brazilian – Venezuelan Border on Highway BR-174 and Branch Road 10

Abstract

The State of Roraima, situated in the Amazon region of Brazil at the frontier with Venezuela and the Co-operative Republic of Guyana, is considered one of the main areas for trafficking women for commercial sexual exploration and other unlawful activities. Flows of the aforementioned illegal network will become even stronger after paving highway BR-174, the road that connects Manaus with Venezuela, which will empower these practices, exacerbated by the ease with which people can enter and leave the country by land. In fact, this study details the socio-spatial interactions taking place around the BR-174 highway (Brazil) and Branch Road 10 (Venezuela), in terms of activities for prostitution and the trafficking of women within the framework of illegal activity networks at the border.

Keywords: International migration, prostitution networks, trafficking of women, Brazil-Venezuela border, BR-174, Branch Road 10.

El tráfico de humanos, sobretodo de mujeres, y las redes internacionales de prostitución son temas ampliamente discutidos en la agenda de las actuales preocupaciones mundiales. Varias investigaciones y programas de enfrentamiento a la referida actividad ilegal, vienen siendo desarrolladas por muchos países del mundo, promovidas generalmente por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y demás órganos involucrados en el combate a la explotación sexual para fines comerciales.

En Brasil, entre los principales estudios publicados, que buscaron comprender mejor el fenómeno y trazar un perfil de la explotación y del tráfico de personas, se puede considerar el que recibió el nombre de "*PESTRAF – Pesquisa sobre el tráfico de mujeres, niños y adolescentes para fines de Explotación Sexual Comercial en Brasil*" (Leal; Leal, 2007). En el referido informe, el Estado de Roraima es señalado como uno de los principales ejes de la ruta internacional del tráfico, por la BR-174, de Manaus a Boa Vista y después para Pacaraima, en la Frontera con Venezuela y de allí a Europa.

Es una actividad que existe en el Estado de Roraima desde hace más de una década, suscitando discusiones y acciones de varios órganos e instituciones

que actúan en el combate del tráfico de humanos y explotación sexual de niños, mujeres y adolescentes, entre ellos destacan la Secretaria del Trabajo y Bien Estar Social (SETRABES) - del Gobierno del Estado de Roraima (Pimentel; Oliveira, 2007; Siems; Pimentel, 2006; Oliveira, 2006). Varios proyectos en conjunto han contribuido a ampliar los conocimientos sobre el conjunto de articulaciones y la intensidad de los flujos del tráfico, como también su relación con otras redes ilícitas, entre ellas las cuales destacamos: el tráfico de drogas, la falsificación de documentos y el contrabando de combustible, oro y diamante.

Desde 2006 nos hemos dedicado a la reflexión y estudio de la identificación de la constitución y manutención de las redes sociales que favorecen las prácticas ilegales del tráfico de mujeres con la finalidad de la explotación sexual en la región amazónica brasileña, en Venezuela, República Cooperativista de Guayana y Suriname, pues en estas áreas, así como en diversos otros puntos de Brasil, ocurre la significativa salida de brasileñas que son explotadas sexualmente tanto en esos países como en Europa (principal destino de las redes que las reclutan, las movilizan y controlan).

Mujeres brasileñas son contrabandeadas sin pasaporte o con documentos falsificados en dirección a Venezuela, República Cooperativista de Guayana y Suriname, por las carreteras, aeropuertos y barcos. Durante el trayecto, para trabajar en el mercado del sexo, realizan diversas paradas temporales, desde las capitales hasta las principales ciudades de los otros países, permaneciendo ciudades mineras y turísticas, hasta alcanzar su destino final: Europa, sobre todo Portugal, España y Holanda (Pimentel; Oliveira, 2007).

El objetivo de del artículo es caracterizar una de las diversas rutas del tráfico de mujeres con la finalidad de explotación sexual que es una pequeña porción de continente latinoamericano, para lo cual señalaremos los principales flujos de la compleja red, dedicando atención especial a las carreteras BR-174 (Brasil) y Troncal 10 (Venezuela). Pues a través de los ejes de transportes se constituyen puntos que por la intensidad de las acciones del tráfico de mujeres, adquieren significado espacial dados los conjuntos de prácticas realizadas durante el trayecto.

De inicio, hay que presentar algunos señalamientos sobre la metodología empleada para recoger de datos y principalmente registrar nuestra comprensión del tráfico para fines de explotación sexual.

Algunas consideraciones metodológicas

Descubrir e identificar los puntos de atracción y dispersión, como también, los principales flujos de origen y destino de las redes de tráfico de mujeres con fines de explotación sexual comercial, además de ser una tarea difícil requiere mucho cuidado en el tratamiento de las fuentes y datos recogidos, pues como

nos llaman la atención Tyldum y Brunovskis (2005), en muchos casos las preocupaciones por la calificación pueden comprometer la propia naturaleza del desarrollo de la investigación y sobretodo la divulgación de los resultados.

Por eso, no centraremos nuestra atención en las “exigencias cuantitativas”, muchas veces impuestas a los investigadores, pues en el momento actual, no existen instrumentos capaces de cuantificar la red de prostitución en razón de su propia naturaleza: la invisibilidad (ocasionada por la clandestinidad). Cuando identificamos cantidades sabemos que estamos, en muchos casos, apenas describiendo la punta de un *iceberg*, produciendo un dato a partir de conclusiones sin mucha credibilidad (influenciados, en diversos casos, por los posicionamientos políticos y/o la militancia).

En este sentido encontramos literaturas sobre el tema sin aclaraciones de las metodologías aplicadas o con la reproducción indiscriminada de otras fuentes, lo que acaba generando mucha confusión en el plan de las investigaciones relacionadas. Al respecto, el Grupo Davida (asociación constituida por los investigadores sociales que estudian la prostitución desde el punto de vista del/de la trabajador/a del sexo) señala de manera enfática:

“Esta confusión proviene de la naturaleza refractaria del objeto estudiado. Como el tráfico es una actividad clandestina, vagamente definida y en conflicto por los diversos estados y entidades que la combaten, las cifras no son fiables. Las estimaciones del flujo de tráfico y la información suministrada por diversos organismos gubernamentales y asociaciones cívicas, varían considerablemente de acuerdo con quién hizo la evaluación, el año en que se llevó a cabo, la metodología utilizada, y - más importante - la definición de ‘trata’ utilizada. La actual confusión epistemológica que parece descartar los estudios sobre este fenómeno no es sencilla y sólo es efecto de su carácter polifacético, sino que se debe a las diferentes metodologías adoptadas por los investigadores -autoetiquetados de ‘combatientes del tráfico’- que optan por repetir, sin sentido crítico, datos de diferentes fuentes, sin tener en cuenta los puntos de vista diferentes de ‘tráfico’ que guían la producción de dicha información” (Silva et al., 2005:155).

Afirmamos que nuestra opción metodológica está incluida en una perspectiva cualitativa y no cuantitativa. La preocupación que enmarca nuestras reflexiones está basada en el esfuerzo por comprender las redes, sus manifestaciones y actores, pues pensamos que de esta manera iremos contribuir significativamente a enriquecer el debate. Siendo así, no vamos presentar ni tampoco buscar consolidar ningún dato cuantitativo publicado sobre el asunto, nos detendremos en las fuentes logradas durante a las investigaciones *in situ*.

Otro punto importante a destacar se refiere a la confusión entre el tráfico humano y el auxilio a la inmigración ilegal (conocida como *smuggling*). En lo que concierne a este último, hay que decir que ocurre cuando una persona, interesada en entrar en un país clandestinamente, paga para que sea facilitada

su entrada, cuyo *smuggler* actúa en muchos casos forjando y consiguiendo documentación falsificada, además de realizar travesías con el inmigrante ilegal (Geddes, 2005; Aeronowitz, 2001; McCreight, 2006). En cuanto al tráfico humano hay que señalar que, además, de hacer la acción facilitadora de la entrada de persona ilegalmente en el país, existe también el interés en explotar y adquirir beneficios financieros a partir del trabajo del inmigrante irregular.

Cuatro factores contribuyen a la comprensión de las principales diferencias entre el fenómeno de la actuación del *smuggling* y del traficante de personas:

(1) en primer lugar, la gente que recurre al *smuggling* siempre lo hace en forma voluntaria; en el caso de la trata puede haber el terror, coacción o secuestro, (2) personas que han sido víctimas de la trata suelen ser explotados por un largo período de tiempo, (3) en los casos de trata de personas se crea una interdependencia entre el tráfico y los traficantes, sobre todo porque las personas que utilizan *smuggling* pagan el servicio a la salida –en el origen del trayecto–, mientras que en la trata se cancela al principio sólo un porcentaje, incurriendo en una deuda a pagar en el destino, con lo cual la persona continua dependiendo de los traficantes en el país de llegada, y (4) las personas que son objeto de trata puedan ser cooptado por otras actividades delictivas, incluida la contratación de nuevas víctimas (Santos et al., 2007:06).

Así, sin duda que el tráfico de personas va mucho más allá de la noción de migración ilegal, o simplemente, de discusión al rededor de la fragilidad o control de las fronteras entre los países, pues ella no solamente incluye dichas cuestiones, para lo cual se necesita de reflexiones específicas, pues se trata, especialmente, de una violación de los derechos humanos. En este sentido, este estudio buscó entender las dinámicas, los principales flujos y destinos de las redes de prostitución y tráfico de mujeres con el propósito de explotación del sexo para fines comerciales, siendo de gran importancia para diseñar la lucha y la constitución de acciones integradas hacia ese segmento ilícito.

Nuestra investigación realizada a lo largo de la BR-174 (Brasil) y en la Troncal 10 (Venezuela) se llevó a cabo durante días distintos de la semana (en diferentes ocasiones desde febrero de 2006 hasta marzo de 2008), en los más distintos horarios, buscando percibir el periodo de mayor incidencia de la acción ilegal, como también la regularidad de las prácticas de explotación del sexo con fines comerciales. Actuamos en la recogida de datos por medio de la inmersión, o sea, frecuentando los diversos sitios identificados como fijos de actuación de la red. Es indudable que esta fue la parte más delicada y, en algunos momentos, peligrosa del trabajo, pero de fundamental importancia, pues constituyó en la visita informal de los bares y *clubs* nocturnos de la ciudad, donde frecuentamos varias veces los mismos ambientes para lograr la confianza de las personas del sitio para posteriormente, obtener, a partir de las conversaciones - informaciones sobre la red, los sitios y los agentes envueltos, etc.

Hay que decir que en ningún momento nos identificamos como investigadores y, ni tampoco, comentamos sobre la realización del estudio, pues en razón de la naturaleza informal de la actividad estudiada ciertamente las personas abordadas no pasarían las informaciones necesarias, comprometiendo con esto los resultados.

Después de las visitas registrábamos los resultados obtenidos, describiendo las conversaciones y las reflexiones personales en un cuaderno de apuntes para, posteriormente, a partir de distintas visitas y charlas, cruzando las informaciones, las impresiones y observaciones, intentando establecer un análisis imparcial sobre la referida red ilegal estudiada.

Hay que mencionar que realizamos también, visitas a las comisarías de policía, charlamos con taxistas, dueños de bares y gerentes de hoteles próximos a las casas nocturnas, con la finalidad de comprobar la veracidad de las fuentes, conseguir nuevas informaciones y, hasta aclarar dudas que surgían durante las investigaciones. Otra fuente de valiosa información que ayudó a ampliar la comprensión de las redes de la prostitución y la trata de mujeres brasileñas hacia Venezuela, se produjo a través de la recopilación y análisis de noticias y anuncios en los periódicos locales, y las visitas en los sitios web que ofrecen servicios de sexo.

Realizadas muy resumidamente estas consideraciones metodológicas, pasaremos para la discusión acerca de las redes de prostitución y tráfico de mujeres, abordando la actividad, las territorialidades y los actores a lo largo de la BR-174 y de la Troncal 10.

El trayecto por la BR-174 hacia la frontera Brasil - Venezuela

La BR-174, carretera interestatal que conecta la capital del Estado del Amazonas (Manaus) con la frontera del Brasil con Venezuela, es uno de los principales ejes de articulación de la región norte brasileña, además de desempeñar importante papel de integración en Latinoamérica, pues actúa como puerta de entrada, vía terrestre, de Brasil para los países del norte del continente, sobretodo de la región caribeña.

En el trayecto Manaus - Venezuela, de unos 1.020 kilómetros por la BR-174, que dura más de 14 horas, es posible identificar cuatro ciudades del Estado de Roraima que asumen función de parada temporal para fines de explotación del sexo comercial, a saber: Rorainópolis, Caracarái, Boa Vista y Pacaraima (Figura 1).



Figura 1. Principales puntos de la ruta del tráfico de mujeres en la frontera Brasil-Venezuela.

Fuente: Elaboración propia.

En las cuatro ciudades mencionadas, fueron identificados establecimientos dedicados a la prostitución únicamente con mujeres que salieron de Manaus (provenientes de diversas ciudades del norte del Brasil) en dirección a la ciudad de Santa Elena de Uairén (Venezuela). La fama de la frágil frontera entre los dos países facilita el sueño de conseguir mejores oportunidades financieras y llegar a su destino principal (la Europa), lo que acaba siendo un significativo factor de atracción de jóvenes que son atraídas por agentes de la red de tráfico.

La ciudad de Rorainópolis, sede del municipio del mismo nombre perteneciente al Estado de Roraima, tiene 9.790 habitantes, de acuerdo con el Censo Poblacional 2007 (IBGE, 2008), siendo caracterizado de acuerdo con los

resultados obtenidos, como un centro de paso de la ruta internacional del tráfico de mujeres para fines sexuales comerciales, pues generalmente es el primer destino de parada, para algunas de las mujeres, antes de migraren para la frontera – principal objetivo.

La ciudad mencionada tuvo su génesis en la apertura de la carretera internacional, donde diversos proyectos de colonización agrícola, comandados por el Instituto Nacional de Colonización y Reforma Agraria (INCRA), establecieron zonas de ocupación pionera a las márgenes de la BR-174. La principal área de ocupación, conocida inicialmente como *Vila do INCRA*, posteriormente pasó por un proceso de desarrollo y crecimiento urbano, constituyéndose la ciudad del municipio de Rorainópolis, se emancipado en 1995 (Oliveira, 2007). Algunos factores locales favorecen a la ciudad como un de los principales nudos de la red del tráfico de mujeres que intentan cruzar la frontera del país con Venezuela: a) la posición geográfica del núcleo urbano, cortado por la BR-174, pues su disposición contribuyó para la apertura de bases y casas nocturnas a lo largo de la carretera, buscando atender el intenso flujo de personas que cruzan por la vía; b) la carretera pasa por dentro de la Reserva Indígena Waimiri-Atroari, para la cual desde su apertura en la década de 1970 existe un acuerdo entre la Fundación Nacional de Amparo a los Indios (FUNAI) y el Gobierno Federal Brasileño, con respecto a la autonomía de las áreas indígenas, donde la referida reserva es cerrada de las 18:00 a las 06:00, impidiendo así el tráfico de vehículos por la carretera. Rorainópolis es la última ciudad, en el sentido Boa Vista-Manaus, antes de la reserva indígena –la interrupción del flujo en la BR-174 ocasiona gran concentración de personas que duermen en los hoteles de la ciudad durante el viaje para Manaus-Venezuela-; y c) la ciudad de Rorainópolis está ubicada aproximadamente en la mitad del trayecto entre Manaus-Venezuela (la carretera se encuentra con serios problemas de manutención comprometiendo el tráfico de los vehículos), siendo generalmente la opción de la parada, antes de la capital Boa Vista, para descansar y pasar la noche. La cantidad de personas que se quedan en la ciudad para descansar durante el viaje, genera un gran movimiento durante el período nocturno, tornándose un gran atractivo para la instalación de casas nocturnas destinadas a la explotación sexual comercial y, también del *trottoir*.

Identificamos, durante diversas investigaciones, las áreas donde se configuran la prostitución de calle, en el perímetro urbano de la BR-174 y, la otra, en las proximidades del Terminal de autobuses. En relación a la prostitución cerrada en Rorainópolis, destacamos dos casas nocturnas, donde fue constatada presencia de chicas provenientes de otros Estados de la región norte que decían que estaban quedándose por un tiempo para después continuar su viaje rumbo a la frontera. Hay que mencionar que, además de los dos territorios de entretenimiento identificados, diversos hoteles en el centro urbano presentaban grupos de chicas que estaban pasando la noche en la ciudad para seguir viaje.

Caracarái es señalada como la segunda ciudad en el estado de Roraima (a lo largo de la carretera BR-174 en sentido Manaus-Venezuela) que presenta situación preocupante en relación a las demás (Rorainópolis, Boa Vista y Pacaraima), pues además de servir como punto de parada temporal y captación de chicas para el tráfico internacional de la prostitución, identificamos niñas y adolescentes siendo explotadas sexualmente en diversos bares y casas de entretenimiento de la ciudad (Oliveira, 2006).

Para comprender mejor la ciudad mencionada en medio de la red de prostitución y tráfico de mujeres, para fines de explotación sexual comercial, toca presentar resumidamente algunas consideraciones históricas, pues Caracarái tiene relación muy peculiar con la BR-174, cuya apertura del eje terrestre desarticuló su economía que era altamente relacionada al río Branco. Durante décadas la ciudad asumió importante papel en la estructura económica y de flujos en el contexto regional en el extremo norte del país, en especial en la articulación de los flujos de mercancías que se desplazaban de Manaus (capital del Estado de Amazonas) para Boa Vista (capital del Estado de Roraima).

El puerto en la orilla del río Branco que, estimuló las primeras ocupaciones en Caracarái, desarrollo importante papel en el flujos de personas, pues el mismo fue instalado después de las caídas de las aguas del Bem Querer que, en el periodo del año en que se presentaban escasas lluvias, imposibilita el tráfico de los barcos rumbo a la ciudad de Boa Vista. Hay que mencionar que las caídas de las aguas del Bem Querer representan un marco significativo a lo largo del río Branco, pues, después de vencer el referido obstáculo, en sentido Manaus, inicia el trayecto llamado bajo río Branco.

Así, desde el inicio de su ocupación en el siglo XIX, la ciudad de Boa Vista está enganchada a la importante función desempeñada por el puerto de Caracarái, siendo este el principal estímulo para la creación del municipio del mismo nombre en 1955. Tales intenciones acabaran perdiendo gran parte de su aliento con la apertura de la actual BR-174, pues la ciudad de Boa Vista eliminó así el problema que ocurría en el periodo de estiaje y de su relativa dependencia del puerto de Caracarái, pasando así a utilizar el transporte por la carretera que era más rápido y no dependía de los periodos de lluvia o de sequía para desarrollar sus funciones. Entonces Caracarái perdió su importancia en el escenario económico regional, siendo literalmente "cortada" por la carretera BR-174, dejando para tras el status de importante eje de transporte de mercancía y cargas en el trayecto Manaus – Boa Vista, convirtiéndose en un área de paso, alterando su organización espacial y contribuyendo a sucesivos golpes en la economía local. La BR-174 imprimió una nueva lógica de ordenamiento de las prácticas socio espaciales, no solamente enganchada al flujo de personas y mercancías, pero en la configuración territorial y prácticas cotidianas de todo su alrededor. Entre los diversos cambios podemos destacar que: varias ciuda-

des fueron criadas a las márgenes de la carretera recién construida (como ocurrió con Rorainópolis), surgieron comercios, economías decayeron, significados y símbolos fueron alterados, entre otros aspectos.

Sin duda que la decadencia del transporte fluvial, sustituido por el terrestre, afectó la función originaria de Caracarái. En este contexto, la decadencia del puerto comprometió el desarrollo local, pues toda economía estaba directa o indirectamente asociada a la referida actividad que por cuenta de los cambios en la dinámica socioeconómica espacial ocasionó grande desempleo. Por eso, la antigua ciudad portuaria, centro de atracción de llegadas de migrantes, ya no es más tan procurada, por el contrario, está ocurriendo un desplazamiento de personas que vivían en Caracarái rumbo a las ciudades del alrededor, intentando establecer negocios, o simplemente, mejorar las condiciones de vida. Actualmente Caracarái (que tiene 9.744 habitantes) divide el título de segunda mayor ciudad de Roraima con Rorainópolis, pues presentan casi la misma densidad poblacional en el área urbana (IBGE, 2008). Otro factor relevante se refiere a la dinámica económica (pues Caracarái ha perdido mucho el vínculo y la interacción ciudad-río después de la construcción de la BR-174) que se basaba en el sector comercial y de servicios.. Entretanto, actualmente Rorainópolis presenta mejores estructuras comerciales, contribuyendo así al cierre de gran parte de las actividades comerciales de diversos establecimientos en Caracarái.

En el actual configuración geográfica de la ciudad de Caracarái, ubicada exactamente entre el río Branco y la carretera BR-174, contribuyó a que la ciudad perdiera la importancia en el contexto regional tornándose una área de paso a causa del desplazamiento del eje económico del río Branco para la carretera BR-174. Así, podemos destacar tres características que marcan la actual Caracarái: a) una ciudad que perdió su relación socioeconómica con el río Branco, quedando su vínculo apenas en la imaginación de la población que cuenta la historia del pasado reciente de la intensa actividad del puerto; b) comercio decadente, cuyo centro presenta un número sorprendente de establecimientos cerrados por la baja influencia ejercida en su alrededor; y c) predominio del funcionariado público, situación está muy común en la realidad del Estado de Roraima como un todo.

En medio as las diversos cambios sufridos y el actual declive económico, despierta la atención inclusive de los transeúntes menos atentos a la existencia de gran número de hoteles y habitaciones para descanso con intenso flujo, además de la gran cantidad de bares en los más distintos puntos de la ciudad, principalmente, a lo largo de la carretera interestatal, siempre repletos de personas de todas las edades, incluso, niños y adolescentes. Al desarrollar nuestra investigación identificamos que muchos de estos espacios actúan en conjunto con la red de exploración sexual que se organiza a lo largo de toda la carretera BR-174.

Así como destacamos anteriormente, Caracará se encuentra como una de las principales áreas de paso por la carretera BR-174, cuya ubicación favorece al intenso flujo de coches y camiones que efectúan paradas en los bares a lo largo de la carretera. Durante las investigaciones identificamos que Caracará también es uno de los lugares de mayor preferencia de paradas durante el desplazamiento Manaus-Venezuela. Encontramos diversos bares, entre ellos los que están próximos al único puerto de combustible en la entrada de la ciudad, donde los propietarios de los bares (generalmente mujeres) inician la negociación ofreciendo las chicas que están dispuestas dentro del bar con los demás clientes, entre ellas menores de edad, para prestar servicios sexuales durante el tiempo que se quedan en la ciudad (la iniciativa en casi todos los casos partió del dueño del establecimiento y, en pocas situaciones, de personas sentadas que aparentan aparentando ser clientes del establecimiento).

La naturalidad en que los agentes tratan el asunto es algo que despierta mucha atención por el alto grado de confianza en las personas al alrededor, pareciendo así que los bares son normalmente frecuentados por las mismas personas, con excepción de los "turistas". Los bares del centro de la ciudad y los dos localizados a lo largo de la carretera BR-174, presentan tendencia y casos explícitos de explotación sexual comercial de mujeres procedentes de otros Estados de la región norte de Brasil, como también, de niños y adolescentes que residen en los barrios más carentes de la propia ciudad.

La tercera ciudad identificada como estratégica para la actuación de la red del tráfico de mujeres, es Boa Vista – fundada a la orilla del río Branco en el siglo XIX, hasta el inicio del XX – era considerada la única ciudad existente en toda región del río Branco, actual Estado de Roraima (Silva, 2007). Principal centro del Estado, en la ciudad de Boa Vista se concentra casi toda población de estado – la ciudad de Boa Vista tiene 244.971 habitantes, en cuanto la población total de lo estado contabiliza 395.725 habitantes (IBGE, 2008) –, además de polarizar las funciones y los flujos en Roraima.

Actualmente Boa Vista, además de ser caracterizada como una zona de parada temporal para el tráfico de personas que se desplazan por la carretera en dirección a Venezuela, también tiene otro eje alternativo de salida del país para Europa por medio del transporte aéreo, cuyo destino es la República Cooperativista de Guayana y el Suriname.

En la capital, identificamos, a partir de datos recogidos en el campo, fuerte presencia de la red de entretenimiento, caracterizada por los prostíbulos y casas nocturnas en diversos barrios de la ciudad, pero primeramente en los que presentan mayor vulnerabilidad socio espacial, cuya precariedad infraestructural, altos índices de criminalidad y desempleo son característicos (Oliveira; Santos, 2009). En relación a las casas que ofrecen servicios de prostitución en Boa Vista, podemos destacar las situadas en la zona oeste de la ciudad por

presentar evidente concentración de fijos con esta especialidad. Hay que destacar que la ciudad boavistense van creciendo desordenadamente rumbo a la zona oeste desde el inicio de la década de 1980 con el llamado boom del minería. Sobre el crecimiento, señalamos:

Las áreas de la periferia, en buena parte donada gratuitamente por el gobierno, han sido frenéticamente ocupadas para vivienda en el período reciente de la minería (1987-1990), como el barrio de Asa Branca, al mismo tiempo que tienen lugar de las invasiones en el barrio Beiral sobre el río Branco, al sur y adyacente a la "ciudad vieja" (al sur del casco antiguo, es decir, la orilla del río en el centro). Antes de que muchas casas estuvieran listas, la desarticulación de la minería ha dejado cientos de casas a medio terminar, y cerradas, aunque la razón de la persistencia de estos residentes en Boa Vista ya no existía (Barros, 1995:153).

Entre los años de 1987 y 1990, fue registrado, según los datos del Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística de Roraima (IBGE/RR), el mayor flujo migratorio en dirección a Boa Vista, estimulando sobre todo por la busca del oro y del diamante en los minerías del Estado, el contingente poblacional en el referido periodo casi dobla de 72.758 habitantes en 1987 para 115.247 en 1990.

Tal crecimiento en la ciudad de Boa Vista, ocasionado por el deseo de encontrar oro y diamante en las minas del Estado, favoreció el surgimiento, en pocos años de millares de casas construidas muy rápidamente, donde barrios surgieron "de la noche para a la mañana" en el oeste, no habiendo así proyectos para implantación de amenidad y condiciones urbanísticas que en este período, se encontraban solamente en el centro y en los barrios más antiguos, ocasionando a (re) producción de la injusticia socio espacial y el surgimiento de puntos de vulnerabilidades.

La gran mayoría de la población que migró para vivir en el Estado de Roraima fue motivada por las minas de oro y diamante, porque estimulaba la economía del Estado. Con la extinción de la actividad de minería, en la transición del final de la década de 1990 u inicio de 2000, a base económica del Estado se vuelve, en su casi totalidad, para el sector terciario, por la predominancia del funcionalismo público y la falta de otros medios productivos. Esa situación va contribuir para el aumento de desempleo, de la criminalidad, del aumento de número de prostíbulos, entre otros.

La zona oeste, área donde históricamente el crecimiento ocurrió de manera acelerada y sin un planeamiento urbano, es donde se concentra el mayor número de casas de entretenimiento con servicios sexuales de la ciudad boavistense, siendo también donde predomina el desempleo, la violencia doméstica y la criminalidad. Al investigarnos sobre la procedencia de las mujeres explotadas sexualmente que viven en las "casas de entretenimiento" identificamos un significativo número de chicas cuya parada anterior había sido la ciudad de Manaus, siendo estas procedentes de las más diversas localidades de la

región norte de Brasil, y que afirmaban estar sólo pasando por Boa Vista, o sea, que en pocas semanas (o meses) irían para Venezuela.

Hay que mencionar que entre las chicas que trabajan en Boa Vista hay muchas de los distintos municipios del Estado, principalmente de los que están próximos a la carretera BR-174 (Rorainópolis, Caracaraí, Iracema y Mucajaí) grande parte de ellas con el objetivo de trabajar temporalmente como profesionales del sexo en Venezuela. Tal padrón de desplazamiento de las mujeres envuelto en la red de prostitución en el Estado de Roraima, así como relatada en las declaraciones por chicas de programas que ejercen sus actividades en Boa Vista, aporta elementos para el describir el esquema de tráfico de mujeres donde desde el inicio de la salida de Manaus ellas son informadas sobre las paradas temporarias en bares y casas nocturnas durante todo el trayecto hasta llegar a Venezuela.

Después de la capital Boa Vista el próximo destino es la ciudad de frontera de Pacaraima, ubicada en el límite de los dos países, teniendo a Santa Elena de Uairén como puerta de entrada a Venezuela donde la misma carretera termina (la BR-174) e inicia la Troncal 10 en territorio Venezolano.

“La Línea”: Pacaraima (Brasil) - Santa Elena de Uairén (Venezuela)

Pacaraima es marcada por intensos flujos de entrada y salida de personas que se desplazan para la ciudad de Santa Elena de Uairén (Venezuela) para realizaren compras de mercancías por precios más bajos, debiendo así gran parte de los empleos al significativo comercio entre los países. Hay que decir que salen diariamente autobuses y taxis de Boa Vista para Pacaraima (unos 215 km de distancia entre las dos ciudades –el trayecto lleva aproximadamente tres horas-). Al llegar en Pacaraima, en menos de 10 minutos se llega al centro de la ciudad de Santa Elena de Uairén (unos 15 km de Pacaraima). La proximidad física y los precios bajos en el centro atraen a la población que constituyen el gran atractivo en la frontera Brasil-Venezuela contribuyen a aumentar las interacciones sociales y económicas en el conjunto de actividades ilícitas en su centro urbano. Tales prácticas ayudan a potencializar el grado de vulnerabilidad socio espacial de la localidad, formando así el área más propicia para la actividad del tráfico de personas asociadas a la explotación sexual.

Para referirnos a las acciones del mercado ilícito en Pacaraima, destacamos dos que fácilmente identificamos: el tráfico de combustible y el cambio ilegal. El negocio del combustible es una fuente de renta para muchas familias de Roraima, por falta de puestos de trabajo y por el bajo precio de este producto en Venezuela; lo cual aún caracterizándolo como trabajo ilícito, no dificulta el

gran aumento de esta economía observada en la ciudad de frontera. Es, ciertamente una de las actividades informales –juntamente con la explotación sexual– que más dinamiza los negocios de la ciudad. Camiones y coches forman colas en busca de combustible más barato, casas que venden combustible ilícitamente y fuerte presencia de mujeres que llegan y salen de Pacaraima con los conductores de camiones y de coches que abastecen en la frontera, constituyen el escenario de la frontera Brasil-Venezuela (también llamada por los brasileños de BV-8 y por venezolanos de “La Línea”).

Con la presencia de las fiscalizaciones por parte de Venezuela y de Brasil, la actividad informal ocurre diariamente cruzando la frontera, llegando al lado brasileño – allí son vendidos litros de gasolina durante todo el día a pocos metros de distancia del puesto de la policía. La venta de combustible es una práctica conocida entre los moradores de la frontera que llegan a comercializar el producto clandestinamente.

El cambio ilegal de dinero, presente en las ciudades de Pacaraima y Santa Elena de Uairén, es consecuencia del gran flujo de personas que pasan por la frontera, tanto para el turismo como para realizar compras a precios más bajos en las tiendas venezolanas. En Venezuela, la práctica es más intensa, siendo fácilmente percibida al caminar por la tienda, siendo casi imposible no ser abordado por personas que cambian dinero.

Las casas nocturnas y prostíbulos que presentan *striptease* y otros tipos de “entretenimiento” son comunes en Pacaraima y Santa Elena de Uairén que atienden sobretodo turistas y camioneros. En Santa Elena de Uairén (Venezuela) la prostitución es más cerrada de que en Pacaraima, siendo en la gran mayoría mujeres brasileñas.

Un gran flujo de personas para comprar en Santa Elena de Uairén por precios más bajos, turistas de los distintos sitios del Norte de Brasil, camioneros y la existencia de diversas actividades ilícitas animan y contribuyen al intenso desplazamiento de brasileños y venezolanos que cruzan diariamente la frontera diversas veces a lo largo del día.

La ausencia de un autobús que haga regularmente el trayecto favorece la presencia de los taxistas que, por medio de cooperativas, prestan servicios durante todo el período en que la frontera está abierta (de las 06:00 a las 22:00) llegando a realizar decenas de viajes en un único día. La intensidad de los flujos ayuda a que los conductores de taxis adquieran lazos sociales con los guardias de la frontera, facilitando que haya entrada de personas ilegalmente en Venezuela por medio de la carretera Troncal 10.

Carretera Troncal 10: La extensión de la ruta de la prostitución y del tráfico de mujeres brasileñas para Venezuela

Santa Elena de Uairén es apenas la primera ciudad entre tantas otras ubicadas a lo largo de la carretera Troncal 10 que tienen diversos centros marcados por la existencia de burdeles y *night clubs*, caracterizados como locales donde ocurre la actuación de la red del tráfico de mujeres – entre ellas destacamos Km. 88, El Callao, El Dorado, Tumeremo, Puerto Ordaz, Puerto de la Cruz y Margarita (Figura 1).

Percibimos que existen dos tipos de rutas específicas en el centro del tráfico de mujeres brasileñas que entran en Venezuela, con lógica y dinámica distinta, que hay que saber: una dedicada a la atención de las zonas de las minas y otra, para el turismo sexual. Identificamos significativa presencia de brasileñas explotadas sexualmente en las redes de entretenimiento existente en el núcleo urbano de las ciudades mencionadas.

Prostitución en las áreas de minas venezolanas: El tráfico ilegal de mujeres brasileñas

El interés por las ciudades venezolanas con vocación a la explotación del oro reafirma la fuerte tendencia en la región norte de Brasil como ruta para la red de contratación para proyectos de desarrollo y infraestructura. “El mercado de la prostitución se ha desarrollado siguiendo la misma lógica, es decir, a raíz de la migración, aumentando y disminuyendo de acuerdo al ritmo del movimiento de obras y de la minería” (Leal; Leal, 2007:70).

Guayana, Suriname y, principalmente, Venezuela se han considerado lugares de gran atracción de brasileñas, así como parte de los destinos venezolanos, por tanto la actividad de las minas en estos países son libres, al contrario del Brasil, que a partir del año 2000 la prohibió.

La fama de las extensas áreas de minas de oro y diamante en estos países alimenta el deseo del enriquecimiento rápido y atrae diversos mineros brasileños provenientes de las antiguas zonas de minas del territorio nacional. Tal migración propicia el estímulo del transporte, junto con ellos, todo el aparataje existente en las minas, incluso para la creación de bares y casas destinadas a la prostitución, en su mayoría de brasileñas.

La prostitución que se inicia en las áreas de minas es casi exclusivamente, para atender los mineros siendo así muy peligroso frecuentar los bares donde están estructuradas las actividades de la prostitución. Así, la prostitución en las ciudades de minas de oro presenta mayor riesgo para los “de fuera”, pues parece que ya existe un público específico, donde la presencia de turistas en

procura de servicios sexuales es vista por los mineros y dueños de los establecimientos dedicados a la prostitución, como algo muy raro y de desconfiar.

En El Dorado, El Callao y Tumeremo además de los bares específicos para atender la necesidad de los mineros, la prostitución de mujeres ocurre, sobre todo, en las "Tascas" y en las calles – siendo común, al caminar durante la noche, encontrar mujeres brasileñas ofreciendo sus servicios sexuales en las avenidas principales.

En el Km. 88 despertó mucha atención, durante la investigación, un bar llamado "Ciudad Dorada" (haciendo mención al lugar que es un importante centro de extracción de oro de Venezuela), donde identificamos chicas provenientes de los más distintos países, teniendo en su mayoría brasileñas, siendo que las mismas presentaban mejores condiciones físicas comparadas con las mujeres que actuaban en los bares de las ciudades mineras vecinas (El Callao, Tumeremo, El Dorado). Lo que despierta curiosidad es que el Km. 88 es la localidad que tiene peores condiciones de infraestructura, tanto urbana cuanto de oferta de bienes y servicios. Al preguntarle a un minero brasileño, este afirmó que el "Bar Ciudad Dorada" es conocido entre los mineros que trabajan en las ciudades próximas que desarrollan la misma actividad por la capacidad de atraer mujeres hermosas y jóvenes para trabajaren en la prostitución.

Puerto Ordaz, Puerto La Cruz y Margarita – la prostitución en zonas turísticas y el sueño de ir para Europa

En Puerto Ordaz, Puerto La Cruz y Margarita, al revés de las ciudades dedicadas a las minas de oro, no encontramos brasileñas trabajando en las calles y/o bares, solamente en *Night Clubs*. Además de la diferencia en lo que toca el ambiente de trabajo, las brasileñas que se desplazan para las áreas turísticas son más jóvenes (18-25 años) comparadas con las chicas que van a las minas de oro. Hay que resaltar que según investigaciones y entrevistas realizadas, las mujeres brasileñas que trabajan en el comercio sexual en las zonas turísticas no se detienen en las zonas mineras, donde identificamos que la última parada realizada para trabajar en la prostitución antes del actual destino turístico en Venezuela había sido la ciudad de Boa Vista (Brasil).

Encontramos chicas de Manaus, de Boa Vista, Rondônia y Maranhão – casi todas decían estar de paso, pues iban intentar llegar a Europa vía Venezuela (los países más deseados eran: España y Holanda) muchas de ellas ya están trabajando ilegalmente en Venezuela desde hace años (dos/tres años aproximadamente), cambiando de acuerdo con los responsables para otras casas de entretenimiento en ciudades vecinas. Los flujos en las áreas donde el turismo es más intenso ocurre con mayor frecuencia, pues las chicas llegan y salen a cada tres/seis semanas para diferentes casas nocturnas entre las ciudades próximas.

Con respecto a los *night clubs*, a pesar de las grandes diferencias en términos de ostentación y del precio del programa con las chicas, todas las casas de *shows* presentan de cierta manera la misma estructura. En todos los establecimientos visitados existían cuartos donde iban los clientes junto con las chicas, después de hablar sobre los servicios sexuales y realizar el pago.

En el principal ambiente del *night club*, diversas mesas y sillas son puestas para facilitar el establecimiento de los acuerdos, sitio para bailar, pasarela y tabladros para realización de *shows* de *striptease* – la ejecución de música electrónica mezclada con la salsa caribeña contribuyen a potencializar el clima de seducción en las casas nocturnas que ofrecen servicios sexuales en Venezuela. Independiente de las inmensas diferencias existentes en los precios cobrados por los establecimientos, para iniciar cualquier tipo de charla con las muchachas que hace actividad sexual es necesario pagar una bebida específica cobrada por la casa – el “trago” (El trago es la bebida más cara del night club, pagada por los clientes para poder conversar unos minutos con ellas). Las chicas que hacen actividad sexual tienen prohibido, por el dueño del establecimiento, tomar otra bebida, además de ser obligadas a convencer los clientes de pagar por ellas una cantidad mínima de tragos. Hay que mencionar que en diversos casos, los clientes no realizan los servicios sexuales sino que van apenas a divertirse, relajar del *stress* diario, como también pasar la noche con amigos, donde las muchachas acaban ganando con la venta del “trago” que ellas reciben de los clientes durante la noche.

Durante las visitas en los clubes nocturnos el que más despertó nuestra atención fue que en días distintos notamos que las ropas usadas durante el trabajo eran remplazadas de chicas para otra chica. Preguntamos sobre esta curiosidad, donde una de las chicas afirmó que las ropas son del establecimiento y que todas residen juntas en las habitaciones próximas donde ocurrían los servicios sexuales.

La gran presencia de las brasileñas que actúan en Venezuela puede ser identificada por el turista mismo por medio de los anuncios de los periódicos locales, sin realizar una visita a los *night clubs*. En los periódicos que presentan noticias sobre el Estado Bolívar como, por ejemplo, el *Diario Independiente Nueva Prensa de Guayana* el término chicas brasileñas aparece con frecuencia, los taxistas entrevistados afirman que en Venezuela las brasileñas y después, las colombianas son las más procuradas por los venezolanos y turistas.

Palabras finales

El fenómeno del tráfico de las mujeres para los fines de explotación sexual, en el caso de la frontera Brasil-Venezuela, se fortalece por las condiciones socioeconómicas de las ciudades fronterizas y debido a una mala fiscalización,

además de los actos ilícitos innumerables que acompañan esa relación entre las ciudades - principalmente el tráfico de combustible, así como de la venta ilegal de divisas -bolívares, en el caso- cumplido por los que cambian dinero.

La BR-174 no sólo se reconoce como una ruta de desarrollo para el estado de Roraima, con sus posibilidades del intercambio con Manaus y los demás partes de Brasil y con el Caribe y Europa a través de Venezuela, sino que también contribuye con las actividades ilícitas, como el tráfico de drogas, de combustible y, principalmente, de mujeres para la explotación sexual. Verificándose lo que señala el informe de Leal; Leal (2002) como la ruta internacional de tráfico.

El artículo presenta un análisis de las redes estructuradas en uno de los ejes de la entrada y la salida de mujeres traficadas por el estado de Roraima, porque el estado hace frontera, también, con la República Cooperativista de Guayana, corredor de la salida terrestre para BR-401.

De esa manera, esperamos que otras investigaciones, iniciativas y acciones afirmativas para sumarse a los esfuerzos en el combate al tráfico de las mujeres, niños y adolescentes que sufren del abuso referido, contribuyendo así con la discusión y comprensión a respecto de este preocupante fenómeno mundial y su ocurrencia en el estado de Roraima.

Referencias bibliográficas

- ARONOWITZ, A. (2001) "Smuggling and trafficking in human beings: the phenomenon, the markets that drive it and the organizations that promote it". **European Journal on Criminal Policy and Research**, Nro. 9, 163-195.
- BARROS, N. C. C. de. (1995) **Roraima: paisagens e tempo na Amazônia setentrional**. Recife. Editora da Universidade Federal de Pernambuco.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2001) **Censo Demográfico 2000**. Rio de Janeiro: IBGE.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2008) **Contagem da População 2007 - Estado de Roraima**. Boa Vista: IBGE.
- GEDDES, A. (2005) "Chronicle of a crisis foretold: the politics of irregular migration, human trafficking and people smuggling in the UK". **Political Studies Association**, Volumen 07, 324-339.
- LEAL, M. L.; LEAL, M. F. P. (2002) **Pesquisa sobre Tráfico de Mulheres, Crianças e Adolescentes para fins de Exploração Sexual Comercial – PESTRAF**. [Libro en línea]. Brasília: CECRIA. <http://www.cecria.org.br/pub/pub.htm>. [30 de julho de 2007].
- MCCREIGHT, M. V. (2006) "Smuggling of migrants, trafficking in human beings and irregular migration on a comparative perspective". **European Law Journal**, Volumen 12, Nro. 01, 106-129.

- OLIVEIRA, R. S. (2007) "As transformações na organização espacial do estado de Roraima: uma conversa inicial a partir da BR-174". **ACTA Geográfica**, Ano I, Nro. 01, 45-65.
- OLIVEIRA, R. S. (2006) "Da cidade ribeirinha à cidade esquizofrênica: vulnerabilidade sócio-espacial de Caracará e sua fragilização para a atuação da rede de exploração sexual de crianças e adolescentes - apontamentos preliminares". **Cadernos de Extensão**, Volumen 02, Nro. 02, 37-49.
- OLIVEIRA, R. S.; SANTOS, P. A. M. (2009) "Mapeamento do índice de vulnerabilidade social e pesquisa de campo: identificação dos bairros e localidades mais suscetíveis à atuação das redes de exploração sexual comercial infanto-juvenil na cidade de Boa Vista/RR". LÍRIO, F. C. (coordinador). **Violência sexual infanto-juvenil: experiências do enfrentamento em Roraima**. Boa Vista: EdUFRR, 45-85.
- PIMENTEL, G. A.; OLIVEIRA, R. S. (2007) "Tráfico de mulheres para fins de exploração sexual comercial na fronteira Brasil-Venezuela: o caso da BR-174" em LEAL, M. L.; LEAL, M. F. P.; LIBÓRIO, R. C. (coordinadores). **Tráfico de pessoas e violência sexual**. Brasília: Violes, 59-73.
- SANTOS, B. S. et al. (2007) **Tráfico de mulheres em Portugal para fins de exploração sexual**. Coimbra: Centro de Estudos Sociais.
- SIEMS, M. E. R.; PIMENTEL, G. A. (2006) **Exploração sexual comercial de crianças e adolescentes: uma experiência de extensão da Universidade Federal de Roraima**. Brasília: OIT/Secretaria Internacional do Trabalho.
- SILVA, B. et al. (2005) "Prostitutas, 'traficadas' e pânicos morais: uma análise da produção de fatos em pesquisas sobre o 'tráfico de seres humanos'". **Cadernos Pagu**, Nro. 25, 153-184.
- SILVA, P. R. F. (2007) **Dinâmica territorial urbana em Roraima - Brasil**. São Paulo: USP/PPGGH.
- TYLDUM, G.; BRUNOVSKIS, A. (2005) "Describing the unobserved: methodological challenges in empirical studies on human trafficking". **International Migration**, Volumen 43, Nro. 1/2, 17-33.