

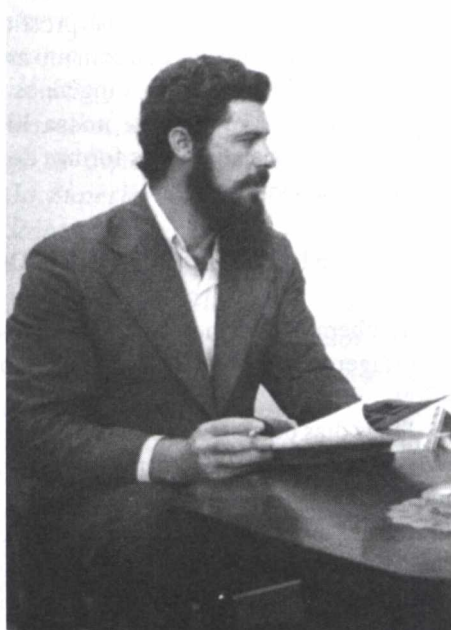
A REALIDADE SOBRE A MIGRAÇÃO BRASILEIRA

Relato de viagens pelas ferrovias
Central do Brasil-1968 e Alta Sorocabana-1969

*Alberto Romano Zambiasi **

*Alvírio Morés ***

Reproduzimos, na íntegra, este texto apresentado pelos autores - à época estudantes do Seminário Maior João XXIII - durante a primeira "Semana de Estudos sobre Migração", organizada em julho de 1970 pelo recém-criado Centro de Estudos Migratórios.



Arquivo CEM / Pe. Alberto Zambiasi (in memoriam)

Antes de tudo, queremos esclarecer que o presente estudo sobre a realidade da migração brasileira que nos propomos expor, é fruto do esforço e dedicação não de uma ou duas pessoas apenas, mas de uma equipe toda de companheiros nossos, que, através de pesquisas e experiências vividas no meio migratório, permitiram a que chegássemos à elaboração deste trabalho.

A primeira pesquisa foi realizada em julho e agosto de 1968, pela ferrovia Central do Brasil, desde a estação Roosevelt de São Paulo até Monte Azul, divisa do estado de Minas Gerais com a Bahia. A finalidade desta primeira viagem de estudos foi constatar as situações de viagem dos migrantes e analisar, nos locais de origem, as causas do êxodo.

Para isto, percorremos toda a Ferrovia Central do Brasil em trens de segunda classe, acompanhando, entrevistando e

enfrentando as mesmas situações das várias levas de migrantes que viajaram conosco, bem como, parando nas cidades de maior êxodo rural do norte mineiro, para efetuar o levantamento sócio-econômico entre o homem do campo. Montes Claros, Monte Azul, Espinoza, Januária, São Francisco e Belo Horizonte foram as cidades pesquisadas nesta viagem.

A segunda pesquisa, realizada em julho de 1969, pela Alta Sorocabana, desde a estação Sorocabana de São Paulo até o sudoeste de São Paulo e norte do Paraná, teve por objetivo constatar o problema de integração dos migrantes, nos locais de destino.

Seguiu-se, em linhas gerais, os mesmos métodos da primeira viagem, conseguindo-se fazer um levantamento minucioso do problema nas cidades de Sorocaba, Ourinhos, Assis, Presidente Prudente, Presidente Wenceslao, Presidente Epitácio, Mirante do Paranapanema (em São Paulo) e Maringá e Astorga (no Paraná).

Entre as duas viagens, alcançamos um total de 593 entrevistas, sendo que: 230 em zona rural; 237 em trânsito - nos trens, albergues e estações ferroviárias - e, 126 nas cidades, aplicadas junto a autoridades civis e eclesiásticas, agrônomos, médicos, professores, agentes de polícia, diretores e funcionários da migração, chefes de estações ferroviárias, etc....

Além das viagens de estudo, pretendemos nos servir, nesta exposição, das experiências obtidas em três anos de trabalho no Departamento de Migrantes de São Paulo, e dos cinco anos de serviço junto aos marginalizados nas favelas, em trabalho conjunto com o M.O.V. (Movimento das Organizações Voluntárias pela Promoção do Favelado), do qual fazemos parte.

SITUAÇÃO DE VIAGEM DOS MIGRANTES

Analisaremos, como primeiro ponto, a situação de viagem dos migrantes. Para isto limitamo-nos a transcrever uma nossa reportagem publicada em 4 de maio de 1969 no Jornal Arquidiocesano *O São Paulo*, na qual relatamos o diário de três dias de viagem com os migrantes, através do que poderemos ter uma idéia das condições de viagem dos mesmos, no meio de transporte que lhes é mais comum: o trem bahiano.

“São 7h30 de 31 de julho de 1968. Estamos em Monte Azul, Minas. O trem parte neste instante com destino a São Paulo. Já deixa a estação. Nem todos os passageiros encontram lugar para sentar. Por isso reclamam e empurram. Os funcionários procuram acalmar o tumulto. Não obtendo resultados, apelam para as injúrias e palavrões. Mas, tudo em vão. E é natural. Há só um vagão para tão numerosa leva de migrantes. Acalmá-los significaria pôr-lhes à disposição mais seis vagões, livrando-os daquele estado insuportável.

Nessa situação as horas passam. Agora o chefe de trem já começa a conferir os passes. Está à nossa frente. Discute com um casal pernambucano que se destina a São Paulo. Está havendo qualquer problema com a passagem do filhinho que o casal traz consigo. Ameaçada de ser expulsa do trem a família toda, o pai roga que tenha consideração ao menos para com a criança. Ao que o chefe de trem responde: ‘Aqui não há consideração, mas lei. Vocês são todos como animais’. A discussão e as ameaças somente cessam quando nós intervimos, explicando ao chefe de trem que estamos viajando de segunda classe justamente para observar os modos como os migrantes são tratados. Com isso os funcionários ficam pasmados. Comunicam-se às estações seguintes alertando seus companheiros e nos rogam que a ninguém falemos das deficiências da ferrovia Central do Brasil.

No entanto chega a noite. Veja o que acontece. Apenas escurece, as mães vão acomodando as crianças sobre os assentos e os adultos procuram um lugar para deitar-se debaixo dos mesmos. Preferem assim que passar a noite numa posição imóvel, naqueles bancos duros, pequenos, estreitos, desprovidos de espaldares para repousar os membros.

Assim, aquele chão sujo, imundo, repleto de escarros torna-se o leito comum onde a maioria descansa em sono profundo, mas onde não faltam aqueles que exploram aquela promiscuidade. Outros não encontrando mais espaço livre no chão, vão deitar-se no vão existente entre um vagão e outro. Nós também temos que passar uma noite deste modo, expostos ao vento frio de julho, tendo de nos levantar seguidamente para dar lugar aos passageiros que embarcam em cada parada de trem.

Quando alguém precisa passar pelo corredor deve transitar sobre as pessoas ali deitadas. Durante toda a noite não se abre uma janela. Por isso, o óxido de carbono produzido por tão

elevado número de pessoas, e o mau odor causado pela grande falta de higiene dos viajantes, provocam constantes dores de cabeça e mal-estar nos passageiros.

De manhã, confessamo-lo por experiência pessoal, não faltam os que acordam molhados pelas crianças que dormiram sobre os acentos.

Um fato por demais curioso constatamos na noite de 1º de agosto. Às duas horas da madrugada, não se sabe por qual motivo, falta subitamente energia no vagão em que viajamos. Logo em seguida, aparece no vagão escuro um funcionário com um farolete na mão, piscando de cá e acolá, até que avista uma baianinha da qual se agrada e com ela trava estranho namoro. Afinal retira-se após duas horas, aparecendo então novamente a luz.

De passagem a Belo Horizonte, entrevistamos casualmente também uma prostituta, a qual nos fala: ‘Nossa missão é servir os trens bahianos’. Mas além das prostitutas, há nestes trens o livre trânsito de mascates que com mil artimanhas vão sugando até o último vintém daqueles ingênuos nordestinos.

E assim, até o final de nossa longa viagem, vamos verificando as mais variadas formas de exploração de que os migrantes são vítimas.”

FERROVIA CENTRAL DO BRASIL

Também para esta questão trazemos um trecho de nossa reportagem publicada no *O São Paulo* de 17 de março de 1969.

“Seis dias de viagem com os migrantes, vivendo com eles, participando de seus problemas e angústias, foram suficientes para constatar o duro calvário que eles experimentam diariamente nos trens da ferrovia Central do Brasil. Na realidade, estes trens não oferecem aos passageiros condições de viagens seguras e tranquilas. Um funcionário desta ferrovia, comentando conosco, a respeito nos dizia: ‘Se o Ministro dos Transportes conhecesse o estado da Central, nem sequer permitiria que os trens sássem da estação’.

Para evidenciar sua precariedade basta dizer que o trem demora comumente doze horas para percorrer Montes Claros – Monte Azul, sendo um trajeto de apenas 180 Km. Calculando a quilometragem, resulta uma velocidade de apenas 15 Km horários. Naturalmente, com a ferrovia cheia de curvas, com os trilhos inseguros, com um número infindo de vagões, o trem não poderá ultrapassar os 15 Km horários para chegar ao destino sem haver sofrido acidentes. Embora essa fleuma, soubemos dos próprios migrantes ser comum o descarrilamento. Assim, nos dias em que permanecemos em Monte Azul aplicando questionários aos migrantes em trânsito, um vagão sofreu desvio, ocasionando vários ferimentos nos passageiros.

Além da precariedade da ferrovia, devemos lembrar também a inadequada distribuição dos vagões. O mesmo trem

carrega, homens, animais e minérios. Lamentavelmente, porém, os animais e minérios ocupam os vagões mais protegidos, e os migrantes os que têm maior probabilidade de descarrilamento.

Constatamos ainda que a totalidade dos migrantes viaja de segunda classe, sendo que para tanto recebem os passes gratuitos do Departamento de Migrantes de São Paulo. Os passageiros que viajam de primeira constituem um grupo minuto. Contudo, o número de vagões de primeira classe é superior aos de segunda. Sucede, por isso, que estes ficam superlotados e aqueles, quase vazios.

Às vezes, maior é o número dos que viajem em pé. Assim, de Belo Horizonte a Montes Claros, alguns de nossos colegas de pesquisa tiveram que permanecer durante todo o trajeto, o qual é percorrido à noite. E como nós, muitos outros migrantes, inclusive senhoras com crianças no colo.

Quando retornávamos da pesquisa, no trajeto Monte Azul – Montes Claros, havia só um vagão de segunda classe. Logicamente vínhamos engarrafados. E era o último, o que mais balançava e o menos protegido de todos.

São pequenos fatos constatados. Como esses, muitos outros poderíamos enumerar. Todos eles estão a evidenciar as deficiências da Central do Brasil e a reclamar providências..., garantindo assim condições seguras e dignas de pessoas humanas a todo migrante que transitar por esta ferrovia.”

SITUAÇÃO DOS MIGRANTES NAS CIDADES DE EMBARQUE E DESEMBARQUE

Nas cidades onde realizamos pesquisa, em cada lugar se está adotando uma orientação própria, independente, desconhecendo por completo a orientação mantida nas outras cidades ou Estados. Da falta de um plano de trabalho entrosado e coordenado resultam conseqüências desastrosas. Frequentemente os migrantes são vítimas de informações erradas e até mesmo contrárias àquelas recebidas em outros lugares, causando situações de confusão e desespero.

Vejamos alguns exemplos:

a) Monte Azul

Conforme nossa reportagem de 18 de maio de 1968 no *O São Paulo*, assim escrevíamos: “Iludidos por aqueles que deveriam ser seus próprios orientadores, centenas de migrantes continuam chegando por via férrea a Monte Azul - MG, encontrando a maior das decepções. Partiram de sua terra com a garantia de que receberiam nessa cidade passes gratuitos para prosseguirem viagem até seus destinos. Mas ao desembarcarem em Monte Azul, na estação ferroviária Central do Brasil ou na Leste Brasileiro verificam que tudo isso é mentira. Lá não existe atendimento algum para os migrantes. E nem aquela cidade teria condições de o fazer, dada sua precariedade econômica.

Todavia, tanto no Nordeste como no Sul, está em voga

esta orientação errada. Temos encontrado em São Paulo e em Minas Gerais funcionários desempenhando cargos de alta responsabilidade no serviço de atendimento aos migrantes, pensando que o INIC (Instituto Nacional de Imigração e Colonização) mantivesse ainda trabalhos em Monte Azul. Ora, isso revela o máximo de desinteresse pelas função que exercem, uma vez que o INIC já foi extinto há vários anos.

Parece que Monte Azul é a sentença condenatória do migrante. Parece que as ferrovias por onde transitam as levas migratórias, principalmente a Central do Brasil, são gélidas e insensíveis cúmplices deste mísero crime: o desamparo, a angústia da incerteza, a desnoiteação.

Constatamos, pessoalmente, em Monte Azul, a chegada de várias levas, provindas de São Paulo e do Nordeste. Por longos dias permaneceram naquela cidade, passando fome, dormindo ao relento, esperando em vão o passe de quem nunca o poderia dar. Tais migrantes passam a constituir um grave problema e ao mesmo tempo um triste flagelo para este município.

Revoltados contra a triste sorte, tentam procurar trabalho para arrecadar a quantia suficiente de dinheiro para adquirir as passagens. Mas naquela cidade já não existem chances para emprego de mão-de-obra. Além do mais as famílias do campo não dispõem de capital para admitir e sustentar operários. Desanimados e fatigados só lhes resta perambular pelas ruas da cidade.

Assim, passando pela periferia, topam com um velho albergue que leva inscrita uma placa do Instituto Nacional de Imigração e Colonização. Rejubilam pela descoberta. Sua alegria, porém, logo esmorece, pois constatam que aquele albergue não passa de um abrigo de maconheiros e marginais.

Alguns, os mais ousados, vão então bater às portas das autoridades. Todas as manhãs, informam-nos os ex-funcionários do extinto INIC, há uma leva de migrantes batendo às portas do Sr. prefeito e do Pe. Vigário. O prefeito já teve que pedir ajuda ao Delegado de Política para afastar essas levas que tentavam arrombar a entrada do prédio da Prefeitura, exigindo em gritos de desespero, os passes prometidos em suas cidades de origem.

Quando os migrantes souberam que nós estávamos em Monte Azul com a finalidade de estudar e ajudar a resolver os problemas deles, a fila dos que pediam passes logo se fez presente também diante da pensão em que estávamos alojados. Mantendo contato com eles, verificamos que havia quem chegara há mais de um ano nessa cidade, e ainda não obtiveram meios para deixá-la.

Esses pernoitam num grande barracão onde são lavados os vagões dos trens. É uma construção sem paredes. Por isso ficam expostos ao frio da noite. Alguns passam a frequentar o velho albergue, agregando-se aos maconheiros e marginais lá existentes.

Há outros, ainda, que dormem nas plataformas das estações

ferroviárias. Ali, conforme informações dos dirigentes das estações ferroviárias, às vezes morrem pessoas ao relento.

Mas há também os que começam a vender todos os seus "trens" (brincos, alianças, calçados, agasalhos), até conseguirem pagar uma passagem de pau-de-arara, mais fácil de se conseguir, e assim retornar para as suas terras.

Os mais corajosos, contudo, depois de haver procurado em vão uma solução a tão desafortunada sorte, decidem partir de a pé em direção à casa dos seus, abandonando, muitas vezes, a esposa ou o filho, causando assim a desagregação fatal da família.

Essas são as conseqüências da grande mentira que consciente ou inconscientemente estamos dando ao migrante nordestino. O próprio Departamento de Migrantes de São Paulo somente em fins de 1968 deixou de colaborar para essa calamidade pública de Monte Azul. Foi quando, através de uma entrevista coletiva à imprensa e televisão, denunciámos a situação, passando o Departamento de Migrantes, logo em seguida, a orientar devidamente os migrantes com destino a Monte Azul, bem como, dando-lhes passes não mais até Monte Azul somente, mas até o final da ferrovia Leste Brasileiro, o que vale dizer, até suas terras de origem.

Estas facetas negras da migração desejamos não sejam objeto de pessimismo, mas de um estímulo para que os responsáveis pelo problema e a opinião pública se dêem conta da necessidade de um plano de trabalho mais amplo e inteligentemente planejado.

O que se obteria a nosso ver, através de uma coordenação oficial que force um plano comum de atendimento entre os vários estados e cidades que prestam assistência à migração.

b) Ourinhos

Fato não menos angustiante ocorre em Ourinhos, na divisa de São Paulo com o Paraná. O Departamento de Migrantes de São Paulo envia migrantes com destino ao norte do Paraná. Mas quando chegam em Ourinhos, a entrada no Paraná lhes é vedada. Os funcionários da estação ferroviária informam os migrantes que seus passes são válidos somente até Ourinhos e que, se quiserem seguir até o norte do Paraná, deverão adquirir outros passes.

Mas como vieram com a certeza de que o passe obtido em São Paulo seria válido até o Paraná, viajaram desprovidos de dinheiro, sem, portanto, ter agora condições de adquirir outro passe. Eis então a triste tragédia.

Os funcionários do S.O.S. (Serviço de Obras Sociais), da Delegacia de Polícia e do Posto de Migração os transportam até a ponte sobre o rio Paranapanema, onde os despejam de lá da ponte, em território paranaense, obrigando-os a seguir adiante, ameaçando-os de prisão, caso retornem novamente para Ourinhos.

Como não encontram trabalho senão no norte do Paraná, devem caminhar até aquela região, uma distância aproximada de 200 Km. Passando vários dias no albergue de Maringá

(norte do Paraná), constatamos pessoalmente a chegada de inúmeros migrantes que haviam sido despejados na ponte do Paranapanema. Temos em mãos fotos de migrantes que havíamos fotografado em Ourinhos quando embarcavam no carro do Posto de Migração daquela cidade para serem despejados na ponte, e agora, chegados em Maringá, novamente os fotografamos, após ouvir a história da longa viagem de oito dias que tiveram que enfrentar de a pé, chegando com os pés sangrando, e as crianças quase loucas de fome.

Certamente, a Secretaria de Promoção Social do Estado de São Paulo, encarregada pelo setor da migração no Estado, não desejaria acontecessem tais incidentes, já que a meta deste órgão é a promoção do migrante. Mas é preciso que seja levado ao conhecimento da Secretaria o trabalho desonesto que vem exercendo o S.O.S. daquela cidade que tem seus trabalhos orientados numa linha maçônica e que, apesar disso, conta com o apoio da Delegacia de Polícia e do Posto de Migração. Este grupo, único responsável por esta situação tem como meta de trabalho limpar a cidade de pedintes. É uma linha de ação que contraria a filosofia de trabalho da Secretaria de Promoção Social, a qual, para que a migração tivesse em Ourinhos melhor assistência, instalou naquela cidade até um Posto de Migração.

c) Demais cidades

Mas o que mais se deve lamentar é que esta linha de trabalho não está em vigor somente em Ourinhos. Assis, Presidente Prudente, Presidente Wenceslao, Presidente Epitácio, Sorocaba, seguem, no tratamento com os migrantes, o mesmo princípio de trabalho. Quando é dado o passe, é para "tocar o problema" para a cidade seguinte, não para encaminhar o migrante para regiões onde possa encontrar trabalho.

Para comprovar o que falamos, trazemos aqui um trecho de uma reportagem de Sérgio Coelho de *O Estado de São Paulo* publicada três meses após nossa viagem (28/10/1969) que analisa este mesmo problema: "Segunda-feira – 40 indigentes desembarcam na estação de Sorocaba. Terça-feira – descem em Ourinhos. Quarta – estão em Assis. Quinta – Presidente. Eles passam o fim de semana no albergue noturno de Presidente Epitácio, fim da linha e depois voltam pelos mesmos trilhos, vivendo a mesma fome, o mesmo frio e as mesmas privações. Na semana seguinte, com as fileiras mais engrossadas, desembarcam novamente em Sorocaba – aí já são mais de 50. É o mais triste tráfego, a carga mais miserável da estrada de ferro Sorocabana, uma das mais importantes do País.

No roteiro da miséria, o tráfego é regulamentado pelo Governo, oficializado e talvez até promovido. Tem passes, horários e trens especiais que o povo chama de trem bahiano, vagão pau-de-arara ou trem regional. São vagões de madeira, de condições precárias, sem higiene."

CONSEQUÊNCIAS

a) Fuga dos centros

Este jogo contínuo de pessoas de uma cidade para outra ou de um Estado para outro, provoca nos migrantes um estado de ânimo desanimador e revoltante. Cansados de ser joguetes de funcionários inconscientes, ao desembarcarem nas estações ferroviárias, muitos migrantes, já experientes do que lhes vai acontecer, evitam permanecer no centro da cidade. Evitam os próprios albergues noturnos e até mesmo os Postos de Migração. Eles já aprenderam que estes que trabalham pela migração podem apanhá-los de surpresa, pô-los num carro para despejá-los nas fronteiras das cidades ou Estados, ou embarcá-los no trem e fazê-los girar novamente de cidade em cidade, sem destino, e com o simples pretexto de limpar a cidade de pedintes.

Estes, ao desembarcarem, dirigem-se imediatamente às periferias das cidades, onde passam a alugar um barraco e a trabalhar no sistema de "bóia-fria" nas terras dos fazendeiros que vêm buscá-los e trazê-los diariamente com caminhões de carga.

As cidades da Alta Sorocabana que citamos acima têm como característica serem circunscritas por um "cinturão" de barracos, assemelhando-se a favelas. São os barracos onde os migrantes passam a morar na época da safra do café ou do algodão, para abandoná-los após estas colheitas e seguirem em busca de novos trabalhos, no norte do Paraná.

b) Desagregação familiar

Mas não são todos os migrantes que entendem e conseguem fugir ao juguete da maçonaria. Estes, exaustos de viajar e de serem explorados chegam a cometer atitudes dramáticas. É bastante freqüente a desagregação familiar, o abandono dos filhos e muitas outras tristes conseqüências a que o desespero os leva. É o marido que abandona a esposa, a esposa que abandona o esposo, marido e esposa juntos que abandonam os próprios filhos.

Conforme dizia-nos o Diretor do Posto de Migração de Ourinhos, inúmeras são as crianças que encontram abandonadas na estação ferroviária daquela cidade. Crianças que, às vezes, não sabem onde nasceram e quem são os seus pais.

Para melhor evidenciar estes acontecimentos, bastante freqüentes entre os migrantes, relatamos aqui um fato acontecido conosco em 1968 no Departamento de Migrantes de São Paulo. Estávamos fazendo uma palestra a aproximadamente 300 migrantes em trânsito, falando justamente da necessidade de a família manter-se unida nas longas e penosas viagens que elas enfrentam em busca de trabalho e condições melhores de vida. Estávamos informando-os que na favela do Vergueiro de São Paulo, onde trabalhávamos, tínhamos encontrado várias esposas com

grande número de filhos e que ao perguntar-lhes porque tinham ido morar na favela, respondiam quase sempre com estas palavras: - Estava vindo do Norte, meu marido me abandonou na viagem e não tive outro recurso senão recorrer à favela. Dizíamos ainda que estas mães abandonadas, para não deixarem seus filhos morrerem de fome, logo que chegaram à favela, tiveram que se ajuntar com o primeiro homem que aparecesse.

Nesta altura da palestra, um senhor pernambucano, que estava sentado no último banco da capela do Departamento, levanta-se de pé, dirige-se ao altar e pede licença ao conferencista e aos demais presentes para falar. E falou entre lágrimas, estas palavras: "Eu estava para abandonar neste instante minha mulher e meus filhos. E, tomando na mão o passe que trazia consigo, acrescentou: Este passe eu o comprei momentos antes da palestra. Eu queria fugir para a minha terra deixando aqui minha esposa e meus seis filhos, porque eu estava cansado e desiludido de tanto viajar sem encontrar trabalho. Mas agora que ouvi estas palavras, que foi um aviso do céu para não abandonar a família, não vou mais fugir." E diante de todos rasgou o passe e abraçou esposa e filhos que assistiram o desenrolar da cena com muita comoção.

MAÇONARIA DOMINA OBRAS DE ASSISTÊNCIA AO MIGRANTE

Se as correntes migratórias que se dirigem ao Sul pelas ferrovias Central do Brasil e Alta Sorocabana não estão sendo orientadas para uma linha promocional e de integração, como é desejo da Secretaria da Promoção Social do Estado de São Paulo, mas antes, vemos uma migração desorganizada, explorada e relegada ao abandono, a ponto de transformar-se num fato social negativo e calamitoso para a sociedade e para os próprios migrantes, isto é devido, pelas conclusões a que chegamos em nossas pesquisas, quase exclusivamente à influência dos princípios maçônicos entre grande número de funcionários que mantêm trabalhos junto à migração.

Eis as obras de assistência ao migrante que encontramos ao longo da ferrovia Alto Sorocabana e Central do Brasil:

- 3 postos de migração;
- 2 sub-postos de migração;
- 15 albergues, dos quais, 10 sob a orientação dos espíritas, 3 da maçonaria, 2 dos católicos;
- 3 S.O. S. (Serviço de Obras Sociais) também da maçonaria.

As obras católicas e espíritas exercem trabalhos, senão excelentes, pelo menos honestos, sempre na tentativa de solucionar os problemas dos migrantes. Admirável é, por exemplo, a assistência prestada no albergue noturno Santa Luzia de Marillac, em Maringá, Paraná, sob a responsabilidade das Irmãs Vicentinas, onde nos pareceu encontrar um trabalho modelo.

Contudo, embora o esforço das obras católicas, e por que não também as dos espíritas, que em vários municípios prestam valiosos serviços à migração, o trabalho fica prejudicado por causa da grande influência das obras maçônicas que, com sua filosofia errada de ação, além de prejudicar uma assistência séria e honesta, suplantam os próprios direitos humanos dos migrantes.

CONCEITO DE MIGRANTE

Eis o conceito de migrante que vigora entre a maior parte dos funcionários que trabalham neste campo, principalmente os maçons:

- São Pessoas inválidas e preguiçosas,
- Estão aqui porque não têm vontade de trabalhar
- São turistas, aventureiros que só dão peso à Nação.

Achamos profundamente estranho que esta concepção de migrante não foi colhida exclusivamente no meio maçom, mas também, em grande âmbito, no meio católico. Perguntamos como será possível instalar planos válidos de assistência ao migrante quando dele se tem uma concepção tão negativa, e a nosso ver, completamente falha? Os maçons que têm este conceito de migrante, são coerentes com seus princípios quando fazem do migrante um simples brinquedo de despejo nas divisas de Estados e municípios. Mas as obras católicas, às quais mais do que ninguém cabe valorizar o migrante porque pessoa humana, criatura e filha de Deus, poderá ter o mesmo conceito e a mesma atitude frente ao migrante?

As poucas obras e pessoas que realizam trabalhos conscienciosos neste setor não estarão a testemunhar que também os que se dizem católicos estão sendo envolvidos por sistemas de pensar e agir que pouco têm de cristão e até mesmo de humano?

Ficamos seriamente preocupados com esta concepção de migrante, que é generalizada entre diretores de Postos de Migração, Assistentes Sociais, Delegados de Polícia, Pastores e até Sacerdotes.

Somente um reduzido número de pessoas, na maioria espíritas, têm uma concepção positiva de migrantes. Dizem eles:

- o migrante é uma pessoa válida;
- o migrante é homem trabalhador;
- ele não vem para passear, mas à procura de trabalho, integração e promoção;
- ele é alguém que foge de uma condição de vida impossível;
- apresenta-se como miserável não porque seja um vagabundo, mas porque muito sofreu.

O que nos torna otimistas, todavia, e nos garante um pensar positivo acerca da pessoa do migrante, é o resultado do estudo que fizemos junto ao próprio migrante. Nas entrevistas, quando

lhes indagávamos: - Quem são vocês? Por que deixaram suas terras? Para onde vão? Que vão fazer? Eis que não nos respondiam que iam passear ou perambular pelo Brasil, antes, quase a totalidade sempre respondia:

- estou saindo para fazer tratamento médico;
- porque minha terra é difícil, é terra de fome;
- porque lá não havia escola para os filhos;
- porque na minha terra não havia emprego;
- saí porque fui levado como escravo.

Nós acreditamos nestas respostas, neste conceito de migrante, embora a maioria pense diferentemente. Acreditamos que o migrante é uma pessoa válida e que, se ele viaja não é para ser um aventureiro, não é para dar peso à Nação, mas para procurar serviço e condições melhores.

Acreditamos que, se ele migrou foi porque ele ainda tinha o sentido do progresso, porque ele não quis se acomodar a um estado de miséria em que via seus filhos definharem até a morte, porque ele ainda sonhava com um emprego, com a alfabetização dos filhos, com um estado de vida digna de um ser humano.

Acreditamos não somente porque eles, os migrantes, não afirmaram através das inúmeras entrevistas aplicadas junto a eles nas estações ferroviárias, nos albergues, e durante os longos dias de viagens de trem que tivemos junto a eles.

Acreditamos, especialmente, porque estas respostas obtidas em entrevistas em trânsito, condizem com a realidade que fomos pessoalmente constatar nos locais de origem e de destino dos migrantes. Lá vimos que o que eles falaram em trânsito, não era mentira mas a completa realidade.

Analisando, embora sucintamente, os principais motivos de saída, admitiremos, não há dúvida, a honestidade, a boa vontade, a validade do migrante nordestino.

MOTIVOS DE SAÍDA

a) Para fazer tratamento médico

Este motivo de saída que muitos deles alegam é real e foi por nós comprovado. Saem para fazer tratamento médico nos grandes centros porque nas suas terras a assistência médico-sanitária é precaríssima.

Nos municípios pesquisados na região norte de Minas Gerais, local onde se constata o mais vultoso êxodo para o Centro-Sul, o raio de ação da assistência médica, principalmente com relação à zona rural, é mínima e insensível. Municípios como Monte Azul, Januária, Espinoza, São Francisco (este com mais de 55 mil habitantes) não têm hospital, posto de saúde, nem médico. Naturalmente, a porcentagem de doentes é altamente desastrosa, onde mesmo a malária, com casos positivos, ainda se diverte às custas de um homem que é do século XX.

A população permanece amordaçada pelo surto das

epidemias, oriundas na sua grande maioria da escassez de águas potáveis. Se bem não bastasse a carência de médicos e sanitaristas, quando existem, não são pessoas qualificadas, antes, são, às vezes, exploradores do povo e do próprio governo, como é o caso do pseudo-médico de Monte Azul / MG, que além de não ter diploma de médico, nem sequer sabe fazer uma cesariana.

Um mês antes da viagem de estudos com destino ao norte de Minas (1968), visitamos, no Departamento de Migrantes, um casal vindo justamente de Monte Azul para tratamento médico. Perguntando que espécie de tratamento viera fazer, o marido assim se explicou: “Vim tratar a mulher. Nós estávamos na nossa terra e na hora de minha mulher dar à luz, sentiu-se muito mal. Fui então chamar o médico. Depois de ter explicado o caso para o doutor, ele me perguntou: - Você tem condições para pagar a operação? Indaguei quanto custava. - NC\$ 100,00, respondeu. Falei que não podia. Então não queria operá-la. Retornei para casa, narrei o fato a minha esposa. Ela, com receio de perder o filho e também sua vida, suplicou que voltasse a insistir com o médico. Decidimos, caso ele não aceitasse mesmo, vender nossos ‘trens’ para pagar a quantia pedida. Com essa condição o médico aceitou. Vendemos o cavalo, o fogão, a cama de casal para ganhar cem cruzeiros e pagar a operação. Mas, ele matou nosso filho. Não sabia fazer cesariana e por isso arrancou a criança a ferro, aos pedaços. E o pior é que arruinou também a uretra da mulher.”

Na ocasião, esta senhora estava internada no Hospital do Departamento de Migrantes, justamente para fazer tratamento da uretra. Por felicidade, encontramos novamente este casal na sua terra natal, em Monte Azul. Visitando-o, o esposo informou-nos que a esposa não havia melhorado com o tratamento mas que ele não tinha mais condições de trazê-la novamente a São Paulo. Ele viria sozinho a São Paulo, para trabalhar durante alguns meses para ganhar dinheiro para recuperar os “trens” que vendera para pagar o médico.

Soubemos pelos funcionários do INDA (Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário) daquela cidade, que aquele médico estava ganhando na época (1968) 500,00 novos mensais para exercer profissão médica gratuita naquele município. Os 100,00 que exigiu daquele casal, bem como o que está exigindo das consultas e medicamentos, nada mais é que uma autêntica exploração.

Esta é uma entre as tantas conseqüências de uma assistência médica precária. Uma das queixas mais comuns que temos ouvido entre os moradores no norte mineiro foi justamente a esse respeito. Dos 107 migrantes entrevistados em trânsito, na linha Monte Azul – São Paulo, 6 responderam que estavam saindo para fazer tratamento médico em São Paulo. Não sendo atendidos numa necessidade tão prioritária, é evidente que abandonam suas terras para buscar alhures a assistência que lá não encontram.

b) Porque minha terra é difícil – é terra de fome

É mister saber que as maiores ondas migratórias provêm da região do Polígono das Secas. Daquele pedaço de Brasil diferente, talvez pouco conhecido por muitos brasileiros, mas que começa logo ali em Minas Gerais, seguindo pela Bahia e Pernambuco, estendendo-se até o Piauí e Rio Grande do Norte. Polígono das Secas, onde duas estações dominam o ano todo: a estação das chuvas e a estação das secas. No mês de outubro as águas começam a cair, para só cessar em abril, quando inicia a seca, a qual se prolonga até fins de setembro.

Seis meses de seca. Não se vê uma folha verde, a não ser à beira dos três rios que continuam a correr em seus leitos, nessa época. Os demais todos secam. O gado emagrece, pois já não encontra pastagens, e a água é escassa. Os cereais fenecem. Nesta situação, os agricultores devem reviver a sacrificada Palestina, buscando água a quilômetros de distância. Temos encontrado trabalhadores que tinham por função transportar água em carros de boi para os moradores da zona rural. Passada a seca é preciso enfrentar a época das cheias.

Seis meses de chuva. A lavoura pode novamente fracassar. Enormes sulcos são abertos pelas águas no meio das plantações, carregando pelas valadas a pouca fertilidade que ainda resta àquelas terras. Frequentemente as cheias são tão arrasadoras que chegam a provocar verdadeiras calamidades públicas. Para termos uma idéia do que sejam as enchentes no Polígono das Secas, trazemos aqui um relato dos destroços ocorridos no município de Espinoza, no Setentrião mineiro, por ocasião das cheias de fevereiro de 1968.

Setecentas e cinquenta moradias foram destruídas pelas cheias. A Rodovia Estadual, ramal Espinoza – Monte Azul, Espinoza – Rio Verde, foi completamente inutilizada. As estradas municipais que somam 420 Km, foram danificadas. Quatro pontes foram levadas pelas enchentes. Os aterros, quase todos arrasados. Extensíssima área cultivada foi atingida e danificada. Lavouras de algodão, milho, feijão e arroz foram carregadas e soterradas pela correnteza, deixando centenas e centenas de lavradores despojados de seu ganha-pão. Também a pecuária foi seriamente atingida. A população foi desprovida de água potável uma vez que seu precário serviço de abastecimento foi completamente aniquilado. Foram ainda atingidas quatro máquinas de beneficiamento de algodão. Sofreram consideráveis prejuízos também o Serviço Telefônico, três postos de gasolina, uma torrefadora de café, o cinema local, uma igreja, duas cerâmicas e o prédio do Banco do Brasil.

Em virtude deste desastroso acontecimento, mais de quinhentas famílias deixaram o município, informa o Sr. Prefeito, Paulo Caldeira da Cruz Campos. Vendo a casa destruída, a lavoura levada, não restou outra escolha senão partir para outras regiões, tentando uma melhor sorte.

Quatro meses após essa funesta ocorrência, tivemos a oportunidade de entrevistar nos trens da ferrovia Central do

Brasil, quatro famílias providas de Espinoza. Três delas, que se dirigiam para Goiás, deram-nos a seguinte resposta: "Saímos porque ficamos ao desabrigo com as enchentes de fevereiro". A outra, que se dirigia a São Paulo: "Porque as chuvas de fevereiro levaram toda a minha produção."

c) Porque lá não havia escola para os filhos

Dos entrevistados em zona rural, na região do Polígono das Secas, 90% são analfabetos. Dos entrevistados em trânsito, 63%. Quase não há escolas nessa região. Todavia, os agricultores inteligentemente percebem que, sem instrução, seu trabalho desenvolve sempre menos, porque, sempre mais explorados e subjugados pelos espertos e poderosos.

Apesar da escassez de escolas, em 1968 foram fechadas na região norte de Minas, 2.800 escolas, pelo fato de a Secretaria de Educação de Minas ter suspendido acordo entre o Estado e Prefeituras daquela região. As Prefeituras, quebrado o acordo que permitia a manutenção das ditas escolas, não tiveram condições de arcar com tal custo. Foi assim que 2.800 escolas foram abruptamente fechadas.

Não pudemos saber o motivo exato que tenha levado a Secretaria da Educação a tal decisão. Contudo, segundo nos informou o vice-presidente da Assembléia de Minas da época, Deputado Artur Fagundes, a causa disto foi a falta de interesse do governo mineiro pela educação de seus cidadãos.

Com isso, quem sofre são os homens do campo, os quais, não querendo que seus filhos cresçam ignorantes para serem como eles, explorados, decidem abandonar suas terras, para encontrar em outros Estados, escolas para seus filhos.

d) Porque na minha terra não havia emprego

Na realidade, o que existe na região do Polígono das Secas, são alguns ricos fazendeiros e muitos pobres. O sistema latifundiário que triunfalmente impera naquelas localidades, relega à desconsideração e menosprezo o humilde homem do campo. Aqui parece se aplicar a expressão da Populorum Progressio de Paulo VI: "Enquanto os ricos tornam-se cada vez mais ricos, os pobres ficam sempre pobres" (P.P.:57).

Dominam a região grandes fazendas, na sua maior parte destinadas à pecuária, onde alguns peões são o bastante para tomar conta do gado. Os demais não têm vez. E como reza o velho ditado: "Onde entra o boi, sai o homem". São multidões de nordestinos que andam pelas estradas parando de fazenda em fazenda para esmolar um emprego, mas sem consegui-lo. E quando conseguem arrendar alguns lotes de terra, são, às vezes, vergonhosamente explorados na ocasião das colheitas. É o patrão que lhes exige mais da metade do que colheu, ou que solta o gado que lhes devora toda a plantação.

Nesta situação, embora trabalhando de sol a sol, jamais conseguem produzir o suficiente para o sustento da família. Para termos uma idéia das necessidades daquele povo, vejamos o resultado de uma pesquisa realizada entre os agricultores de

São Francisco, município que parece traduzir com grande fidelidade a situação do homem nordestino.

- Tomam duas refeições por dia: 95%
- Leite diariamente:07%
- Ovos diariamente: 00%
- Frutas diariamente : 02%
- Feijão ou arroz diariamente.....90%
- Farinha de mandioca:20%
- Carne diariamente.00%
- Verdura diariamente:00%

Cansados de verem suas famílias sofrendo fome, eles demandam para as terras do Sul, à procura de emprego e pão. Dos entrevistados em trânsito, 40% alegaram como motivo de safda este problema, expresso em respostas como estas:

- saímos para caçar serviço;
- porque nem dava para comer, os filhos passavam fome;
- à procura de condições melhores;
- ordenado muito baixo;
- não dava para viver;
- porque lá não há mais serviço.

Todas estas respostas demandam o problema do emprego, indispensável para a subsistência e o melhoramento de suas condições de vida subumanas. E eles já não confiam na possibilidade de resolver este seu grave problema permanecendo na sua terra.

A SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste) foi criada justamente para resolver este problema, há muito tempo ela abandonou o homem do campo. Sua preocupação são seus 700 projetos industriais que pouco significam para o simples agricultor.

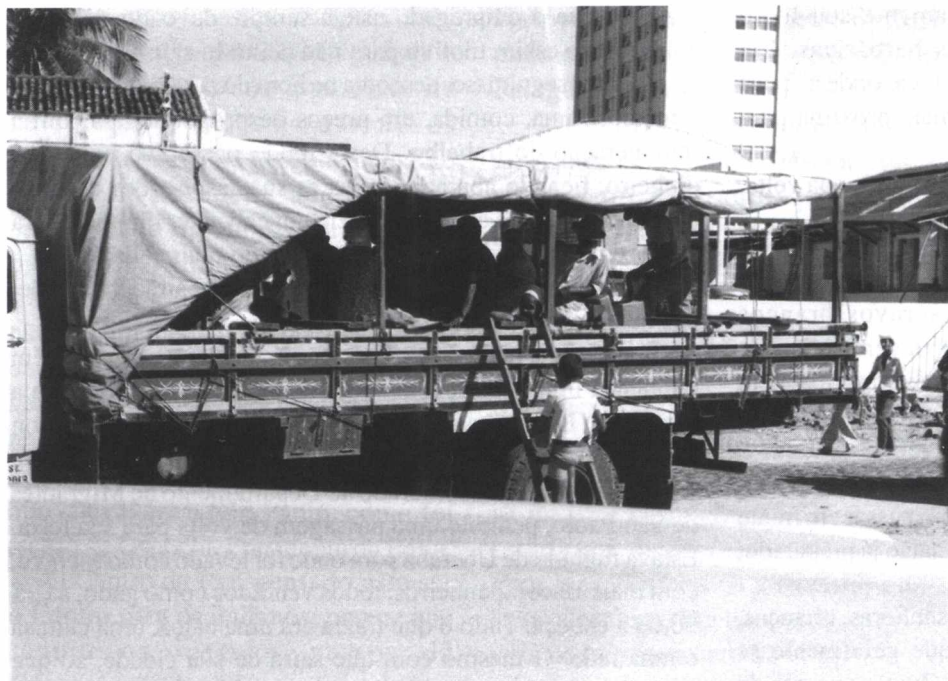
O Presidente Médici, na viagem que realizou ao Nordeste, neste ano, falou claramente no discurso que pronunciou em Pernambuco que o que precisa no Nordeste não são projetos industriais, mas sim, projetos de colonização agrícola.

A própria SUDENE, no Congresso Internacional de Geógrafos, realizado em Montes Claros / MG, em 1968, a cujo encerramento pudemos assistir, confessou publicamente que sua política estaria errada enquanto não se voltasse ao homem do campo, atendendo-o em suas necessidades prioritárias.

Mas até não chegarmos a isso, até que o nordestino continue contando apenas com sua foice e machado (50% dos entrevistados em zona rural possuíam de instrumentos agrícolas apenas foice e machado), e não possa contar com a garantia de uma assistência técnico-agrícola e de uma proteção contra os poderosos que os exploram, o êxodo do campo jamais cessará.

d) Saí porque fui levado como escravo

Dizem que o migrante é um aventureiro ou um vagabundo! Aqueles que isto afirmam sabem que este pobre talvez foi



Arquivo CEM / Caminhão pau-de-arara

arrancado de sua terra como escravo? Sabem que há 18 caminhões paus-de-arara trabalhando continuamente, dia e noite, no transporte de escravos do Nordeste para o Centro-Sul do país? Sabem eles que a própria SUDENE, segundo nos informou o capitão Vasco Lacerda de Montes Claros / MG, estaria financiando paus-de-arara para buscar escravos brancos? Sabem que o preço médio pelo qual está sendo atualmente comprado um escravo é de 60,00 a 90,00 novos?

Para esclarecer melhor esta questão, trazemos-lhes uma nossa reportagem publicada a 10 de agosto de 1969, sob a manchete: *Escravos Brancos, Vergonha de um Povo*. "Muitos fazendeiros de Minas Gerais, necessitando nas épocas de plantio e colheita, de maior número de trabalhadores, dirigem-se ao Nordeste, aliciam uma leva de escravos brancos, e os trazem como elementos úteis ao trabalho de suas fazendas.

O transporte geralmente é feito por intermédio de caminhões de carga, precariamente adaptados para carregar passageiros. São os famosos paus-de-arara que muitos afirmam não mais existirem, mas que na realidade em Minas são ainda meio legal de transporte.

Sendo Montes Claros o lugar de passagem para os caminhões que vêm do Nordeste com destino ao Sul, a delegacia local já teve várias oportunidades de pegar em flagrante motoristas que conduziam nordestinos aprisionados.

Tivemos a oportunidade de entrevistar no norte de Minas, um desses escravos brancos, que apenas havia fugido da fazenda onde tivera que trabalhar por vários anos num regime de verdadeira escravidão. Era natural da Bahia e trabalhava de mecânico na cidade de Morro do Chapéu. 'Certo dia – é ele quem conta – apareceu por lá um fazendeiro. Pediu que o

acompanhasse, pois ele falou que em sua fazenda precisava de um mecânico. Prometendo-me bom pagamento, embarquei no caminhão junto com mais 30 colegas meus. O fazendeiro nos aconselhou a vendermos tudo o que tínhamos e a embarcarmos o mais depressa possível junto com ele para as terras do Sul, onde nos aguardaria uma fortuna fácil de se conseguir.

Atraídos pelas suas promessas, nos aventuramos. E ele nos levou até uma fazenda ao Sul de Minas. Mas fomos todos enganados, pois nos tornou seus escravos. Meu trabalho de mecânico foi puxar enxada debaixo de chicote. Graças a Deus, depois de três anos, consegui fugir'."

Moço de 27 anos, agora ele estava trabalhando há algumas semanas, em Monte Azul/MG, na casa de um agricultor amigo que lhe cedeu uma

cama para dormir e lhe ofereceu trabalho na colheita de algodão. Já havia colhido várias arrobas e com o dinheiro havia comprado um par de calças. Agora ele iria comprar uma camisa, pois nem isso possuía.

- Quanto tempo você vai ficar por aqui? - Mais alguns meses, até caçar um dinheiro para voltar à terra de meus pais e continuar trabalhando na minha profissão de mecânico.

Na viagem, abusos e explorações

Em agosto do ano passado(1968), justamente no período em que realizávamos a pesquisa no Estado de Minas, foram surpreendidos pela polícia no Triângulo Mineiro, paus-de-arara que carregavam várias dezenas de nordestinos e alguns animais. Homens e animais viajam juntos, no mesmo caminhão, durante vários dias. Este fato pode nos dar uma idéia das condições de viagem desta gente. E isto ainda não é tudo. Eles têm que enfrentar uma série de abusos que os motoristas inescrupulosos lhes preparam ao longo da viagem.

O golpe da peça quebrada

Não são raros os casos, por exemplo, em que o motorista aplica o "golpe da peça quebrada". Diz que uma peça quebrou e precisa de uma nova, sem a qual não poderiam continuar a viagem, faz-se então uma coleta entre os viajantes para obter o dinheiro suficiente para a compra da peça. Naturalmente, tudo isso não passa de uma mentira. O carro está perfeitamente em ordem. Foi apenas um meio para explorar aqueles infelizes. Ingênuos, eles desconhecem o funcionamento do caminhão e acabam por entregar o pouco que lhes resta para possibilitar o prosseguimento da viagem.

Quando o motorista não tem grande interesse em trazer

operários ao fazendeiro, mas visa unicamente seu lucro pessoal, as explorações são ainda mais barbáricas. Ele convence os passageiros de permanecer no local onde a “peça quebrou” enquanto ele vai até a cidade mais próxima para fazer o devido reparo.

O caminhão parte e os viajantes ficam esperando sua volta. Até quando? Até nunca mais...

Dormir em galpões

É na hora do pouso que aqueles escravos brancos experimentam a surpresa mais dolorosa da viagem, talvez de sua vida. Pois é nessa ocasião que eles percebem a cilada em que caíram. Antes de descerem do caminhão, o motorista ou o fazendeiro já estão ao lado deles de revólver na mão.

É o momento em que se comunica que são todos prisioneiros. Em fila, um por um, todos devem passar em frente ao que empunha a arma, até dirigirem-se no salão já preparado, onde, deverão passar a noite.

É preciso dormir todos juntos homens, senhoras, crianças, no duro assoalho de um estreito salão que geralmente se localiza à beira de uma estrada do interior. Qualquer gesto de fuga corresponde a uma ameaça de morte.

Na manhã seguinte, levantar de madrugada, embarcar e seguir, calados, a longa viagem. Assim, por vários dias, até chegar ao destino.

Roupa e dinheiro são tirados

Chegando na fazenda, certos patrões costumam tirar a roupa e o dinheiro e o que mais trazem consigo. Deixam-nos com um simples calção, escondem tudo o resto e os enviam ao trabalho. Às vezes o ritmo de trabalho pode ser alterado com uma boa surra. A vida torna-se insuportável e de qualquer forma seria preciso fugir. Mas como, sem dinheiro e sem roupa? Além do mais há os capangas do fazendeiro, que, bem armados guardam a saída da fazenda. “Dificilmente alguém consegue fugir sem levar chumbo nas costas”, dizia-nos o escravo que entrevistamos.

Nova surpresa

Geralmente, os paus-de-arara que trazem os trabalhadores são pagos pelos fazendeiros. O novo empregado nem chega a imaginar que tem de pagar a passagem. No entanto, o novo patrão vai exigí-la. Fomos informados que o trabalhador deve, em regra geral, permanecer na fazenda vários meses simplesmente para pagar uma mísera passagem de pau-de-arara.

Remuneração

Nesse regime são obrigados a trabalhar quanto tempo o patrão quiser, como verdadeiros escravos, comendo o que lhes é apresentado: feijão e farinha de mandioca. A recompensa de seus trabalhos, na maior parte dos casos, não existe. Antes, há um mecanismo de prender o homem à fazenda. O patrão

faz com que o empregado esteja sempre devendo qualquer coisa, tendo assim motivo para não deixá-lo sair.

Para conseguir isso, desconta na hora do pagamento: roupa, remédio, cama, comida, em preços desproporcionais com a remuneração do trabalho. Deste modo o escravo nunca vê dinheiro, ficando abafadas todas as suas aspirações de fugir daquele regime de escravidão. Ele nunca vai ter dinheiro para gastar em viagens à procura de uma sorte mais feliz.

Resta-lhe então aceitar as condições que o patrão lhe impõe, por quantos anos ele pretender.”

Em vinte de maio de 1970 *O Estado de São Paulo* também publicava uma reportagem sobre os escravos brancos com a manchete: **Este homem foi vendido por Cr\$ 90,00.** “Milton Costa, 18 anos, paraibano de Pombal – um escravo. Ontem ele chegava muito assombrado ao Departamento de Migrantes de São Paulo, pedindo uma passagem de volta para sua terra. Estava fugindo de Uberaba para onde foi levado como escravo, com mais 18 companheiros, todos vendidos como gado, a Cr\$ 90,00 à cabeça. Tudo o que trazia era uma calça, uma camisa e uma rede. O mesmo com que saíra de sua cidade, só que mais sujo, mais gasto. Ele mesmo está mais gasto: doente, traumatizado psicologicamente, desnutrido.” Após a longa descrição da vida de escravo de Milton Costa, que se assemelha à reportagem anterior, o repórter assim concluía: “A história de Milton é apenas um exemplo. O problema é que a escravidão ainda existe. Pode ter mudado de nome, os meios podem ter mudado, mas ainda existe. Existe nos seringais, no garimpo, e, principalmente na lavoura. Neste caso, o escravo é o retirante, o homem fugindo da seca e da miséria do Nordeste, em busca da fortuna do Sul. Mas ao chegar descobre que está sendo vendido como gado, por cabeça. Descobre que vai trabalhar sem receber um tostão para pagar a passagem do caminhão que o trouxe, para pagar a cama e a comida que o patrão lhe dá. Apenas não descobre na hora que vai ganhar menos do que precisa para pagar tudo, e sua dívida aumentará a cada mês, e a cada mês estará devendo mais ‘favores’ ao patrão, o que jamais conseguirá pagar. O resultado final é que o escravo acaba fugindo. E o fazendeiro é que está ganhando com isso: não precisa pagar nada ao empregado, não precisa respeitá-lo. Se um foi embora, vêm muitos à procura de emprego e a coisa pode se repetir indefinidamente.

FATO COLHIDO NA FAVELA DE VILA OLÍMPIA

Dias antes deste Simpósio de Migração, estivemos numa favela da periferia de São Paulo, denominada Vila Olímpia. Aqui um cidadão cearense, verdadeiro tipo do homem esperto, entabulou conosco uma conversa sobre o modo da vinda de tantos migrantes nordestinos para São Paulo e a conseqüente marginalização. Declarou-nos que ele mesmo foi por 16 anos agenciador de transporte humano do Norte e Nordeste para São Paulo. Nesses 16 anos alugava 12 paus-de-arara fazendo

uma viagem por mês, convidando grupos numerosos de nordestinos a saírem de suas terras. Este senhor, na sua ingenuidade, declarava-nos que ele mesmo os iludia a sair, prometendo empregos e fortunas neste Estado. Os paus-de-arara, apinhados de mulheres e crianças, promiscuamente, viajavam por 8 ou 15 dias. Os viajantes passavam fome, sede, não dormiam e havia mesmo mortos na viagem. Finalmente, chegados às cercanias da cidade de São Paulo, eram despejados friamente na beira da estrada. Aqui descobriam a ilusão, o infortúnio em que incorreram. A única solução era juntar a sacola e imiscuir-se num cortiço ou favela mais próxima, senão morrer abandonados.

SÃO PESSOAS VÁLIDAS

Se estes são os motivos do êxodo: falta de emprego, falta de assistência médica, falta de assistência escolar, escravidão branca, as intempéries climáticas e outros fatores como o do abandono a que o agricultor está relegado, de modo algum podemos ter por verdadeira a conceituação do migrante como uma pessoa aventureira, inválida e que não tem vontade de trabalhar, conforme o pensamento da maioria. Parece que os motivos do êxodo, expostos acima, nos demonstram explicitamente que o migrante viaja por motivos justos, porque na sua terra não havia condições para se viver. E viaja não desanimado, fracassado, mas à procura de trabalho, de melhoria, sentindo-se ainda com forças e capacidade de realizar seu desejo. Assim sendo, o problema migratório deve ser encarado com mais responsabilidade. A atitude existente frente ao migrante parece muito fácil e comodista.

ASSUMIR NOSSOS POSTOS

O migrante não pode continuar sendo o brinquedo nas mãos de pessoas inescrupulosas. É preciso que reconheçamos e proclamemos bem alto seu valor e dignidade. Bem como é mister que se promovam métodos e programas eficazes de assistência pelos quais o migrante possa ser devidamente orientado. Isto, porém, não acontecerá até que deixemos o tratamento da migração nas mãos da maçonaria, que faz dela um simples jogo de pessoas, julgando ter resolvido o problema quando conseguiu livrar a cidade desses indigentes, embora usando métodos desumanos como os despejos das divisas dos municípios ou dos estados. Importa que a Igreja e mormente os missionários e missionárias pelos migrantes se façam presentes com seu trabalho neste campo específico de ação. Se D. João Batista Scalabrini, fundador destas duas congregações, estivesse hoje presente, sem dúvida, não suportaria tão numerosa população sofrida, sem levar-lhe o sorriso da fraternidade e o conforto da fé. Lá estaria ele bem como os saudosos Pe. Marchetti e Madre Assunta co-fundadores das Missionárias pelos migrantes, para orientar

esse contingente de 150 mil migrantes que anualmente se dirigem ao Centro-Sul do país, à procura de melhorias, mas que lamentavelmente, por falta de uma maior assistência, grande quantidade vai ao encontro de uma miséria ainda maior.

UNIÃO DE ESFORÇOS: ÚNICO CAMINHO

O problema da migração interna no Brasil é tão amplo e complexo, que de nada valerão medidas isoladas. Para se conseguir resultados satisfatórios, é preciso haver um programa de ação que atinja o problema globalmente. E isso não se conseguirá com trabalhos dispersos como ocorre atualmente. A conjugação de esforços neste campo, é indispensável. O próprio papa Paulo VI recomenda este estilo de trabalho, quando na *Populorum Progressio*, nº 50, afirma: "Para atingir sua eficácia (os programas de assistência aos mais fracos) não devem ficar dispersos e isolados... supõem estudos aprofundados, fixação de objetivos, determinação de meios e conjugação de esforços." Precisamos unir os esforços. Unir esforços antes de tudo, entre a Congregação dos Missionários e Missionárias para os migrantes. Que sejamos uma só família, trabalhando ombro a ombro como irmãos, já que temos comum Fundador, também uma missão comum a cumprir. Unir os esforços também com os órgãos públicos, os quais têm os meios, e aos quais cabe a responsabilidade da solução do problema. Unir esforços com os que voluntariamente se dedicam à promoção do migrante. Unir esforços até com organizações ou indivíduos de outros credos, uma vez que com isso o migrante fique beneficiado. Unir esforços com equipes de leigos especializados, para levarmos a cada problema a possibilidade de uma solução.

O MOV TESTEMUNHA

O MOV (Movimento das Organizações Voluntárias pela Promoção do Favelado), que tem como meta principal a união de esforços, é testemunho da eficácia deste método de trabalho. Congregando aproximadamente 50 entidades civis e religiosas, o MOV conta com o apoio de várias religiões, e em especial com o apoio de sua eminência o Cardeal Arcebispo de São Paulo, Dom Agnelo Rossi. Fazem parte de seu conselho técnico equipes de advogados, engenheiros, médicos, educadores, sociólogos, assistentes sociais, dentistas, enfermeiras, técnicos em migração e economistas. Graças ao trabalho conjunto das 50 entidades e das equipes de técnicos que somam um total de quase mil voluntários, o MOV já conseguiu promover milhares de migrantes marginalizados nas favelas, tendo isso acontecido graças à união de esforços dos voluntários. Queríamos simplesmente acenar a esta organização pois seu presidente, Dr. Wilson Abujanra, deverá promover uma palestra sobre os trabalhos do MOV. Mas já

que há cinco anos estamos integrados neste movimento, fizemos questão de aqui testemunhar o quanto vimos ser eficiente um trabalho executado com a união de muitas forças. É nossa intenção retomarmos o assunto noutra ocasião, expondo pormenorizadamente os métodos de trabalho do MOV desde o primeiro contato com o migrante marginalizado até sua completa promoção como o MOV vem realizando. Isso nos parece importante, uma vez que muitos são os que iniciaram trabalhos de promoção mas encontraram muitas vezes dificuldades perante certos problemas que se apresentam nas várias etapas de trabalho que devem se seguir até chegar à etapa final que é a integração do homem na sociedade.

CAMPOS DE TRABALHO

É nesta perspectiva de unidade e mútua colaboração que precisamos nos lançar para os campos de trabalho que são muitos e variados. Citamos, como exemplo, apenas alguns setores de trabalho:

- 1 - O Centro de Estudos Migratórios, em fase de estruturação, onde desejamos a presença de representantes das cinco Províncias do Brasil das duas Congregações e, através de seus integrantes o Centro de Estudos poderá desempenhar sua missão de estudar e coordenar a pastoral Migratória em âmbito inter-provincial.
 - 2 - O Departamento de Migrante de São Paulo, onde diariamente se hospedam de 500 a 900 migrantes fazendo cursos ou à procura de serviços.
 - 3 - O Hospital de Migrantes, que não tem nenhuma assistência religiosa a não ser por parte dos espíritas.
 - 4 - O Conjunto Residencial BNH "Mascarenhas de Moraes" de Sapopemba, onde reside uma comunidade de migrantes que antes moravam em favelas mas que, graças ao trabalho do MOV, agora residem em casas de alvenaria, faltando ainda um último impulso para sua completa promoção.
 - 5 - As favelas de São Paulo, onde os voluntários do MOV esperam contar com outros colaboradores no trabalho de promoção destes migrantes economicamente marginalizados.
 - 6 - Os postos de migração, os albergues noturnos, instalados ao longo das ferrovias Central do Brasil e Alta Sorocabana, que esperam a presença de uma equipe missionária para levar às centenas de migrantes que diariamente ali se abrigam, uma palavra de esperança, orientação e conforto moral.
- Enfim, os 150 mil nordestinos que anualmente chegam em São Paulo e que se encontram atirados nos locais que citamos, ou jogados nas plataformas das estações rodoviárias e ferroviárias, nos albergues noturnos ou mesmo na extensa periferia da metrópole paulista, que se constitui quase na totalidade de migrantes nordestinos.

CONCLUSÃO

Finalizando nossa exposição, gostaríamos de oferecer alguns dados de nossa reflexão perante essas atividades. Primeiramente, percebemos que o sopro do Espírito Santo está fazendo-nos voltar às fontes genuínas de nosso serviço dentro da Igreja, e por conseguinte, sermos fiéis ao carisma de nossa Congregação. Diante disso surge uma premente necessidade que nos deve mover e engajar por completo neste apostolado.

Não basta servir ou querer servir. A Igreja e o Espírito do fundador exigem eficiência em nossa preparação pastoral. Sobre isso, desejamos que nossos orientadores reflitam e nos possibilitem as aberturas para as exigências que os movimentos migratórios de hoje apresentam. Cremos que a principal e mais autêntica característica dessa eficiência de serviço por parte dos scalabrinianos, é a preparação para a *missão profética dentro da Igreja e da sociedade*. É impossível que nós queiramos assumir todos os contingentes migratórios no mundo atual, tão pluralista. Por isso nossa missão será, como foi a de Scalabrini, o profetismo: conhecermos as situações e condições dos migrantes, estudá-las, analisá-las e compreendê-las. A seguir, falarmos, conscientizarmos, unindo esforços, fazendo com que a comunidade de êxodo e de adoção estejam sensibilizadas, abertas e a serviço dos migrantes que partem e que chegam. Acaso não foi essa a atuação de Scalabrini? Ele foi o profeta em prol dos migrantes: falava junto aos Papas, aos governos, nas câmaras e congressos. Falava nas universidades, nas catedrais e Igrejas. Viajava, reunia os órgãos competentes, fazia agir. Esta é uma peculiaridade totalmente escalabriniana, que nós de forma alguma podemos abandonar. Assim, pouco importa o número reduzido, quando em todo o mundo nos postos mais significativos há profetas que falam em nome dos migrantes. Vem daqui a terceira reflexão fruto das duas anteriores. Precisamos ser nós os primeiros migrantes, isto é, devemos ser os vanguardeiros nos contingentes migratórios. Nossa presença de profetas, e por conseguinte, vanguardeira, deve ser sumamente considerada e adotada, segundo nosso ver, para nos justificarmos como servidores eficientes dos migrantes dentro da Igreja e na sociedade atual. Não nos intimidemos com o número de missionários, com as distâncias e as necessidades. Se na verdade a caridade de Cristo arde em nós, sejamos bons servidores dos migrantes, através de nossa missão profética, com nossa presença vanguardeira.

* *Alberto R. Zambiasi, à época estudante de filosofia do Seminário Maior João XXIII. Em 1974 fundou a AVIM - Associação de Voluntários pela Integração dos Migrantes (hoje Casa do Migrante); em 1976 ordenou-se padre escalabriniano; faleceu, acidentalmente, em 1985.*

** *Alvírio Mores, à época estudante de filosofia do Seminário Maior João XXIII, é padre escalabriniano e, atualmente, desenvolve atividade missionária no Haiti.*