

Sair do sertão, viver nele: as migrações sertanejas

*Andréa Maria Narciso Rocha de Paula **

Sair do sertão, viver nele: as migrações sertanejas¹

Me chamo Valter Ney Ferreira, nasci no dia 9 de julho de 1976 em Santa Fé de Minas, aqui no sertão mesmo, [onde] moramos por oito anos; eu tinha uma irmã mais velha que eu, e ao todo éramos oito irmãos.

Meus pais separaram e fomos todos com minha mãe viver em outro lugar, no distrito de Cachoeira do Manteiga, beira do rio São Francisco, comunidade em Buritizeiro. Tem gente que fala que é lá que Judas perdeu as botas, porque é muito longe mesmo. Minha mãe estava grávida.

Minha mãe trabalhava de sol a sol na roça pra não deixar faltar as coisas para nós. Fomos crescendo e começamos a ajudar. Foi muito difícil, mas deu tudo certo.

Quando eu completei 18 anos casei e aí veio o primeiro filho, o segundo e eu trabalhando duro nas carvoeiras pra sustento da família. Estava muito difícil, deixei a esposa grávida pela terceira vez e fui pra cidade pra procurar um serviço melhor. Trabalhei em Pirapora, estava difícil, fui pra Uberlândia, trabalhei na granja, mas como a família não estava fiquei um ano, aí retornei pra Cachoeira. Chegando lá não encontrei serviço e voltei pra cidade na expectativa de uma vida melhor. Fui então pra Patos de Minas, fiquei um tempo, estava muito difícil; fui pra Araguari, a situação

* Prof^{ta}. da Universidade Estadual de Montes Claros/UNIMONTES, pesquisadora e bolsista FAPEMIG.

era mais difícil ainda, meus filhos e a esposa longe. Fui tentar a sorte mais uma vez, em São Gonçalo do Abaeté; fui depois para Campo do Meio e para Uberaba, estava cada vez mais difícil, resolvi voltar mais uma vez pra roça, pra Cachoeira do Manteiga. Trabalhei nas carvoeiras novamente, fiquei perto da minha família, mas o dinheiro era pouco.

Então fui tentar a vida na cidade de São Gotardo, perto de Uberlândia, só que dessa vez levei a família. Trabalhava na colheita de cebola, cenoura, beterraba e outras verduras. Depois acabou toda a colheita. Tive que voltar com minha família pra roça.

A cidade pra mim foi bom em uns pontos, mas em outros foram apenas ilusões. Sofri muito, fui humilhado, confundido com bandido, passei fome e frio, porque na cidade ninguém quer saber se você tá com fome, só importa é se você tem braço forte e do resto pode esquecer. Voltei pra roça de cabeça erguida, não pago aluguel, só pago água e luz. E na cidade não tava dando nem pro prato de comer dos meninos. Hoje trabalho na firma, plantando eucalipto, os meninos tão na escola, coisa que só agora eu tô fazendo o primário, os meninos têm abono do governo e assim vou levando a vida, daqui saio mais não, espero não precisar. Aqui na roça é bom, difícil é serviço, mas a gente leva a vida como pode e tem sempre um pra ajudar e isso melhora muito a vida. Se Deus ajudar com chuva e o rio ficar cheio, então a vida fica boa, tem peixe, tem mandioca, tem comida. Isso eu garanto: na roça, é só Deus mandar chuva que a vida melhora.

(Valter Ney, camponês, 33 anos; entrevista concedida em julho de 2008).

As migrações no norte de Minas Gerais fazem parte da história do povoamento e dos ciclos da região. O processo de formação da região, aliado à constituição e consolidação do latifúndio por meio da concentração de terras, consolidou o capitalismo rural, provocou a destruição de chapadas e matas do cerrado e a expropriação das populações nativas. Como resultado, houve intensa mecanização rural, grandes fluxos de migrantes rurais para as grandes e médias cidades do país e da própria região e a urbanização.

A proximidade dos estados de Minas Gerais e São Paulo, a conclusão da rodovia Rio-Bahia em 1949 – estrada que ficou conhecida pelos caminhões pau-de-arara – e os incentivos públicos para a migração, foram fatores determinantes para o deslocamento crescente de mineiros do norte de Minas Gerais².

As migrações dos nordestinos e dos norte-mineiros para o Sudeste entre as décadas de 1930 e 1950 eram realizadas de duas formas: através da “estrada líquida”, ou seja, do Rio São Francisco; e através da cidade de Montes Claros, que

já era o maior ponto de concentração de trabalhadores com destino ao sul do país. Montes Claros fazia a ligação direta, através da rodovia Rio-Bahia, com o Norte, com o Sul, com o Centro-Oeste e Nordeste do Brasil.

Caminho de águas: a estrada líquida

Podemos afirmar que o Rio São Francisco funcionou como uma via migrante, levando esperança de vida. As estiagens e a representação das secas na região, juntamente com as políticas de combate à seca, auxiliaram na formação do processo migratório dos nordestinos e norte-mineiros.

É importante acrescentar que essa massa de emigrantes em trânsito pelo rio São Francisco eram os “flagelados da seca” (conforme terminologia da época) e ribeirinhos tangidos pelos latifúndios – trabalhadores do campo, analfabetos e semi-analfabetizados. Na região Sudeste, incorporavam-se às lavouras de café e ao parque industrial como mão-de-obra não especializada. Os salários que recebiam como camponeses e operários industriais possibilitavam a reprodução de sua força de trabalho e a subsistência de suas famílias. Essa mão-de-obra dos migrantes contribuía para potencializar a acumulação de capital em mãos da oligarquia rural e dos empresários da região Sudeste (NEVES, 2006, p.102).

As migrações ocorriam através do rio e da chamada “estrada baiana” que fazia a comunicação por terra entre Bahia, Pernambuco e Minas Gerais. Os municípios nas regiões nordestinas que não eram localizados nas margens do rio sofriam mais com as estiagens, o que favoreceu a mobilidade da população. A fuga da seca, da falta de terras e trabalho em sua própria região foram determinantes para as migrações pelo rio. Camponeses, em sua maioria, enfrentaram o desconhecido através das águas do São Francisco na busca do mínimo para sobreviverem.

Nas últimas décadas do século XIX e na primeira metade do século XX foram muitas as levas de “flagelados da seca” transportadas pelos vapores. Exemplo disso é citado por Neves (2006), relatando que em 1878 houve um grande fluxo de retirantes da seca da Bahia para Minas Gerais, através de cinco viagens financiadas pelo Império no Vapor Presidente Dantas. O autor, citando o intelectual M. Cavalcanti Proença, narra que em 1925, as saídas dos habitantes do sertão foram chamadas de “uma descida do sertão e subida do rio.” As viagens realizadas nos vapores eram feitas em condições precárias. Chamados de “passageiros de segunda classe” os homens e mulheres rurais viajavam amontoados e dormiam em redes e esteiras ao lado das cargas.

Os retirantes da caatinga chegavam subnutridos e esfarrapados à ribeira do São Francisco. Traziam doença, o sofrimento e a penúria estampados na face. No primeiro

convés e nos porões das “gaiolas” ou da chata, a situação se agravava. Nesses espaços limitados, concentrava-se um grande número de pessoas – algumas vítimas de epidemias. Portanto, os flagelados submetiam-se a um ambiente insalubre. “A bóia da segunda classe era intragável” conforme entrevistas dos próprios *vapozeiros*. Organizavam-se filas para receber as refeições. Na falta de talheres, os retirantes utilizavam as mãos para colocar o alimento na boca. Os pratos, latas e cascos de cágado usados para receber as refeições eram insuficientemente higienizados com a água do rio. Havia um campo fértil para a proliferação de bactérias. Muito recorrentes a bordo, os surtos de diarréia enfraqueciam ainda mais os organismos já debilitados. Enfim, promiscuidade, doença e sofrimento! (NEVES, 2006, p.106).

A viagem feita no vapor durava cerca de quinze dias entre a cidade de Juazeiro, na Bahia, até Pirapora, em Minas Gerais. Chegando à Pirapora, era hora de embarcar no “trem do sertão” até Belo Horizonte e de lá seguir para São Paulo ou Rio de Janeiro. A viagem feita em condições tão difíceis, a longa duração e a escassez de recursos fizeram com que muitos desanimassem em prosseguir e acabavam fixando moradia nas cidades ribeirinhas de Minas Gerais. A expressão “bairanos cansados” ficou conhecida na região para designar, de forma irônica, os homens e mulheres oriundos, principalmente da Bahia, que tinham como destino São Paulo, mas acabaram ficando em terras mineiras.

As viagens eram desconfortáveis, feitas na “segunda classe” dos vapores, o que correspondia a viajar vários dias em uma rede, com péssimas condições de higiene e com muita gente junta vinda para ficar; então era tanta gente, móveis e muita mala e pouca matula [comida], tudo junto. Muita gente pegava doença, ficava ruim e tinha gente que morria e ia ficando os corpos pelos portos afora, era terrível. Assim que foi ajuntando gente, famílias grandes aqui em Pirapora. A cidade virou cidade mesmo foi em função dessa gente que veio pelo rio, a movimentação dessa gente foi que fez crescer. (João Félix, 95 anos, morador de Pirapora, ex-vapozeiro; entrevista concedida em abril de 2009).

A narrativa de João Félix, ex-vapozeiro, morador em Pirapora, comprova que muitos foram os migrantes que não terminaram a viagem entre o Nordeste e Sudeste rumo a São Paulo. Nessa travessia, muitas famílias ficaram no meio do caminho, construindo seus espaços de vida nas cidades que margeavam o rio, o que possibilitou a urbanização de muitas cidades ribeirinhas. Pirapora, cidade ribeirinha no norte de Minas, é exemplo disso.

Em 1925, Pirapora já contava com uma população de 22.643 habitantes. Na sede do município, residiam 9.310 pessoas, conforme Vitor Silveira, em seu livro *Minas Gerais em 1925* (1926, p. 614-618). É importante ressaltar o significativo crescimento da população ocorrido em cinco anos: 6 mil pessoas a mais, aproximadamente. O crescimento demográfico foi determinado evidentemente pelos movimentos migratórios. Das áreas ribeirinhas da Bahia e Pernambuco chegava um grande número de imigrantes a Pirapora. De outros estados não ribeirinhos como o Piauí, afluíam também outros imigrantes. Depois de concluída a estrada de ferro em 1910, alguns retirantes – os flagelados da seca – que demandavam a região Sudeste ficavam no meio do caminho, fixando-se na sub-região de Pirapora (NEVES, 2006, p.111).

No romance *Maleita*, lançado em 1934, o autor Lúcio Cardoso, (filho do primeiro administrador do povoado São Gonçalo das Tabocas, que depois se transformou na cidade de Pirapora, o Sr. Joaquim Lúcio Cardoso), retrata a fundação da cidade de Pirapora na última década do século XIX e início do século XX. O povoado foi descrito como um espaço muito grande e com caminhos largos e, portanto, ideal para a construção dos armazéns da Companhia Cedro e Cachoeira para a compra, armazenamento de algodão e venda de tecidos. “Como ponto de convergência, o lugarejo tocava o Norte, pelas águas do São Francisco” (CARDOSO, [1934], p. 47).

Mas era necessário ativar o comércio, trazer mantimentos e levar correspondências para o povoado e, portanto, foi feito o pedido à comarca de Curvelo (o povoado era ligado a esse município) para que houvesse a possibilidade dos vapores que trafegavam no Médio São Francisco aportarem em Pirapora. A autorização foi dada pela comarca e então o Porto de Pirapora ficou aberto à navegação regular. Houve grande fluxo de pessoas para a cidade no final do século XIX e início do século XX. O escritor retrata a chegada dos migrantes nordestinos através do caminho por terra, margeando o rio.

Ao cair de uma tarde os “imigrantes” apontaram no princípio do caminho. Formavam uma longa fila que vinha pela margem do rio, como serpente que rastejasse junto à água. Muitos chegavam esfarrapados, descalços, o rosto afilado pela fome. Outros se vestiam melhor, com sacos pendurados nas costas. E ainda outros arrastavam mulheres e filhos, e até cachorros e papagaios. Apesar de tudo, a certeza do trabalho e a necessidade de alegrarem a longa caminhada iluminavam as faces de suave alegria. Pressentia-se, no grupo roto, os sinais de familiaridade que traz a convivência longa, um aspecto comum de gente da

mesma família, vibrando as mesmas alegrias e sofrendo pelas mesmas necessidades (CARDOSO, [1934], p.55).

As “Gaiolas” do São Francisco e depois seu complemento, os trilhos da estrada de ferro foram parte do cenário de constituição do imaginário da migração. A partir daí, a presença de mineiros e nordestinos foi dominando os cenários de São Paulo e imprimindo suas marcas nas metrópoles do “Sul Maravilha”.

Ao chegarem a Pirapora, esses migrantes, a quem denominavam de retirantes, iriam passar por outro calvário enquanto não conseguissem passagem de trem rumo a São Paulo. Naquela cidade, o governo paulista instalara uma repartição com a função de fazer a triagem das pessoas e, somente famílias sem registro de doenças crônicas entre seus membros, como tuberculose, receberiam as passagens para seguir viagem e conseqüente colocação em alguma fazenda de café. A maioria era reprovada. Os desclassificados, ou reuniam dinheiro pra comprar as passagens por conta própria ou se fixavam na cidade como mendigos, prostitutas e inválidos, esperando a hora da morte (AMADO, 1978, p. 44).

Na primeira metade do século XX, com a chegada da ferrovia (em Pirapora em 1910 e em Montes Claros em 1925), tiveram início novas formas de deslocamento da população, agora não somente pelos rios, mas também pelos trilhos da estrada de ferro.

Caminho de terra e de ferro: o trem do sertão

Quem prosseguia para São Paulo, vindo de Juazeiro, na Bahia, até chegar a Pirapora, enfrentava mais uma longa e difícil viagem. Em Pirapora embarcavam no trem da Estrada de Ferro Central do Brasil e na cidade de Corinto os passageiros faziam a baldeação para continuarem a viagem até Belo Horizonte. De lá a viagem prosseguia, também de trem, “rumo” a São Paulo. Pirapora fazia parte da linha Centro e o projeto previa a ligação até Belém do Pará.

LINHA DO CENTRO: Primeira linha a ser construída pela E. F. Dom Pedro II, que a partir de 1889 passou a se chamar E. F. Central do Brasil, era a espinha dorsal de todo o seu sistema. O primeiro trecho foi entregue em 1858, da estação Dom Pedro II até Belém (Japeri) e daí subiu a serra das Araras, alcançando Barra do Pirai em 1864. Daqui a linha seguiria para Minas Gerais, atingindo Juiz de Fora em 1875. A intenção era atingir o rio São Francisco e dali partir para Belém do Pará. Depois de passar a leste da futura Belo Horizonte, atingindo Pedro Leopoldo em 1895, os trilhos

atingiram Pirapora, às margens do São Francisco, em 1910 (MORAES, 2009).

Ainda em Pirapora, os migrantes tinham que procurar o posto de triagem para serem avaliados fisicamente por médicos. Com o documento de autorização, embarcavam na “segunda classe” do trem (vagão com bancos de madeira que comportavam de três a quatro pessoas). Os destinos eram as grandes cidades em construção, as lavouras de café e cana, ou para qualquer tipo de atividade que necessitasse da ocupação de mão de obra abundante.

Os trilhos da ferrovia haviam chegado a Pirapora em 1910 e no ano de 1926 chegou a Montes Claros com a intenção de ligar Belo Horizonte a Salvador. Pirapora então passou a dividir atenções com Montes Claros, até que por fim veio a ter caráter secundário. Posteriormente, a linha entre Corinto e Montes Claros passou a ser a linha do Centro, enquanto a linha entre Corinto e Pirapora foi rebaixada a ramal.

Montes Claros funcionava como ponto de chegada e partida, principalmente para os sertanejos migrantes do norte da região e do sul da Bahia e era o local para “pegar o trem pra São Paulo”, daí a designação de “trem do sertão”. De acordo com o Boletim do Serviço de Imigração e Colonização de 1941, “(...) nesta cidade, não só se modificam os meios de locomoção, como também o indivíduo migrante começa a receber a assistência por parte do governo” (DANTAS, 1941, p. 84).

Os trabalhadores que se deslocavam para Montes Claros partiam de sua localidade para outra próxima, onde se reuniam com outros trabalhadores e continuavam a viagem alugando caminhões para levá-los para a cidade. A viagem era feita sempre de forma muito desagradável, tumultuada e perigosa, conforme relatos da época. No trajeto, costumavam pernoitar em barracões rústicos. Nessa época, as migrações ocorriam com grupos numerosos de famílias.

Quando chegavam numa cidade, os migrantes ficavam em pensões, quartos alugados, ou mesmo sob copas de árvores, enquanto aguardavam a ida para São Paulo. Em Montes Claros, eles também precisavam passar pelo posto de triagem para prosseguirem a viagem. “Há casos ainda, especialmente em Montes Claros, em que os trabalhadores alugam, por alguns tostões, a sombra de árvores situadas nos quintais das casas, a fim de não ficarem inteiramente desabrigados” (DANTAS, 1941, p. 86).

Sampauleiros, trem baiano e pau-de-arara são expressões associadas aos migrantes rurais que se lançaram na estrada para São Paulo. A migração para São Paulo passou a ser incentivada de forma estatal desde 1935, com o objetivo de incrementar a mão de obra para as lavouras. Pagamento de passagens, bagagem e um pequeno salário para a família eram os incentivos propostos pelo então governo paulista de Armando Salles. As firmas particulares contratadas pelo governo de São Paulo buscavam no nordeste do Brasil e no norte de Minas Gerais os trabalhadores.

Em 1939 foi criada a Inspetoria de Trabalhadores Migrantes, que tinha como finalidade substituir as firmas particulares no serviço da migração. As famílias chegavam a São Paulo e ficavam hospedadas na Hospedaria do Imigrante durante o tempo em que eram avaliadas em relação à documentação, às condições físicas e ao local de destino. As lavouras de café eram o destino prioritário e havia uma orientação para que os migrantes não permanecessem na capital. De acordo com dados do Sistema Estadual de Análise de Dados (Fundação SEADE), cerca de 100 mil migrantes foram contabilizados em 1939 no estado de São Paulo. Entre 1941 a 1949 foram registrados 399.937 trabalhadores procedentes de outros estados do Brasil. Em 1950, Minas Gerais contribuiu com quase 50% do fluxo migratório³.

Esse aliciamento pelo Estado ocorrerá até 1943, pois nesse período, a Hospedaria passa para o Ministério da Aeronáutica. “Embora a inspetoria continuasse a funcionar, a coisa era caótica, porque as pessoas que ali chegavam eram alojadas em pensões, ali da própria região do Brás”. Essa situação perdurou até 1952. Depois disso há uma alteração no quadro de registros desses migrantes, que necessariamente passam pela Hospedaria, porque já têm outros pontos de apoio, como os familiares. A orientação de mandar a pessoa para o interior deixa de existir e elas acabam permanecendo na capital, pois o quadro econômico também é outro. A situação no campo também se modifica: em 1965, vigora o Estatuto do Trabalhador Rural e não há mais interesse em trazer gente para morar na fazenda, os expulsos tornam-se os bóias-frias que vão engrossar as periferias das cidades (GOMES, 2006, p. 6.).

Com a construção das estradas, mudou a forma de deslocamento dos migrantes rurais, não mais através de vapores e trens de ferro, mas de caminhões paus-de-arara, e depois de ônibus. Através da rodovia Rio-Bahia, construída em 1949 e pavimentada em 1968, eram realizadas as viagens que dariam acesso às grandes cidades. “Para se ter uma noção da importância da Rio-Bahia como via de ‘êxodo’, basta atentar para o fato de que em 1950, somente 12% dos migrantes entravam em São Paulo por via rodoviária; em 1961, o número sobe para cerca de 34%” (BOSCO e JORDÃO NETO, 1967, p. 26).

Na década de 1970, o transporte ferroviário de passageiros foi desativado em Pirapora e em 1996, com a privatização da Central do Brasil, deixaram de transitar também os trens de passageiros em Montes Claros (que nessa década somente funcionavam entre Montes Claros e Monte Azul, cidades da região). O transporte fluvial já não acontecia, pois a prioridade estatal passou a ser a pavimentação das estradas. “Os ônibus quebrava que era um horror. Ônibus velho, caindo aos pedaços (...) Gente com fome, com sede, criança chorando (...)” - Emília Dias (ESTRELA, 1998, p. 13).

A partir da segunda metade do século XX, com a implantação das hidrelétricas, construção de estradas e implemento da indústria, houve uma drástica modificação na paisagem natural e cultural do Médio São Francisco. As populações nativas continuaram a saga de fugir da seca e das velhas e novas formas de cativeiro humano, agora através das estradas.

O estado de Minas Gerais foi um dos maiores exportadores de mão de obra no Brasil entre as décadas de 1960 e 1980, com destaque para as regiões norte e nordeste do estado. De acordo com dados da Fundação João Pinheiro (2000), foi daí que aconteceu o maior êxodo de trabalhadores sazonais, principalmente para o interior do estado de São Paulo e para a região do Triângulo Mineiro.

Basicamente, os fluxos emigratórios, ou seja, o movimento das pessoas para fora de Minas Gerais, na década de sessenta, tinha como destino os estados de São Paulo (39%) e Rio de Janeiro (19%), em função do potencial industrial crescente; Paraná (12%) e Goiás (11%), áreas em plena expansão agrícola. Na década de setenta, Rio de Janeiro e Paraná perdem importância relativa no que se refere a serem destino dos emigrantes de Minas Gerais, de forma mais acentuada este último, provavelmente pelo esgotamento de sua capacidade de absorção de mão de obra pelo setor agrícola. O Rio de Janeiro, apesar da queda relativa, continua respondendo por cerca de 14% do destino dos emigrantes, caindo também a participação de Goiás e dos demais estados da região Centro-Oeste. Em contrapartida, aumenta significativamente o percentual de São Paulo, responsável pelo destino da metade dos emigrantes que deixam o estado. Vale destacar também a crescente participação das regiões Norte e Nordeste (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2000, p. 4).

Os trabalhadores sazonais, em sua maioria, continuaram sendo transportados em condições irregulares e recebendo poucos salários. Muitos foram mantidos como escravos, em cativeiros, trabalhando para pagarem dívidas de medicamentos, alimentação e moradia. Deixavam suas famílias para trás, onde permaneciam as chamadas “viúvas de maridos vivos”, que passaram a tomar conta da terra, dos filhos e a viver na espera do retorno do companheiro e, durante o período da ausência deste, à espera das remessas em dinheiro.

Quando a cultura do café do interior de São Paulo já não estimulava a ida de trabalhadores para morarem em suas fazendas, grande parte dos lavradores migrou para as cidades à procura de uma oportunidade de trabalho constituindo as massas marginalizadas que foram viver nas favelas, alagados, em loteamentos clandestinos, cortiços e nas senzalas modernas dos canteiros de obras da construção civil.

A urbanização brasileira intensificou-se nas décadas de 1980 e 1990, embora com novas características; no final dos anos 1980 e ao longo da década de 1990 foram as migrações intrarregionais que ganharam fôlego, ao mesmo tempo em que continuaram a ocorrer as migrações sazonais. Abramovay e Camarano enfatizam que a saída do meio rural não significou o acesso às condições mínimas próprias da vida urbana, ou seja: “desruralização nem sempre é sinônimo, neste sentido, de urbanização” (1999, p. 2).

A continuidade das migrações no e do sertão

No início do século XXI a migração continua ocorrendo no norte de Minas, sempre em busca da integração com o mercado de trabalho. Os trabalhadores oriundos do meio rural, camponeses, pequenos produtores, cidadãos de aglomerados rurais de pequenos municípios do interior, possuem dificuldades de inserção no mercado de trabalho, mas perseveram na procura de espaços, em “*busca de algum tipo de rendimento*”. A sobrevivência de milhares de famílias ainda depende dos constantes deslocamentos espaciais, sem direito às escolhas para onde ir e quando voltar, migrando do sertão.

Observamos que durante todo o processo migratório os trabalhadores recebem uma única designação: *Do norte*. Ou seja, mineiros, baianos, são todos nordestinos que vindos do “Norte” trazem a miséria e são excluídos e homogeneizados nas cidades enquanto migrantes⁴. Ressaltamos que as migrações para as capitais, o interior de São Paulo e novos polos no norte do Brasil, continuam a ocorrer, mas as migrações intrarregionais, confirmadas pelo censo IBGE/2000 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), tornaram-se mais constantes. A migração sazonal, sempre concentrada nos trabalhadores do norte de Minas, agora já não é a modalidade migratória mais frequente nos municípios da região. Os trabalhadores rurais em suas idas e vindas começam a fazer a opção de migrar dentro da própria região, migrando no sertão, entre rural-rural e rural-urbano.

As migrações do sertão

Em princípio, as migrações do sertão continuam rumo às capitais e outras regiões do Brasil, de forma sazonal. Os membros da família que permanecem ficam para cultivar a terra e cuidam do *mundo da casa*⁵. Os que saem para o *mundo da rua* sonham e buscam retornar para casa. Assim, tanto os que partem como os que ficam querem estar no mundo da casa; a migração só acontece em função da necessidade de enfrentar a “*dura realidade da vida*”, que os força a buscar o trabalho distante, quase sempre mal remunerado e vivido em péssimas condições, e os submete à ausência dos entes queridos.

O Jornal Estado de Minas, na edição de 8 de julho de 2001, divulgou o que foi chamado de “Mapa da Fuga”. Os jornalistas chamam atenção para a persistência da migração do norte de Minas para outras regiões do país, em situações

irregulares de trabalho e com salários míseros, deixando também parentes em extrema pobreza, aguardando a volta com “algum dinheiro”. A reportagem do jornalista e escritor Luiz Ribeiro demonstrou que a principal rota migratória era para Palmas, no estado do Tocantins. Os dados sobre as rotas migratórias no período de dezembro de 2000 a junho de 2001, divulgados pela Associação dos Municípios da Área Mineira da SUDENE/AMANS, utilizados pela reportagem, demonstraram, também, a diminuição da população em vários municípios da região. São famílias que deixaram o campo, e são muitas as empresas que chegaram para se apropriarem do espaço rural. A chamada rota da fuga acumulava cerca de 80 mil pessoas desde dezembro de 2000, deslocando-se do norte de Minas para outras regiões.

Novas reportagens continuaram mostrando o prosseguimento do processo migratório na região. Em novembro de 2007, o “Jornal Estado de Minas” noticiou como o desastre ambiental está aliado à exploração da pobreza. A produção de carvão, oriundo de mata nativa na região, é aliada à exploração de mão de obra rural em condições insalubres e com remuneração insignificante. Em maio de 2009 o “Jornal Hoje em Dia” noticiou com destaque (foi reportagem de capa em edição de domingo) uma série de reportagens sobre a migração na região. A série de reportagens mostrou como o “mar de eucalipto” tomou conta da pequena lavoura e comprovou como a baixa qualidade das escolas rurais provoca, por parte dos migrantes, a procura pela educação formal apenas quando os mesmos chegam à cidade. As reportagens citadas, publicadas nos jornais estaduais de circulação nacional nos anos de 2000, 2007 e 2009, comprovam que o processo migratório continua sendo característica da região.

Além da imprensa, estudos recentes dos pesquisadores Ferreira e Ortega, da Universidade Federal de Uberlândia, comprovaram a inserção intensa de migrantes rurais do norte de Minas na região do Alto Paranaíba e Triângulo Mineiro para a colheita do café, especificamente na microrregião de Patrocínio e Patos de Minas. De acordo com dados da Diretoria Regional da Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado de Minas Gerais (FETAEMG), dos 93 mil empregos ofertados na safra de 2002, 35 mil foram ocupados por trabalhadores norte-mineiros (GARLIPP, 1999, p. 3). Ou seja, 37 % dos trabalhadores da safra de café eram provenientes do norte de Minas. De acordo com informações do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Patrocínio, existem casos em que prefeitos de determinadas cidades do norte de Minas fretam ônibus para que os habitantes venham trabalhar na safra do café. Quando, porém, há previsão de safra desfavorável,

(...) o sindicato liga para as prefeituras e envia ofícios para tentar impedir que venham muitos migrantes, pois caso estes migrantes cheguem na cidade e não encontrem oportunidades, o sindicato tem que encaminhá-los para a ação social para tentar enviá-los de volta para a sua cidade de origem (ORTEGA e FERREIRA, 2004, p. 15).

Ainda segundo esses pesquisadores, na cidade de Patrocínio existe um abrigo para o trabalhador migrante, que funciona durante a safra do café. Os trabalhadores que não encontram trabalho na colheita do produto, mas que estão de posse da carteira profissional, podem permanecer no local durante três noites para tentar resolver a situação sem ter que deixar o município “(...) o que obriga a aceitar rapidamente as propostas de emprego que surgem” (ORTEGA e FERREIRA, 2004, p. 15).

As migrações no sertão

As migrações no sertão acontecem do campo para o campo, de forma sazonal, visando a incrementar a renda familiar através do trabalho em propriedades rurais próximas do seu lugar de vida no meio rural.

Em Ibiaí, outra cidade do norte de Minas, às margens do São Francisco, Alaor Ribeiro da Silva queixa-se do preço atual do carvão. Diz que, apesar de ser empreiteiro de carvoaria, “está praticamente fazendo para comer”. Do metro cúbico de carvão, que chega a R\$ 80,00 no pátio da siderúrgica, Alaor recebe apenas R\$ 20,00. O restante fica com o dono da fazenda, que arca com o custo de transporte. O empreiteiro, de 71 anos, diz ganhar 2 mil reais brutos por carreta carregada. Parte desse valor é repassado aos carregadores de forno e aos catadores de lenha. Terça-feira, duas mulheres faziam o serviço de picar os troncos com machado e empilhá-los numa pequena carreta puxada por um trator. Esse povo, coitado, não tira R\$ 250,00 por mês, reconhece Alaor. No entanto, ele defende a atividade como se fosse um mal necessário. “Não tem outro emprego aqui. Por isso, tinham de liberar o carvão no norte de Minas”, justifica (JORNAL ESTADO DE MINAS, Nov/2007).

Há também as migrações do sertão para as cidades da região, realizadas com o objetivo de serem permanentes, e por isso, envolvem todo o núcleo familiar. Nos casos em que a população migrante retorna para a sua região, não quer dizer que o retorno se dá para os municípios de origem, mas sim para as cidades de porte médio que oferecem melhores condições de saúde, educação e trabalho. As migrações sazonais ocorrem na região, buscando qualquer tipo de trabalho e as migrações intrarregionais buscando oportunidade na industrialização nos municípios polos, financiados pelos programas de incentivos fiscais do Estado, em especial Montes Claros, Janaúba e Pirapora, de acordo com dados do IBGE de crescimento da população. De acordo com Rodrigues (2005), dos 89 municípios que compõem a região, 84 deles são de pequeno porte e têm na agricultura sua principal fonte de renda.

Essa mobilidade espacial desorganizou os municípios que não dispunham de infraestrutura para receber tantos novos habitantes. Consequentemente, houve a concentração em alguns municípios com uma melhor qualidade de serviços. Segundo Rodrigues (2000), nos anos 1980, a maior parte da população da região ainda estava no meio rural. Com a aceleração da urbanização, através da industrialização, em 1997 55,2% da população já vivia nas cidades⁶.

A pesquisa de campo que realizamos no ano de 2003, com migrantes que se deslocaram do meio rural da região para a cidade de Montes Claros, através do Sistema Nacional de Emprego (SINE-Posto de Montes Claros) e com migrantes rurais ambulantes do mercado informal, revelou que 60% dos migrantes rurais entrevistados voltariam a morar no campo porque o sentem como o *“seu lugar”*, *“por causa da tranquilidade”*, *“porque a vida piorou depois que veio para a cidade”*, ou, *“porque na roça as pessoas são mais amigas”*⁷. Os que não voltariam para o meio rural (40%) acreditam que a vida está melhor em Montes Claros, já que todos tinham migrado antes e afirmam que no campo *“pior estava”* e que na cidade *“pelo menos aparece um bico pra fazer”* e *“para quem não exige, sempre tem algum serviço.”*

O estar na cidade não significou participar da cidade. O sair do campo não significou abandonar a miséria e sim a falta de oportunidades. Existem também relatos de pessoas bem sucedidas em Montes Claros, que foram migrantes rurais, e que conseguiram, principalmente através do setor de serviços em pequenos e médios negócios, a *“sonhada melhoria de vida”*. Mas a maioria dos trabalhadores rurais ainda vive em condições de trabalho injustas e informais. Os migrantes rurais, quando mais jovens, não querem ser os trabalhadores que foram os seus pais, e sabem que não o serão nunca. A vinda para a cidade significa uma vontade de deixar o *“trabalho bruto”* por um *“trabalho melhor”*, o que significa estar *“fora da roça”*.

Os trabalhadores do campo que já enfrentaram viagens de vapores, viagens de trem de ferro, caminhão pau-de-arara, agora viajam dentro de suas próprias regiões; os destinos que tentam perseguir acontecem em seus lugares de vida e não somente em seus lugares de trabalho. A migração é uma estratégia, uma resistência, uma eterna possibilidade ou impossibilidade de ficar ou sair. Não querem mais o *“vão das andorinhas”* (MARTINS, 1988). Isto é, na construção de diferentes territorialidades, ficar indo e vindo não tem melhorado a situação das famílias rurais, em um mundo cuja concepção corrente trata o migrante cada vez mais como *“desterritorializado”* e sem fronteiras. Mundo que desata referências e reconstrói outras e, juntamente com elas, desata famílias e indivíduos que muitas vezes são sua única referência.

“Travessiano”

Entre tempos e espaços, seguimos com as velhas formas de migrações para canaviais e cafezais com formas irregulares de transporte e das condições de

trabalho. Famílias inteiras seguem a rota de outros parentes. Homens sozinhos deixam companheiras e filhos por vários meses para seguirem o “trecho” da cana, do café, da soja, da fruticultura e dos empregos precários nas cidades. Meninas adolescentes entre 13 e 17 anos deixam as casas de suas famílias para viverem no espaço de cidades médias e grandes em troca de comida ou moradia, empregando-se como domésticas em tempo integral. Meninos seguem seus pais e fazem do ir e vir entre Minas e São Paulo um *caminho da roça*. A migração começa sazonalmente, mas muitas são as famílias que migram definitivamente para os centros urbanos. E os que retornam aos municípios das comunidades de origem, dentro da própria região, fazem da migração uma alternativa precária de trabalho temporário; migrar segue sendo a estratégia do sobreviver no sertão. Para Wanderley (1999) a migração continua a funcionar com duas faces: “esperança e fracasso”.

As migrações mudam de perfil, os deslocamentos continuam agora mais interestaduais e intrarregionais. São novas formas em novos espaços, mas a mobilidade humana no norte de Minas continua como migração forçada, uma diáspora de pessoas rurais, que são motivadas pela necessidade da sobrevivência das famílias rurais mais pobres e com menor grau de escolarização. São diferentes sempre os motivos e desejos de quem migra, são complexas as vontades de deixar e de voltar aos lugares de origem e de destino. E nas chegadas e partidas é que são tecidas redes entre os que ficam e os que migram, os que não retornam, mas mantêm vínculos com as pessoas dos lugares de origem e os que retornam para voltarem a migrar, e mesmo os que retornam para não mais partirem.

Mudam-se os tempos. Migram agora também jovens mulheres para outras regiões em busca de outras fontes de renda. Muitos vivem da renda dos que migram. Muitos migram ainda hoje para que a sua família não deixe a terra, a casa, a vida simples na margem do rio. Muitos migram para que seus filhos não necessitem migrar. Muitos migram em família na busca ilusória das cidades grandes que continuam perpassando a ideologia da urbanidade. Muitos e muitas não partem, resistem em ofícios de trabalho e seguem aqui construindo a história dos ribeirinhos sertanejos. “Às vezes até parece que quem mais fica é quem mais foi”, relata Dona Maria ao expressar a saudade dos filhos que partiram da Barra do Pacuí, há seis meses, para a Serra do Salitre, no Alto Paranaíba, para a colheita do café.

As migrações deram visibilidade para o processo de perda da autonomia do camponês em relação ao tempo, ao espaço e ao valor do seu trabalho. Não sendo mais donos da terra onde trabalhavam e viviam, ou vivendo os cercamentos das suas terras pelos grandes proprietários e a conseqüente diminuição dos seus territórios, acabam tendo que se deslocar para outros espaços e trabalhos e perdem o controle dos meios de produzir e vivem uma única possibilidade: serem a sua única força de trabalho.

São as migrações, as errâncias e as vivências nos Gerais uma parte das

possibilidades de seguirem construindo uma cartografia simbólica de traços da cultura, da história, da identidade, dos valores no cotidiano. São transformações em e no grupo e em cada um e uma, e que permitem a compreensão da representação dos espaços vividos, das temporalidades reconhecidas e diferenciadas, identificadas na diversidade do viver entre os ambientes, a natureza e os espaços sociais da vida.

Os múltiplos antigos e atuais povoadores das terras ribeirinhas do São Francisco poderiam ser divididos entre os “que ficam” em um lugar; os que “migram de um lugar para outro uma ou duas vezes” e ali fixam nova morada; os que “partem e voltam” periodicamente; e os que “se foram daqui para sempre”, sem contar os que “não tem parada”, como os vaqueiros e até os jagunços, personagens centrais da obra do sertanejo João Guimarães Rosa. São esses sujeitos que fizeram e fazem o ir e vir nos lugares, nos entre-lugares, nos não-lugares, enfim, nos espaços. Confirmamos que para os sertanejos e as sertanejas, as vidas entre idas e vindas mostram que o sertão está em toda parte, mas que é no rural que querem viver a vida. Deixemos que Riobaldo, que foi um errante no sertão, nos fale:

Eu atravesso as coisas – e no meio da travessia não vejo!
- só estava era entretido na idéia dos lugares de saída e de chegada. Assaz o senhor sabe: a gente quer passar um rio a nado, e passa; mas vai dar na outra banda é num ponto muito mais embaixo, bem diverso do que primeiro se pensou. Viver nem não é muito perigoso? (J. G. ROSA, 1986, p. 26).

Notas

1 - Este trabalho faz parte da tese de doutorado da autora, defendida no Programa de Pós-graduação em Geografia, no Instituto de Geografia na Universidade Federal de Uberlândia, em novembro de 2009.

2 – Cfr. <http://www.saopaulo.sp.gov.br/conhecasp/gente-paulista_migrantes>. Acesso em: 10 maio 2009.

3 – Vide: Fundação SEADE. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/produtos/spp/index.php?men=rev&cod=5071>>. Acesso em: 20 mar. 2012.

4 - (...) O estereótipo do nordestino migrante, ao qual se resume a identidade regional, é, contudo, um de seus elementos definido “de fora” (PÓVOA NETO, 1994, p. 22).

5 - Utilizamos as expressões Mundo da casa e Mundo da rua de acordo com DaMatta (1993), essas categorias foram trabalhadas pela autora na dissertação de mestrado (DE PAULA, 2003).

6 - Neste período, as microrregiões que apresentaram maiores taxas de crescimento populacional foram as de Pirapora (73%) e Montes Claros (43%), onde se localizavam os dois únicos distritos industriais da Área Mineira de Atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE).

7 - Todas as expressões em itálico são depoimentos de migrantes rurais no Posto do SINE-Montes Claros, como também na Praça Dr. Carlos e em algumas favelas da cidade, entrevistados durante a pesquisa de campo.

Referências

- ABROMOVAY, Ricardo e CAMARANO, Ana Amélia. *Êxodo Rural, Envelhecimento e Masculinização no Brasil: Panorama dos Últimos 50 Anos*. Rio de Janeiro: IPEA, 1999.
- AMADO, Jorge. *Seara vermelha*. 32ª ed. Rio de Janeiro: Record, 1978.
- BOSCO, Santa Helena e JORDÃO NETO, Antonio. *Migrações: estudo especial sobre as migrações internas para o Estado de São Paulo e seus efeitos*. São Paulo: Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo, 1967. p. 1- 40.
- CARDOSO, Lúcio. *Maleita*. Rio de Janeiro: Editora Tecnoprint, [1934].
- DaMATTA, Roberto. *A Casa e A Rua*. Rio de Janeiro: Guanabara/Koogan, 1993.
- DANTAS, Humberto. *Movimento de migrações internas em direção do planalto paulista*. BOLETIM DO SERVIÇO DE IMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO. São Paulo, Sec. da Agricultura, Indústria e Comércio, nº 3, p. 77-86, 1941.
- DE PAULA, Andréa Narciso Rocha. *Integração dos migrantes rurais no mercado de trabalho em montes Claros, norte de Minas Gerais: a esperança de melhoria de vida*. Dissertação (mestrado em geografia), Programa de pós-graduação em geografia/UFU. Uberlândia/MG, 2003.
- ESTRELA, Ely Souza. Os sampauleiros: memórias do deslocamento. In: *Travessia – Revista do Migrante*, São Paulo: CEM, n. 32, p. 11-13, set./dez. 1998.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Atlas do Desenvolvimento Humano 2000*. Disponível em: <<http://www.fjp.gov.br>>. Acesso em: 5 mar. 2009.
- GARLIPP, Ana Alice B. P. Damas. *Mecanização e emprego rural: os casos do café e da cana-de-açúcar no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba*. Dissertação de Mestrado, IE/UFU, Uberlândia, 1999.
- GOMES, Sueli de Castro. *Uma inserção dos migrantes nordestinos em São Paulo: o comércio de retalhos*. São Paulo, v. 12, n. 13, 2006. Disponível em: <<http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo>>. Acesso em: 3 jul. 2009.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Sinopse Preliminar do Censo Demográfico 2000*. Volume 7, Rio de Janeiro, 2001.
- JORNAL ESTADO DE MINAS. *Desastre Ambiental*. Belo Horizonte, Minas Gerais, 11 de novembro de 2007.
- MARTINS, José de Souza. *Não há terra para plantar neste verão*. 2ª. ed., Petrópolis: Vozes, 1988.
- MORAES, Carlos. *Estações Ferroviárias do Brasil*. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>. Acesso em: 10 jan. 2009.
- NEVES, Zanoni. *Na Carreira do Rio São Francisco: trabalho e sociabilidade dos vapozeiros*. Belo Horizonte: Itatiaia, 2006.
- ORTEGA, Antonio César e FERREIRA, Rômulo Gama. Impactos da intensificação da mecanização da colheita de café nas microrregiões de Patos de Minas e Patrocínio-MG. In: *Teoria e Evidência Econômica*, Passo Fundo/RS, v. 12, n. 23, p. 71-96, 2004.
- PÓVOA NETO, Helion. A produção de um estigma: Nordeste e nordestinos no Brasil. *Travessia – Revista do Migrante*, São Paulo: CEM, n.19, p. 20-22, mai./ago. 1994.
- RIBEIRO, Luiz. O Mapa da fuga. *Jornal Estado de Minas*, Belo Horizonte, Caderno Gerais, p.16, 8 jul. 2001.
- RODRIGUES, Luciene. Formação econômica do norte de Minas e o período recente. In: OLIVEIRA, Marcos Fábio Martins de et al. *Formação social e econômica do norte de Minas*. Montes Claros: UNIMONTES, 2000, p. 13-103.
- RODRIGUES, Luciene et al. Especificidades setoriais dos municípios do Norte de Minas: um instrumento para o desenvolvimento setorial e regional. In: *Cadernos BDMG*, Belo Horizonte, nº10, p. 5-35, 2005.

ROSA, João Guimarães. *Grande sertão: veredas*. 33 ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.
WANDERLEY, Maria de Nazareth Baudel. Raízes Históricas do Campesinato Brasileiro. In:
TEDESCO, João Carlos (org.). 2 ed. *Agricultura Familiar: Realidades e Perspectivas*. Passo
Fundo: Ediupe, 1999.

RESUMO

Desde o povoamento, perpassando diversos ciclos, as migrações constituíram e constituem uma das principais marcas da região norte de Minas Gerais, caracterizada como área de sertão. Este artigo busca analisar as transformações havidas nas pessoas e nos lugares, valendo-se de depoimentos e descrevendo as formas como se deu o êxodo das populações, primeiramente através das águas do São Francisco, posteriormente pelos trilhos e, na sequência, pela estrada, antes nos paus-de-arara e depois através dos ônibus. Mas as migrações sertanejas não são de mão única: envolveram e envolvem idas e vindas, temporárias e definitivas; campo e cidade; movimentos para fora e no interior da região, ontem e hoje caracterizados pela busca da sobrevivência.

Palavras-chave: migração; campo-cidade; norte de Minas Gerais.

ABSTRACT

Since the settlement, within several cycles, the migrations constituted and constitute one of the main issues of the north region of Minas Gerais, characterized as a hinterland (*sertão*) area. This article searches to analyze the occurred transformation in people and places, using testimonies and describing the forms how the exodus of the populations took place, at first by the waters of the São Francisco river, after by the , railway tracks, and, in sequence, by the road, before with the *paus-de-arara* and after by the buses. But the upcountry settlers (*sertanejas*) migrations are not one way: they involved and also involve come and go, temporary and definitely, field and city, movements to the outside and inside the region, yesterday and today, characterized by the surviving search.

Keywords: migration; field and city; north region of Minas Gerais.

