

TERRITORIALIDADES E REDES DA MIGRAÇÃO MARANHENSE PARA O TRABALHO NOS CANAVIAIS PAULISTAS

André Eduardo Ribeiro da Silva ¹

Resumo

Desde o fim da década de 1990, milhares de trabalhadores rurais do Meio Norte intensificaram as suas idas e vindas para o labor nas lides agrícolas do Centro Sul do país, sobretudo nas atividades do corte manual de cana-de-açúcar no Estado de São Paulo. A partir de então, as referências aos migrantes de municípios do Maranhão e do Piauí passaram a compor a rotina de diversas regiões dependentes do agronegócio canavieiro, dentre elas, a de Ribeirão Preto, epicentro da produção sucroenergética nacional. Em municípios maranhenses e piauienses, as experiências migratórias dos trabalhadores rurais pelo Estado de São Paulo também ressignificaram vidas e nutriram projetos e esperanças, nem sempre alcançados. Este estudo se apoia nos testemunhos de dezenas de trabalhadores rurais maranhenses e de seus familiares entre os municípios de Timbiras, no leste maranhense e as cidades de Guariba e Pradópolis no nordeste paulista, ao longo dos anos 2000.

Palavras-chave: Territorialidades Migratórias, Redes, Agricultura Canavieira

Os deslocamentos massivos de maranhenses para o Centro-Sul do país, principalmente para as atividades da agricultura canavieira no Estado de São Paulo, ao longo dos anos 2000, possibilitaram a construção de territorialidades migratórias em diversas cidades do interior paulista, tanto em áreas tradicionais de cultivo da gramínea, que foram implantadas há quase um século, como em regiões paulistas, que desde o final da década de 1970, passavam por experiências econômicas na cultura de cana-de-açúcar.

Dentre os municípios paulistas, nos primeiros anos do século XXI, dois chamavam a atenção pelo número de trabalhadores maranhenses abrigados em seu núcleo urbano, e que laboravam em várias usinas da região. Eles eram Pradópolis e Guariba, no nordeste do Estado de São Paulo. Os maranhenses que para lá iam, partiam principalmente de três municípios do leste do Estado: Coroatá, Codó, e, sobretudo, Timbiras. É sobre o processo de construção de territórios de migração maranhense, em particular de Timbiras, nesses dois municípios do estado de São Paulo e a importância das redes de aliciamento e recrutamento no processo de

¹ Professor do curso de licenciatura em Geografia do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo (IFSP), *campus* São Paulo - andreduardo@ifsp.edu.br

construção de territorialidades migratórias de trabalhadores maranhenses nas lides da cana-de-açúcar, a partir desses municípios é que debruçamos neste trabalho.

A migração de trabalhadores envolve uma série de agentes sociais responsáveis pelo transporte até os ditos “locais de destino”, que acumulam uma série de informações sobre o percurso e a duração da “viagem”, a acolhida, as possibilidades de conseguir serviço e residência, sem demora. O controle dessas informações foi vital para a estruturação de uma rede de deslocamento do grupo daqueles primeiros maranhenses que partiam dispunham de informações confiáveis e de um apoio nas cidades paulistas, de integrantes da família, parentes e amigos já estabelecidos nesses núcleos urbanos.

Portanto, inicialmente, na quase ausência de informações seguras e de contatos de integrantes do lugar, sobre seus locais de destino, agentes sociais locais dispunham do controle de informações requeridas por aqueles que não as possuíam, tais como percurso de longa distância da “viagem”, acolhida e adequação ao serviço nas cidades paulistas. Este terreno era movediço, sobretudo para aqueles que iriam passar pela sua primeira experiência migratória, em uma região e em uma atividade econômica - corte de cana - que poucos tinham o que contar. O mesmo vale para aqueles que já haviam partido para outros locais e que labutaram nas mais diversas ocupações, no campo ou na cidade - no garimpo, na reforma de pasto, na construção civil, nas atividades de retirada da cobertura vegetal, no roçado da “juquirá” - na qual a experiência do trabalho no Centro-Sul canavieiro, sobretudo, no Estado de São Paulo, ainda era uma novidade nos itinerários migratórios que perfizeram em suas vidas. Poucos tinham familiares já estabelecidos na região, vindos em outras épocas e que já representavam um ponto de apoio no Estado de São Paulo. Desse modo, foram os agentes sociais nos municípios maranhenses, ligados às redes de deslocamento e aliciamento, os principais certificadores das garantias de “segurança” durante a viagem, de casa, trabalho e de um “bom salário” no local de “destino”.

Essas pessoas, que atuavam/atuam no “município de origem” dos trabalhadores migrantes são associadas a donos de empresas de ônibus - que atuam no âmbito regional nos Estados do Maranhão e do Piauí, e depois também em outros Estados, como Goiás - e ao fornecimento de trabalhadores para usinas e grandes plantadores de cana no Centro-Sul - empreiteiros ou agentes ligados diretamente às usinas - com presença ativa junto aos municípios

do Maranhão e Piauí que se configuram no local de moradia destes trabalhadores, assim como nas cidades paulistas, que servirão de residência ao longo da colheita da cana-de-açúcar.

As informações de origem não familiar, de uma fonte não segura, eram conhecidas por parte de muitos trabalhadores, que experimentaram “viagens” de longa distância e duração para outras regiões do país, em outros tempos, que se traduziam em “ilusão”, “enganação”, principalmente por parte dos agenciadores dessa força de trabalho, os conhecidos “gatos”. “Conversa bonita”, “sedutora”, que mesmo com o desencantamento produzido no “local de destino”, era noutros momentos acionado, em razão da escravidão permanente da “precisão”, das condições cada vez mais precárias de reprodução social familiar na terra, conforme revela Moura (2009).

A respeito do aliciamento de trabalhadores maranhenses da região dos Cocais, Silva (2008, p. 220), ancorado nos ensinamentos de Hannah Arendt, pondera sobre os imperativos da necessidade, “forçando homens pobres a sujeição” a sua conversão em servos da necessidade e das vontades alheias dos gatos, evidencia a vulnerabilidade de camponeses pobres, sujeitos ao deslocamento compulsório e à vontade dos aliciadores, mesmo sabendo do trabalho penoso e da fala falsa dos “gatos” do lugar em razão da precariedade das condições de reprodução da vida.

Tal qual esse histórico de desconfiança diante desses recrutadores locais em muitas regiões do Maranhão, esse sentimento, acentua-se em relação ao aliciador forasteiro, vindo de outro Estado, e diretamente da usina. Desse modo, arregimentadores locais que se associaram aos interesses dos donos de empresas de ônibus, que atuavam inicialmente no Meio-Norte, formaram a base para a criação das “agências de viagem” nas principais sedes de município de origem destes trabalhadores migrantes para a lavoura canavieira.

A agência de viagem é um estabelecimento físico, onde se encontra uma pessoa responsável pela venda de passagem a diferentes destinos - locais que requeriam força de trabalho, e muitas vezes ofereciam serviços realizados em condições aviltantes e que exigiam pequena qualificação técnica.

No que reporta a territorialização das redes de relações sociais que sustentam o deslocamento de trabalhadores maranhenses, em particular de Timbiras, Marinho (2010, p. 11) analisou como acontece o deslocamento destes agentes sociais para o trabalho na lavoura

canavieira e os principais responsáveis pelo processo de intermediação, examinando seus posicionamentos e estratégias.

Nesse ínterim, a função do agente de intermediação abrangeria desde o recrutamento de trabalhadores até o seu deslocamento para áreas canavieiras, e sua operação se efetivou por meio de múltiplas redes tecidas entre empresas de ônibus clandestino, donos de agência de viagem - que seriam os vendedores de passagens de algumas empresas de ônibus clandestino, que podem contar também com agentes móveis nesta venda de passagens em municípios vizinhos que ainda não possuíam uma agência de viagem e que apresentavam grande demanda por este tipo de deslocamento, como era o caso do município de Timbiras, no início dos anos 2000 - arregimentadores de força de trabalho e os migrantes.

A partir da venda de passagem facilitada e com um menor preço em relação às empresas de ônibus, que operavam a partir de linhas convencionais e com regularização oficial, as agências de viagem proliferaram em Codó, na década de 1990 (MARINHO, 2010, p. 20), a partir da venda de passagens de empresas de ônibus clandestino, alocadas em outros municípios do Estado do Maranhão, Piauí, Goiás e São Paulo. Estas empresas de ônibus clandestino articulavam redes territoriais, a partir de nós, representados pelos principais municípios no Estado do Maranhão e também do Piauí, que apresentavam forte migração para o trabalho degradante nos canaviais do Centro-Sul, em particular para o Estado de São Paulo, mas também para outras regiões caracterizadas igualmente por condições degradantes de trabalho nos Estados do Pará, Mato Grosso e Goiás. Em muitos desses municípios havia uma “agência de viagem”. Estas ligações envolvem desde a venda de passagens, por parte das “agências de viagens” nos núcleos de origem, até a recepção e o transporte de retorno, feito semanalmente, e intensificado após o término da safra para os municípios de origem.

Segundo Marinho (2010, p. 20), as vendas de passagem em ônibus clandestinos no município de Timbiras se processaram a partir de agências de viagem situadas em Codó, antes do aparecimento da primeira agência de viagem timbirense. Intermediários a partir de agências de viagem de Codó vendiam essas passagens do clandestino na sede do município estudado.

Nessa instalação, ocorre a partida e a chegada de ônibus clandestinos, veículos que pertenciam a empresas que não possuíam a certificação das autoridades competentes, em diferentes níveis administrativos, para operar no transporte de passageiros como as empresas

de ônibus convencional que atuavam no âmbito regional, estadual ou até interestadual, e que possuíam uma série de requisitos legais que tinham que cumprir para obter a concessão dos itinerários.

Difere-se, entretanto, das empresas regulares de ônibus, que possuem oficialmente esse registro, e teriam que atuar dentro de horários e itinerários preestabelecidos de origem e destino. Muitos “ônibus de linha” oferecem roteiros cujo destino se assemelha ao oferecido pelas agências de viagem. No entanto, o que chama a atenção do trabalhador que se desloca por estes espaços sociais é o custo da passagem de ônibus, mais em conta, com maiores facilidades de parcelamento, e com uma série de vantagens por envolver gente conhecida, e que se desloca semanalmente entre o Maranhão e São Paulo, trazendo, e também controlando informações valiosas, que vão sendo transmitidas e repassadas para lá e para cá. Informações que vão se traduzindo, em fortes relações pessoais desses trabalhadores, com os agentes associados à estas redes de deslocamento e aliciamento, que camuflam as condições de exploração exercidas por estes sobre os trabalhadores migrantes.

Essas relações se estreitam, na medida em que uma territorialidade cada vez mais precária em porções dos Estados nordestinos - em especial do Maranhão e Piauí, no Meio-Norte - limitam as possibilidades de reprodução social dessa fração do campesinato, e oferecem reduzidas oportunidades de emprego no meio urbano para os seus descendentes, fortalecendo as redes de deslocamento e aliciamento, que tecem itinerários e delimitam territorialidades precárias, também noutras paragens.

É também por meio das redes de relações pessoais que criaram esses itinerários entre diversos municípios, é que se efetiva o vai e vem de produtos, sejam os originários da agricultura camponesa, vindos do município em tela, no Maranhão, sejam aqueles adquiridos a partir do ganho advindo do trabalho penoso nas atividades da gramínea no Estado paulista. Mesmo assim, de acordo com um trabalhador maranhense, é cobrado dos migrantes, um preço superior ao praticado por comercializarem o saco de mandioca num valor até quatro vezes maior ao praticado no município maranhense. Outros produtos obtidos da roça da família, como verdura, quiabo, maxixe, limão é remetido de Timbiras para Guariba pelos ônibus clandestinos, minorando deste modo os custos com alimentação realizados na cidade paulista, que comprometem já os seus parques rendimentos.

A intensificação da migração para o trabalho nos canaviais do Centro-Sul, especialmente para o Estado de São Paulo, na segunda metade dos anos 2000, é percebida pela rápida chegada e saída de ônibus na cidade, transportando centenas de trabalhadores migrantes, toda sexta-feira. Esse período coincide com a elevação do processamento de cana-de-açúcar e fabricação de açúcar e etanol pelas principais unidades agroindustriais canavieiras, empregadoras de mão de obra migrante, em particular do Estado do Maranhão, isto é, a intensificação do processo migratório coincide com a intensificação do ritmo do processo produtivo na área canvieira paulista. Na partida, momento de despedir-se dos que ficam, de renovar as esperanças para um tempo que passa “logo”, de fazer as malas, levando objetos e lembranças da terra de origem, para suportar a ausência e a saudade da família que continua em Timbiras. Tem se agora, o início de parte de outro percurso repleto de expectativas e muitos desafios: os três dias de viagem até as cidades canavieiras do Estado de São Paulo.

Os dados obtidos por Carneiro et al. (2007) constatarem a continuidade dos deslocamentos de trabalhadores maranhenses do município de Timbiras para o trabalho nas lides dos canaviais nas cidades do Centro-Sul, especialmente no interior paulista, ao longo dos demais meses do ano. Esse resultado vai ao encontro das considerações de Alves (2006, p. 92) a respeito da forte demanda das unidades processadoras de cana-de-açúcar de trabalhadores canavieiros que apresentam elevada produtividade diária de trabalho no corte manual da gramínea, aumentando o ritmo da produtividade agrícola, e conseqüentemente o rendimento agroindustrial, e os lucros dos empresários do setor sucroenergético. Os trabalhadores migrantes que se sujeitam e suportam essas metas permanecem em seus empregos, e tem posto garantido na próxima safra. Os que não atingem os objetivos estipulados pelas empresas, são demitidos no decorrer da safra pela usina, desistem e regressam para o Maranhão nos ônibus clandestinos.

O trajeto de Timbiras para várias cidades do interior paulista abrange a passagem por rodovias sob a administração do governo estadual e federal em vários Estados, e fiscalizada por parte das autoridades competentes. A ilegalidade da viagem em “clandestinos” e as péssimas condições de manutenção do veículo tornam as paradas frequentes, para o conserto do ônibus ou pendências com o aparato policial nas rodovias, condição que faz com que os clandestinos se aventurem por estradas pouco vigiadas, nem sempre trafegáveis, o que implica severamente no estado de conservação do veículo e na duração da viagem.

Vettorassi (2010, p. 190), elenca os riscos, as incertezas e a ilegalidade da operação das viagens realizadas pelos ônibus clandestinos: possibilidades de roubo na estrada, de problemas mecânicos e a apreensão do veículo por fiscais nas rodovias, devido a precariedade das condições de viagem, de problemas de acidentes de trânsito, em razão da não permuta de motoristas durante o percurso, causando ferimentos, danos materiais e até mesmo a morte.

Esta travessia por vários Estados do país faz lembrar a saga e os dilemas do percurso arriscado de migrantes ilegais no espaço internacional. Guardadas as especificidades e as devidas proporções dessas rotas ilegais, a ausência de passaporte, no caso brasileiro, não subtrai a situação vulnerável, precária e degradante da viagem destes homens, mulheres e famílias pobres, que assumem os riscos de um itinerário repleto de incertezas em procura de trabalho, realizado em condições desumanas.

Roteiro perigoso que também se faz na “volta” para os “Estados de origem”, no término da safra, que estremece o coração de quem há muitos meses aguarda o abraço apertado e o convívio roubado da família. É tempo de levar para o Maranhão, o pouco que conseguiu juntar, e assim, comprar o terreno e construir uma casa para efetivar o casamento, reformar a casa, levantar a parede de alvenaria e colocar as telhas de cerâmica, comprar móveis e eletrodomésticos, roupas e calçado para as crianças, dinheiro para iniciar a plantação e tocar os serviços do roçado, adquirir uma moto, para facilitar a locomoção até o interior do município e cidades próximas ou para ganhar a vida realizando serviços de moto-taxi, montar um comércio na cidade e viver do seu ganho, e assim ficar de vez na “terra da gente”. Como e até quando, é o que perceberão quando chegarem nas suas localidades de origem.

A migração para o trabalho nos talhões de cana da mesma unidade agroindustrial, a partir da residência na mesma casa e cidade em São Paulo na safra passada não é garantida no próximo ano. As estratégias da família podem associar períodos intercalados de permanência do trabalhador maranhense no local de origem, o trabalho na unidade camponesa, e o deslocamento para o assalariamento na mesma atividade econômica exercida no município paulista ou em outras noutros municípios e Estados do país.

Para driblar as dificuldades deste percurso, que se refazem no futuro, e da vida familiar marcada pela precariedade e por tantas incertezas, Vettorassi (2010, p.190-191), em seu

trabalho acerca das dimensões objetivas e subjetivas presentes em redes sociais e grupos de migrantes de Serrana e Guariba, no interior paulista, assim coloca:

(...) Para a garantia de sobrevivência e melhores condições de vida, há uma necessidade muito maior de contar uns com os outros para suprir as carências de um Estado deslegitimado e impotente, que nem sequer pode contar com um comércio eficiente, como o que poderia ser feito pelas empresas de ônibus. As relações simbólicas, comunitárias e muitas vezes ilegais são mais eficazes do que as regras e normas institucionais que estão muito pouco presentes em seus locais de origem.

Desta forma, a construção de redes de relações sociais a partir do espaço comunitário, mesmo operando de forma ilícita, como demonstra a viagem por ônibus clandestino, supre, a partir de estratégias precárias, arriscadas e transitórias, as necessidades mais fundamentais da vida social, de agentes sociais imersos num prolongado processo de empobrecimento, diante de um Estado legal que não garante e muito menos supre essas necessidades essenciais no local de origem.

A experiência internalizada por homens, mulheres, crianças, famílias inteiras que se fazem migrantes, se apoiam nestas práticas cotidianas como estratégias para viabilizar a vida, ainda que de uma forma precária, degradante, desumana. As territorialidades precárias da família “cá” e “lá” são experimentadas também no percurso, durante a viagem dos trabalhadores migrantes nos ônibus clandestinos.

Por meio deste veículo, processa-se o vaivém de informações, produtos, objetos e lembranças, contudo, revela também a face perversa do agronegócio canavieiro paulista, que descarta todos aqueles que não se enquadram em seus ritmos de produtividade de trabalho na agricultura canavieira: agentes sociais que não atingem as metas de produtividade diária (quantidade pré-estabelecida para o corte de cana, a partir da relação tonelada de cana/ homem/ dia requerida pelas unidades processadoras da gramínea) e são dispensados pelos turmeiros e representantes das usinas, trabalhadores que não suportam as condições degradantes de trabalho, e temendo contrair ou agravar problemas de saúde voltam para as suas regiões de origem, sem sequer fazer o acerto com a usina, como lembra Francisco, morador timbirense que migrou sucessivas vezes para o trabalho nos canaviais paulistas. (Testemunho oral colhido em 20/01/2011, no povoado Flores, Timbiras/MA).

A morte lenta, produzida no consumo da força física e da saúde do trabalhador rural ao longo da sua vida nas lides nos canaviais, se materializa na vida abreviada de inúmeros mutilados que vivem escondidos nas periferias das cidades canavieiras da região de Ribeirão Preto, como coloca Silva (2008a, p.8-10), condenados e abandonados pelo labor nos canaviais, sem poderem trabalhar e assim garantir o sustento de suas famílias, sem acesso aos direitos sociais e trabalhistas resultantes de suas vidas dilaceradas, ceifadas e reduzidas no eito dos canaviais.

Codó, Timbiras e Coroatá constituem-se em pontos nodais dessa densa rede de deslocamento, não só em virtude do número de trabalhadores que se deslocam dos municípios para as cidades paulistas, mas também pela infraestrutura aí estabelecida - associação de empresas de ônibus, “agências de viagem” e vendedores de passagem - e pelo controle de informações dos integrantes dessa rede de deslocamento no que tange a colocação do migrante em um trabalho, geralmente no corte de cana e seu estabelecimento em uma residência no local de destino. Portanto, as redes de deslocamento de migrantes estão intimamente associadas às redes de aliciamento destes trabalhadores para o labor nos canaviais paulistas, como propõe Marinho (2010, p.18):

Percebe-se através do conceito de rede como essas regiões se conectam através dos fluxos de informações que circulam através das redes familiares e pessoais e do contato com os agentes que realizam a chamada *viagem bem sucedida*. Assim, as redes sociais de migração são tidas como instrumentos para entender as relações estabelecidas entre os agentes do movimento migratório.

As considerações de Marinho (2010, p. 18) validam a conexão entre redes de deslocamento, viabilizada por meio da malha rodoviária nacional que articulam os principais municípios de origem destes trabalhadores migrantes, reunindo redes territoriais materiais - rodovias - e redes de relações pessoais, aqui materializadas pelo papel das “agências de viagem” como ambiente aglutinador de informações sobre as condições de trabalho e de residência nas cidades de destino.

Entretanto, essa rede de deslocamento abrange vários agentes sociais: proprietários de empresas de ônibus, donos de “agências de viagem” e vendedores de passagem de ônibus em cidades e povoados distantes em outros municípios. Ela se desenvolveu, à medida que os

deslocamentos de migrantes desta região do Maranhão foram se intensificando no decorrer dos anos 2000.

Percebe-se que os itinerários construídos a partir das práticas de aliciamento e transporte vão organizando redes territoriais, que vão se sedimentando a partir de redes de relações pessoais, aproximando geograficamente territorialidades precárias alicerçadas de modo distinto e que podem reproduzir-se durante toda a vida ou parte significativa da vida dessas famílias de migrantes permanentemente temporários, conforme as considerações de Silva (2008b, p. 179 - 180). Da mesma forma, verifica-se a intensificação do histórico processo de empobrecimento que acompanha a vida dos integrantes das famílias que migram e que se constituem por meio de redes de relações concretizadas no aliciamento, no deslocamento e no trabalho em São Paulo, perpetuando as redes de pobreza, conflagrando-se a formação permanente de territorialidades precarizadas, reflexo do acirramento de um histórico processo de empobrecimento experimentado há gerações por estas famílias de trabalhadores migrantes.

Referências Bibliográficas

ALVES, F. Por que Morrem os Cortadores de Cana? *In: Saúde e Sociedade* Vol. 15 N°. 3 São Paulo: Faculdade de Saúde Pública/USP, setembro – dezembro 2006. P. 90 - 98.

CARNEIRO, M. S.; SOUZA, A. J.; MARINHO, K. O deslocamento temporário dos trabalhadores de Timbiras para a lavoura canavieira no Sudeste brasileiro. *In: CARNEIRO, M. S.; MOURA, F. A. (Orgs.) Migrações no Maranhão Contemporâneo. Uma análise do deslocamento de trabalhadores maranhenses rumo à lavoura canavieira de São Paulo. São Luís: UFMA- CPT/MA, 2008. P. 9 - 26.*

MARINHO, K. C. *Viagem Toda Sexta: Análise do Processo de Intermediação do Deslocamento de Trabalhadores Migrantes de Timbiras-MA para a lavoura canavieira do sudeste brasileiro. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). São Luís: UFMA, 2010.*

MOURA, F. A. *Escravos da Precisão: Economia Familiar e Estratégias de Sobrevivência de Trabalhadores Rurais em Codó (MA) São Luís: EDUFMA, 2009.*

SILVA, A.E.R. *Territorialidades e Redes da Migração Maranhense para o Trabalho nos Canaviais Paulistas. Curitiba: CRV, 2016*

SILVA, J. C. A. *Ser Livre e Ser Escravo: Memória e Identidades de Trabalhadores Maranhenses na região dos Cocais (1990 - 2008). Tese (Doutorado em História Cultural). Brasília: UnB, 2009.*

SILVA, M. A. M. Agronegócio: a Reinvenção da Colônia. In: SILVA, M. A. M. *et al.* (Orgs.). *Agrocombustíveis Solução? A Vida por um Fio no Eito dos Canaviais*. São Paulo: Centro de Capacitação da Juventude, 2008a. P. 4 -18.

_____. Expropriação da Terra, Violência e Migração: Camponeses Maranhenses no Corte da Cana em São Paulo. In: *Cadernos CERU*. Série 2 Vol. 19, No. 1. São Paulo: CERU/USP, Junho 2008b. P. 165 - 180.

VETTORASSI, A. *Laços de Trabalho e Redes dos Migrantes: Um Estudo Sobre as Dimensões Objetivas e Subjetivas Presentes em Redes Sociais e Identidades de Grupos Migrantes de Serrana e Guariba/SP*. Tese (Doutorado em Sociologia). Campinas: IFCH/ UNICAMP, 2010.