

OS PAUS DE ARARA: a migração de nordestinos na década de 1950, sob o olhar das fotorreportagens da revista *O Cruzeiro*

Márcio Douglas de Carvalho e Silva*

RESUMO: Com o desenvolvimento econômico da região Sul do Brasil, ainda na primeira metade do século XX, muitos brasileiros residentes em áreas caracterizadas pela estagnação econômica, forte presença do latifúndio e secas periódicas, como o Nordeste, deslocaram-se em direção aos grandes centros urbanos, sendo São Paulo um dos focos receptores de migrantes. Para chegar a esse Estado, era necessário percorrer centenas de quilômetros de estradas empoeiradas, utilizando caminhões como meio de transporte. O objetivo deste artigo é analisar a migração de nordestinos para o Sul do Brasil, na década de 1950, que tinha como meio de transporte os caminhões paus de arara. Como fonte utilizo sete fotorreportagens da revista *O Cruzeiro*, realizadas nos anos de 1951, 1952 e 1955.

PALAVRAS-CHAVE: Migração interna; Nordestinos; Fotorreportagem; *O Cruzeiro*.

The paus de arara: the migration of northeastern people in the 1950s, under the gaze of photo reports in the magazine *O Cruzeiro*

ABSTRACT: With the economic development of the southern region of Brazil, still in the first half of the 20th century, many Brazilians living in areas characterized by economic stagnation, strong presence of large estates and periodic droughts, such as the Northeast, moved towards large centers. São Paulo is one of the centers for receiving migrants. To reach this state, it was necessary to travel hundreds of kilometers of dusty roads, using trucks as a means of transport. The objective of this article is to analyze the migration of northeastern people to the South in Brazil, in the 1950s, which used trucks paus de arara as a means of transport. As a source I use seven photo reports from the magazine *O Cruzeiro*, made in 1951, 1952 and 1955.

KEYWORDS: Internal migration; Northeasterners; Photo reportage; *O Cruzeiro*.

La paus de arara: la migración de los nororientales en los años 50, bajo la mirada de los reportajes fotográficos de la revista *O Cruzeiro*

RESUMEN: Con el desarrollo económico de la región sur de Brasil, aún en la primera mitad del siglo XX, muchos brasileños que viven en áreas caracterizadas por el estancamiento económico, fuerte presencia de latifundios y sequías periódicas, como el noreste, se trasladaron hacia grandes centros. São Paulo es uno de los centros de acogida de migrantes. Para llegar a este estado, fue necesario recorrer cientos de kilómetros de caminos polvorientos, utilizando camiones como medio de transporte. El objetivo de este artículo es analizar la migración de personas del nordeste hacia el sur de Brasil, en la década de 1950, que utilizaban camiones paus de arara como medio de transporte. Como fuente utilizo siete reportajes fotográficos de la revista *O Cruzeiro*, realizados en 1951, 1952 y 1955.

PALABRAS CLAVE: Migración interna; Northeasterners; Reportaje fotográfico; *O Cruzeiro*.

*Mestre em Antropologia pela Universidade Federal do Piauí. Atualmente é doutorando em História Social da Amazônia pela Universidade Federal do Pará. Contato: R. Augusto Corrêa, 01, Guamá, CEP: 66075-110, Belém-PA, Brasil. E-mail: conectadonamarcio@hotmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7615-0097>

Introdução

Pau de arara: segundo o *Dicionário do Folclore Brasileiro*, de Câmara Cascudo, tem o seguinte significado: “veículos que transportam os sertanejos nordestinos para os Estados do Sul do País”. Mas o termo tem atribuição dúbia: tanto é usado para se referir ao caminhão, como ao passageiro¹; logo, os nordestinos chamados de paus de arara, migravam usando como meio de transporte caminhões identificados pela mesma terminologia. Segundo consta na literatura, existem três explicações para esta denominação: “é o termo usado nos sertões para designar atoleimados e os retirantes assim eram tidos; seria porque a armação de madeira e a lona colocada nos caminhões lembram a engrenagem feita para papagaios e araras, comuns nas casas do interior nordestino”, e ainda, por assemelharem-se os migrantes no gradil às araras agarradas aos paus². Em uma reportagem da revista *O Cruzeiro*, publicada em abril de 1951, acerca dos paus de arara, o repórter João Martins escreveu a seguinte explicação: “o povo batizou os caminhões que rodam pelas estradas carregados de retirantes como o satírico apelido de “paus de arara”, porque de tão cheios e apertados, eles se assemelham aos poleiros sobrecarregados de aves que são levados para venda, às feiras das vilas nordestinas”³.

Independente a qual diga ser e a sua origem, o pau de arara caracterizou um período da história do Brasil marcado por intensa migração de nordestinos. Mais do que um substantivo, é o significado de memórias de muitas famílias dos Estados da região Nordeste, que tinham nos caminhões desconfortáveis de tábuas estreitas usadas como assento e cobertos com lonas, quase a única opção de chegarem aos grandes centros urbanos do Sul do país⁴.

Na década de 1950, assim como nas anteriores e nas seguintes, impulsionados pelo desenvolvimento capitalista-econômico-industrial de Estados como São Paulo, e vivenciando os problemas históricos que prevaleciam no Nordeste, como o mandonismo, o latifúndio e as secas temporárias⁵, homens e mulheres nordestinos encontraram na jornada migratória uma forma de resistir, escapar daquela condição ou, se queira dizer, ir em busca de uma vida melhor, distante do seu local de origem. Aventurando-se em viagens perigosas que se arrastavam por vários dias, indo às vezes até mesmo sem ter dinheiro suficiente para se manter até o local de destino, brasileiros do Nordeste, utilizando os paus de arara como meio de locomoção, buscavam dar novos sentido às suas histórias.

Pela sua magnitude, significado e impacto, tanto nos locais de saída como de chegada, essas migrações chamaram a atenção do poder público e também da imprensa, que buscou registrar essas viagens produzindo importantes reportagens sobre o fenômeno. Se na época, o objetivo dos repórteres era alertar para os problemas que causavam as migrações, a própria

ocorrência dos deslocamentos, a forma como eles se davam e, certamente também levar ao público leitor as imagens de caminhões lotados de pessoas com rostos empoeirados, acabaram produzindo um importante registro das mobilidades dos brasileiros daquele período para os historiadores. É tomando como base esses documentos que proponho a desenvolver este texto.

Tratando disso, trago como objetivo geral analisar a migração de nordestinos para o Sul do Brasil, na década de 1950, realizada através do transporte de pessoas em caminhões paus de arara. Partindo daí, lancei os seguintes questionamentos: quais os principais elementos que caracterizavam o deslocamento humano do Nordeste para o Sul na década de 1950? Quais os significados atribuídos às migrações de nordestinos pela revista *O Cruzeiro*, por meio das suas fotorreportagens? Como a fotografia foi utilizada para explorar a situação dos migrantes nordestinos nos paus de arara? Apoiado nessas perguntas, busco identificar como a “imagem idealiza, metaforiza, constrói um campo de significação”⁶. Utilizo como fontes para a concretização da análise, sete fotorreportagens publicadas pela revista *O Cruzeiro*, entre os anos de 1951 e 1955, a saber: “O drama dos paus de arara – A retirada da fome”, “A tragédia dos deslocamentos nacionais – Sertanejos no asfalto”, “O trágico ciclo das secas – A Odisseia no Nordeste”, “Arigós em paus de araras – A fuga da seca e da miséria”, “Retirantes em São Paulo – Gado Humano”, “O Nordeste está de muda – Os paus de arara chegam ao paraíso”, “Uma tragédia brasileira – Os paus de arara”. Todas as reportagens citadas são compostas por mais de uma dezena de fotografias cada, muitas delas em página completa, que expressam junto com os textos dispostos em menor plano, a condição do nordestino migrante, seja na saída, no trajeto ou após chegar ao local de destino. Rostos e corpos de homens, mulheres e crianças castigadas pelo cansaço e pela falta de recursos básicos para sobrevivência, são priorizados na exposição das fotografias. Partindo disso, tomo as imagens contidas nas fotorreportagens do periódico, como construção do mundo do homem e dos seus dilemas, expressando elas “simbolizações construídas histórica e socialmente”⁷.

Conhecendo a fonte: a revista *O Cruzeiro* e fotorreportagem no Brasil

Ao longo do século XX, o Brasil passou por constantes transformações, que abrangeram os âmbitos político, social ou econômico. A primeira metade daquele século, impulsionada pelas ações governamentais, caracterizou-se por fortes investimentos no desenvolvimento econômico nacional e em um ideário de modernização e civilidade que o país queria mostrar para o exterior. Nessa ambiência, alguns meios de comunicação também

buscavam renovação das suas técnicas editoriais. Foi nesse contexto que surgiu a revista *O Cruzeiro*. Considerada um marco na história da imprensa brasileira, entrou em circulação ainda dentro da década de 1920, e ao longo das décadas de existência, ganhou espaço no cenário jornalístico nacional ao trazer em “suas páginas coloridas” a proposta de modernizar a maneira de fazer jornalismo impresso no Brasil⁸. Pela sua própria essência inovadora, desde o primeiro número a revista já “definia-se como moderna”⁹, firmando-se como uma grande revista nacional logo após alguns poucos meses do seu lançamento¹⁰.

Com o empréstimo adquirido por intermédio de Getúlio Vargas, que via na revista um importante artifício político, Assis Chateaubriand conseguiu colocar *O Cruzeiro* em circulação no final de 1928¹¹. A tiragem do primeiro número contou com 50 mil exemplares, que esgotaram no primeiro dia de circulação¹². Na época, a revista ainda era denominada apenas *Cruzeiro*, recebendo o “O” a partir do número 30, na metade do ano de 1929¹³. Pertencente aos *Diários Associados*, marca criada para reunir as empresas de comunicação lideradas por Chateaubriand, “*O Cruzeiro* não apenas foi um veículo de comunicação importante no país, como foi intencionalmente criado para ser porta-voz de uma nova ordem: a modernidade nacional”. Sendo pioneira em alcance para todo território brasileiro, tinha no seu bojo a formação da ideia de uma nação hegemônica¹⁴. A contribuição da revista para a imprensa brasileira reside no fato de ter implementado uma “nova forma de fazer jornalismo”, valorizando a reportagem “o uso da caricatura, da pintura, da fotografia, explorada de uma nova ótica, colorida, ressaltando o fotojornalismo”¹⁵.

Até o ano de 1975, quando foi descontinuada, a revista passou por sucessivas fases, que impactaram de modo positivo o seu padrão editorial, como, por exemplo, o uso a impressão em cores e a importância dada à fotorreportagem a partir da década de 1940, sendo ela um dos principais destaques da história da revista¹⁶. “Em 1943, com a chegada do fotógrafo francês Jean Manzon, iniciou-se uma fase de modernização em *O Cruzeiro*, pois instituíram-se em suas redações novas concepções estéticas de fotografia e novos modelos de editoração”, fazendo com que a revista se tornasse uma referência para outros periódicos no Brasil¹⁷. Com isso, “este tipo de publicação trouxe consigo a construção de uma nova cultura visual, entendida como moderna, ampliando o acesso às informações”¹⁸. Romanello (2009) destaca a importância dessa característica da revista para atrair o público leitor: “A variedade e profusão de imagens foram suas principais marcas, semanalmente a revista era ilustrada com grande quantidade de fotos, cartoons, charges e desenhos de todos os tipos, o que a tornava bastante atraente”¹⁹. Com essa natureza editorial, “a revista trazia farta documentação

fotográfica do Brasil e do exterior, com acontecimentos da semana e matérias sobre fauna e flora”²⁰. Nas décadas em que foi editada, *O Cruzeiro* mostrou ao público importantes momentos da história do Brasil, como a morte de Getúlio Vargas e a Segunda Grande Guerra, por exemplo.

Já dito como o elemento definidor que marcou a existência da revista, o fotojornalismo deve ser melhor entendido afim de que seja possível situar com maior precisão os documentos que analiso na sequência. Segundo Moura (2018), essa maneira de levar notícia ao público tem sua origem ligada “à reportagem de guerra, fornecendo muitas imagens que se tornaram referência no século XX”²¹. Na concepção de Freund (1995), “é apenas a partir do momento em que a imagem se torna, ela mesma, história de um acontecimento que se conta numa série de fotografias, acompanhadas por um texto frequentemente reduzido apenas a legendas, que começa o fotojornalismo propriamente dito”²².

Com a fotorreportagem houve uma mudança na concepção de fotografia: antes considerada um apêndice do texto, passou a mostrar “um ponto de vista próprio sobre os acontecimentos relatados”²³, configurando-se “como uma visão de mundo particular, historicamente determinada que durante quase quarenta anos foi consumida por milhões de leitores no mundo”, apresentou correspondência íntima com o homem moderno ao saciar “através de imagens grandiloquentes a sua necessidade de sentir-se agente de seu tempo”²⁴. Em relação ao conteúdo,

a reportagem fotográfica procura situar o leitor no espaço e no tempo. É comum a abertura ter uma grande foto de impacto, que muitas vezes já dispõe o assunto geograficamente e/ou retrata os personagens da história. O encadeamento das imagens seguintes vai situar o leitor no tempo, ou através da construção de uma sequência fotográfica que funciona como um pequeno filme, ou de imagens isoladas que, mesmo não formando uma série cronológica vão sempre se dispor como imagens concatenadas²⁵.

No Brasil, o gênero passou a ser desenvolvido pioneiramente na *O Cruzeiro*, a partir do ano de 1944, após a chegada do já citado fotógrafo francês Jean Manzon. Seguente a esse período, até os anos de 1960, época considerada áurea da revista, “a fotorreportagem adquiriu, por aqui, um caráter próprio, e isto se deu porque a introdução do conceito coincidiu com a procura de uma compreensão do país, com um universo cultural e social específico, a partir de uma conjuntura política que pregava o nacionalismo”²⁶. De modo direto, “os usos da ilustração e da fotografia em *O Cruzeiro* exemplificam o resultado do desenvolvimento técnico na imprensa brasileira, que, acompanhando as mudanças tecnológicas e sociais, contribuíram para suprir a demanda por novas linguagens gráficas no período”²⁷.

Caracteristicamente, as fotorreportagens da revista eram compostas por uma sequência de fotografias que dominavam sucessivas páginas, “o início, meio e o fim das matérias era marcado por imagens de página inteira, alternando o ritmo visual da diagramação. Com frequência, um texto inicial, acompanhado do título da matéria, dá uma informação sucinta do teor da reportagem (...)”²⁸.

Seguindo esse modelo editorial, a revista produziu uma vasta documentação sobre o Brasil, seja com a reprodução de notícias do momento, ou por meio de reportagens especiais, destacando a diversidade brasileira “através dos seus habitantes”, ente eles, o nordestino, ou por meio da paisagem, como a floresta amazônica, as praias e as secas²⁹. Entre os temas que ganharam destaque a respeito do Nordeste brasileiro na época, estavam as migrações, que se aceleraram ao longo do século XX. *O Cruzeiro* dedicou espaço significativo das suas páginas entre os anos de 1951 e 1955 para tratar sobre o assunto.

Tabela 01: Características das fotorreportagens da revista *O Cruzeiro* analisadas

Nº	Título	Repórteres	Publicação	Páginas	Fotografias
01	“O drama dos paus de arara – A retirada da fome”.	Texto e fotos de João Martins.	14 de abril de 1951.	08, mais continuação.	25, com três em páginas completas.
02	“A tragédia dos deslocamentos nacionais – Sertanejos no asfalto”.	Texto de Álvares da Silva e fotos de Eugênio H. Silva.	21 de abril de 1951.	08, mais continuação em páginas seguintes.	26, com seis em páginas completas.
03	“O trágico clico das secas – A Odisseia no Nordeste”.	Texto e fotos de João Martins.	12 de maio de 1951.	08, mais continuação.	18, com três em páginas completas
04	“Arigós em paus de araras – A fuga da seca e da miséria”.	Texto de Álvares da Silva e fotos de Eugênio H. Silva.	12 de abril de 1952.	06, mais continuação em páginas seguintes.	18, com duas na extensão máxima do papel.
05	“Retirantes em São Paulo – Gado Humano”.	Texto de Jorge Ferreira e fotos de Henri Ballot.	19 de abril de 1952.	04 mais continuação.	15, com duas em páginas completas
06	“O Nordeste está de muda – Os paus de arara chegam ao paraíso”.	Texto de Neiva Moreira e fotos de Badaró Braga.	26 de abril de 1952.	03, mais continuação em páginas seguintes.	10, com uma delas em página completa.
07	“Uma tragédia brasileira – Os paus de arara” ³⁰ .	Reportagem de Ubiratan de Lemos e Mário de Moraes.	22 de outubro de 1955.	08 páginas, mais continuação em páginas seguintes	26 fotografias, duas delas em destaque máximo.

Fonte: *O Cruzeiro*, anos 1951,1952 e 1955.

Localizamos entre elas, sete fotorreportagens que contemplam aspectos como moradia, saída, transcurso e chegada dos nordestinos no Sul. Para uma melhor exposição e análise das fontes, situei as mesmas identificando as suas principais características, antes de partir para o seu conteúdo.

Desse conjunto de sete fotorreportagens, seis concentram-se entre os anos de 1951 e 1952, sempre publicadas entre abril e maio, com exceção da fotorreportagem produzida em 1955, que foi publicada no mês de outubro. A oposição feita a Vargas por Assis Chateaubriand³¹, pode ser uma das explicações para as seguidas publicações sobre o intenso fluxo migratório no começo da década de 1950. As próprias reportagens enfocavam as secas do Nordeste como responsabilidade do governo federal, que não tratava o problema com a necessária importância. Palavras como “tragédia”, “drama”, “seca”, “fome”, “miséria” e “retirantes”, davam maior impacto ao seu conteúdo. Na abertura de uma delas, o problema era mostrado desde a sua gênese, responsabilizava-se o governo pela sua continuidade, indicava as consequências e como resolvê-lo.

As migrações de nordestinos na década de 1950.

Em abril de 1952, em mais uma fotorreportagem publicada pela revista *O Cruzeiro*, acerca da migração de nordestinos para o Sul, os repórteres transcreveram a fala de Raul Soares, prefeito de Salgueiro, interior de Pernambuco: “O sertão estava todo se mudando para o Sul. Já não eram, como nas secas passadas, os jovens imbuídos de um espírito de aventura, que voltavam quando as chuvas caíam. Agora, eram todos, mesmo os velhos, as crianças, as matrizes das famílias que se transportavam em bloco”, ficando apenas os homens inválidos e as mulheres³². Em duas imagens publicadas em outra fotorreportagem, em abril de 1952, visualizava-se a natureza familiar dessas migrações. Em uma delas (figura 01), são vistas crianças, mulheres e homens sob a carroceira do caminhão e uma mulher com sua criança na boleia. Na outra (figura 02), um homem ajuda a sua esposa a segurar os filhos. Na legenda da imagem, o repórter escreveu o seguinte: “o velho sertanejo calejado em longos anos de lutas na imensa área nordestina, que de tempos em tempos a seca estorrica, já está resignado. Mas as crianças não se conformam e choram inutilmente”³³.

Fig. 01: Famílias de migrantes no pau de arara



Fonte: *O Cruzeiro*, 12 de abril de 1952.

Fig. 02: Sertanejo e esposa com crianças no colo



Fonte: *O Cruzeiro*, 21 de abril de 1951.

Essas famílias buscavam áreas de maior desenvolvimento econômico que aparentemente absorviam “um estoque de força de trabalho (...)” criando uma válvula de escape social³⁴. Em números, na década de 1950, São Paulo já representava 34% da produção nacional; no setor industrial, já alcançava 49%. Compreendido dentro da conjuntura econômica, o sucesso paulista e a decadência do setor primário nordestino, podem ser indicativos dos fatores que impulsionavam a migração de brasileiros do Nordeste para o Sul, naquele período³⁵.

Para além deste elemento, o fenômeno migratório deve ser entendido a partir de um contexto amplo, pois tendem as migrações internas a serem “sempre historicamente condicionadas”, sendo o produto de um processo de mudança³⁶. Entre as transformações ocorridas no Brasil nesse período, pode-se citar o desenvolvimento econômico originado da industrialização, associado diretamente ao aumento das desigualdades sociais e a expansão das grandes metrópoles, resultando na redistribuição espacial da população interna, através das migrações³⁷. Falar em deslocamentos populacionais no Brasil, quase sempre significa associá-los à exclusão social e à pobreza. Embora não seja uma constante relacionar uma “casualidade mecânica entre pobreza e migração”, pode-se dizer que os dois componentes são postos historicamente como uma realidade que se constituem de forma simultânea como “causa e efeito dos problemas estruturais da sociedade brasileira”³⁸.

Segundo Graham e Filho (1984), os altos índices de migração registrados no Brasil, não podem ser justificados apenas pelas diferenças regionais de renda, pois deve ser

considerado um elemento externo existente que funcionava como “poderoso fator de pressão”, que eram as rigorosas secas³⁹. O historiador Paulo Fontes, afirma que duas grandes estiagens afetaram a região Nordeste na década de 1950: a primeira em 1951/1952 e a outra em 1958, coincidiram com os momentos de pico do número de migrantes se dirigindo do Nordeste para São Paulo, demonstrando que “a possibilidade de seca era fortemente levada em consideração por muitos trabalhadores nordestinos em sua decisão de migrar”⁴⁰. Segundo Villa (2000), diferente das secas anteriores, a que se estendeu de 1951 até 1953, impulsionou o fluxo migratório de nordestinos para São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná. Entre os contributos para a viagem é citada “a melhoria dos meios de transporte, especialmente o transporte rodoviário”, que levava o nordestino “em busca de uma vida melhor, longe do latifúndio, da prepotência dos coronéis” e das secas⁴¹.

Paul Singer (1973) identificou na realidade econômica agrária nordestina, o que chamou de fator de estagnação, que se manifestava na “forma de uma crescente pressão populacional” sob uma limitada disponibilidade de áreas cultiváveis devido a monopolização da terra por grandes proprietários⁴².

As secas, que ganhavam as páginas da imprensa brasileira desde o Império, continuaram tendo espaço nos principais veículos jornalísticos do país, no século XX. No ano de 1951, a revista *O Cruzeiro*, produziu extensa reportagem sobre esse fenômeno no Nordeste. Saindo de Campina Grande, na Paraíba, o repórter João Martins percorreu mil e quinhentos quilômetros “através de campos e vilas atingidos pela calamidade”, para produzir a reportagem “O trágico clico das secas – A Odisseia do Nordeste”⁴³.

Na fotorreportagem, além da terra seca com chão rachado, foram enfocadas as poças de água (cacimbas) onde as pessoas buscavam encontrar o recurso, os rios secos, os galhos das árvores com as folhas caídas e o homem nordestino em retirada, incluindo crianças, partindo a pé pela estrada seca, levando seus poucos pertences em sacos nas costas ou na cabeça. Mostra-se também o jumento como animal de carga, resistente “a tudo, até mesmo à falta d’água”. Entre as críticas, a reportagem citava a morosidade do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) em promover dispositivos que reduzissem o impacto da falta de chuvas, afirmando que o “Nordeste só é lembrado quando está morrendo de sede e fome”, voltando a sair do mapa quando as chuvas novamente voltam a cair nessas terras⁴⁴. Em uma outra fotorreportagem, disse a revista: “Eles não abandonam as terras do Nordeste porque assim o desejam. São obrigados a deixá-las em face ao abandono integral em que se acham, agravando periodicamente pela natureza madrasta”⁴⁵.

No ano de 1951, ainda nos primeiros meses do segundo governo de Getúlio Vargas, em uma reportagem da revista *O Cruzeiro*, intitulada “O drama dos paus de arara – A retirada da fome”, assinada pelo repórter João Martins, a situação dos migrantes nordestinos foi registrada através de fotografias contemplando vários planos, desde a situação de pobreza e seca nos locais de moradia dos fotografados, aos amontoamentos humanos nos caminhões paus de arara.

Ao tentar identificar as causas das retiradas dos nordestinos, o repórter disse tratarem-se basicamente de três. Delas, uma de caráter permanente e a outra temporária. A primeira foi definida como “o abandono em que se acha o homem do campo, sem nenhuma assistência moral e material, sem nenhuma garantia das leis trabalhistas, sem nenhuma esperança de possuir um pedaço de terra própria na qual lance suas raízes”. Dificuldade de acesso a água, escola primária para os seus filhos, falta de atendimento médico, baixos pagamentos por uma jornada de trabalho no campo, quando surgia um dia de trabalho, negação da terra para cultivo e altos preços dos mantimentos, também foram elencados. A segunda causa, periódica, era a seca, descrita como a destruidora de qualquer possibilidade ainda existente de sobrevivência no imenso território identificado⁴⁶. Mesmo analisadas de formas combinadas, a primeira é determinada como elemento mais crítico desse problema. A terceira causa que se fazia existir, era ocasionada pelas duas anteriores: “os proprietários e os motoristas de caminhões de carga, descobriram uma autêntica mina de ouro, no transporte dos sertanejos para o Rio e São Paulo, e em consequência disso estão realizando uma verdadeira campanha de imigração”, descrevendo as terras do Sul como um Eldorado, dizendo que o trabalho é fácil e bem pago. Em algumas localidades do Nordeste, passando a existir a divulgação pública em alto-falantes, e até “agentes que ganham porcentagem sobre as passagens”⁴⁷. Era comum na imprensa paulista “notícias sobre a “gang insaciável” de agentes que “ilude e explora os nordestinos”, nos anos 1950, e “as péssimas condições da jornada e a ação dos agenciadores fizeram com que muitos (...) tecessem comparações entre a migração e o tráfico de africanos para o Brasil”⁴⁸.

Em 1952, a revista adicionou mais um fator impulsionador aos deslocamentos: “a “carta de chamada””. Principalmente para aqueles que iam para as colheitas no Paraná, quando conseguiam um pedaço de terra mandavam irem do Nordeste parentes e amigos, até mesmo os amigos dos amigos⁴⁹. Nesse ponto, percebe-se que agiam para além de elementos externos que estimulavam a decisão de migrar, já tomando as decisões baseados nas condições que encontravam nos próprios locais onde se estabeleciam, havendo com isso, uma

outra narrativa acerca do processo migratório – aquela em que os nordestinos tornavam-se atores e agentes diretos do seu destino. As ditas “cartas de chamada”, revelam a existência de experiências que se efetivavam de forma ordenada e pensada “tanto em âmbito familiar como da comunidade” Nesses casos, “o estabelecimento de uma rede de comunicação entre os migrantes e seus locais de origem frequentemente orientava o processo migratório”⁵⁰.

Em outra reportagem publicada em outubro de 1955, ano em que a seca não abalou de forma severa o Nordeste, afirmou a revista *O Cruzeiro*: “Não é a seca o principal agente do êxodo rural. Melhores salários, ou pelo menos essa ilusão atraem retirantes para as bandas do Sul”⁵¹. A possibilidade de “empregos, salários mais elevados, direitos trabalhistas, maior infraestrutura hospitalar e educacional compunham um cenário” atrativo, fazendo com que São Paulo, Rio de Janeiro e o Paraná ganhassem uma imagem de terra onde a vida seria mais fácil. Por si só “a expectativa de adquirir direitos que lhes eram negados no campo tinha um apelo enorme para os migrantes que se dirigiam para as grandes cidades industriais do centro sul”⁵². Nesse contexto, “a emigração aparece como resposta a condições normais de existência”⁵³. O fato de reagir ao que lhes era imposto, significa que de certa maneira foram agentes do seu destino. Embora imersos em um contexto econômico determinado, ao deixar o local de origem, rompendo com os laços sociais de sujeição e criando estratégias diversas de sobrevivência, “contribuíram para a moldagem do processo migratório”⁵⁴.

Quando se recorre aos números, é facilmente possível identificar a ascensão nos registros que dão conta da migração para o Sul: estimados em cem mil em 1950, um ano após, já somavam mais que o dobro. Em 1952, chegou a 253 mil, tendo uma redução sensível nos dois anos seguintes, para menos da metade do último ano citado, decréscimo esse mais associado ao preenchimento dos postos de trabalho do que às mudanças estruturais no Nordeste⁵⁵.

No decênio 1950-1960, Brasil apresentou o seu maior índice de migração interna, registrado até então, com 5,51% da população. Neste mesmo intervalo, o Nordeste foi a região que mais perdeu habitantes, com um encolhimento de 9,78% do seu contingente populacional; enquanto isso, o Sul teve ganho de 8,25%, e o Centro-Oeste, 22,52%. Dentre os Estados nordestinos, apenas o Maranhão não registrou índice significativo de migração para fora do Estado, anotando saldo percentuais negativos: Piauí - 15,08%, Ceará, - 12,27%, Rio Grande do Norte, - 13,82%, Paraíba, - 14,97%, Pernambuco, - 10,97%, Alagoas, - 16,71%, Sergipe – 15,38% e Bahia, - 10,47%⁵⁶. Como já dito, para chegar a São Paulo, os nordestinos desses diferentes Estados faziam uso das suas últimas economias para financiarem uma longa

viagem, naquele que era um meio de transporte comum para fazer o deslocamento dessas pessoas naquele período: o pau de arara.

Os paus de arara: as faces da migração nordestina na década de 1950, na revista *O Cruzeiro*

Recurso essencial nas fotorreportagens da revista *O Cruzeiro*, as fotografias davam uma visão mais completa do que o repórter desejava mostrar, auxiliando os leitores na visualização do fato. Se na maioria das revistas e jornais, os textos encontravam na imagem uma complementação da notícia, nas fotorreportagens o direcionamento era o inverso. Dominando a extensão das páginas destinadas à determinada matéria, as fotografias mostravam uma série de registros que provocavam o interesse do leitor pelo assunto.

Sobre o uso dessa representação visual, importante notar que se trata de uma “projeção imaginária do sujeito” sobre o que é registrado, havendo no percurso da criação da imagem um “processo de elaboração simbólica e de atribuição de significados, não escapando das prospecções da imaginação, recobrando “tanto o esforço para apreender realisticamente um objeto impossível como para extrapolar os limites de realidade”⁵⁷.

Ao “congelar” as cenas dos nordestinos e suas dificuldades em direção ao Sul, os repórteres focavam em uma ambientação que contemplava os seguintes aspectos: a terra, e geralmente a paisagem seca, as moradias simples no sertão, os animais definhados pela falta de pasto, a busca por água e as cacimbas quase totalmente sem o líquido; o embarque, e os caminhões lotados de pessoas e malas empoeiradas; o trajeto, os locais de parada, e as dificuldades para encontrar água e alimentos, assim como de comprá-los; as tragédias que poderiam ocorrer no percurso, como a morte de passageiros e os acidentes; as fiscalizações com as poucas e ineficazes ações da Política Rodoviária Federal; e o contingente humano amontoado nas carroceiras dos caminhões, quase sempre com destaque para os rostos de mulheres e crianças, personagens que recebiam prioridade no momento da exposição.

A paisagem era um dos pontos iniciais de algumas dessas reportagens. Primeiro contextualizava o leitor mostrando o cenário seco, a busca incessante pela água e o nordestino abandonando as suas casas. E uma delas, (figura 03), o nordestino tenta, sem sucesso cultivar na terra seca; na outra (figura 04), utilizando o jumento como animal de carga, homens tentam retirar água do fundo de cacimba que foi perfurada onde antes corria um rio.

Fig. 03: Nordestino trabalhando no solo seco.

Fonte: *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951.

Fig. 04: Nordestinos buscam água em uma cacimba.

Fonte: *O Cruzeiro*, 12 de maio de 1951.

Mais do que mostrar apenas um cenário, as imagens enfocam o nordestino lutando contra as adversidades impostas. Não à toa, em diversos momentos as reportagens aqui analisadas idealizam os nordestinos como seres resistentes a todos os tipos de intempéries. Em uma delas foi escrito: “(...) o nordestino é, segundo os etnólogos, a raça mais forte do Brasil, devido à sua enorme capacidade de reprodução e ao depuramento natural causado pelo meio hostil em que vive, no qual, só os fortes sobrevivem”⁵⁸. A migração era, no entender dos repórteres, medida tomada quando não tinha mais outra escolha, e diante das adversidades, saíam “em busca de um futuro melhor. Senão para eles, pelo menos para os seus filhos”⁵⁹. A luta por dias melhores não se dava apenas no Nordeste: a viagem em si era uma prova de sobrevivência, e a chegada aos pontos de parada ou de destino, não significava alívio. Ao abordarem no Sul, às vezes dormiam no cimento e nos bancos enrolados em panos, fazendo das malas e sacos seus travesseiros. Diante de uma cena como essa, perguntou e respondeu o repórter: “quem era aquela gente que estava ali? Os bravos que estão nas páginas imortais de Euclides da Cunha! Cansados, moídos, sujos, insones, depauperados, doentes, famintos – e desconfiados. Vencidos? Nunca!”⁶⁰. Ao mesmo tempo em que exaltava a resistência e impavidez do Nordestino, também apontava o seu desconhecimento de certos assuntos e costumes:

A maioria é analfabeta, não conhece sequer a bandeira do Brasil. Não tem a menor noção de higiene. Ninguém, por exemplo, satisfaz as suas necessidades nos aparelhos sanitários, mas sempre fora deles. Um dia perguntei por quê: – É pra não sujar a bacia – respondeu um “arigó”. (...) Muitos querem dormir no chão. Higiene pessoal não tem, nem a mais elementar. É verdadeiramente lastimável que grande parcela da população brasileira esteja no estágio mais primitivo da civilização. (...)

Quando os vemos nas estações, nas estradas, nos caminhões, caminhando pelas ruas, temos a impressão de estar vendo, não homens, mas uma verdadeira boiada. Esse é o termo: eles se compõem o rebanho do gado humano...⁶¹.

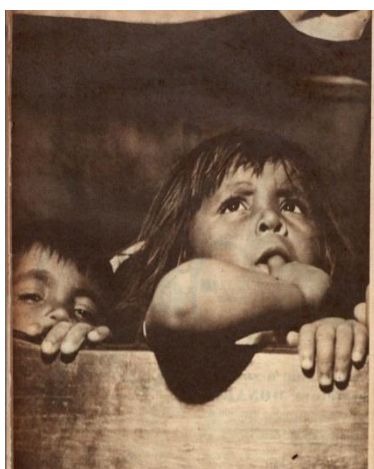
O discurso da revista parece acenar para duas pontas contraditórias: o nordestino é um forte, mas um incivilizado. Seus hábitos contrastam com os do Sul, e as suas habilidades são quase sempre restritas ao trabalho manual com a foice e a enxada; quando chegam aos grandes centros, buscam empregos que requeira manuseio de ferramentas parecidas com essas. A falta de higiene foi citada em mais de uma reportagem. Naquela que foi a ganhadora do Prêmio Esso de Jornalismo, a impressão tecida pelos repórteres foi de extrema nojeira: “Igual ao sofrimento, só a falta de higiene, dentro de um caminhão arara. É à noite que a imundície aperta. Os araras mascam um tabaco preto e cospem a substância por dentre os dentes ou pelo canto da boca (...)”⁶². As crianças faziam suas necessidades fisiológicas ali mesmo no caminhão e os adultos, os faziam “em sanitários dos postos de abastecimento ou “indo ao mato” nas paradas”⁶³.

A visão dúbia que a revista mostrou em diferentes números acerca do nordestino – forte, resistente, porém, incivilizado, em especial essa segunda, parece se aproximar das tensões vividas por essas pessoas no Sul. Segundo Paulo Fontes (2001), a migração foi um processo composto por contradições que em determinados casos “despertou e exacerbou preconceitos e profundas divergências”, havendo discriminação tanto partindo dos empregadores como também por parte da sociedade, prevalecendo a imagem atribuída ao nordestino de retirante miserável e faminto⁶⁴, ou nas palavras do jornalista, uma verdadeira boiada humana, que ainda se encontrava em um estágio primitivo da civilização!

Para reforçar esse discurso em forma de imagens, os editores escolhiam principalmente os rostos abatidos de crianças e mulheres nordestinas. As crianças migrantes apareceram sempre como ponto de destaque em todas as fotorreportagens analisadas. Em uma delas, perguntou-se: “qual será o amanhã para milhares de crianças que viajam apertadas nesses caminhões “paus de arara”?”⁶⁵. “A tragédia dos deslocamentos nacionais - Sertanejos no asfalto” é, entre elas, a que mais dá destaque à presença de crianças no processo migratório; das 26 fotografias, 14 enfocam a condição das crianças durante a viagem ou ao chegarem a São Paulo. Uma delas provoca muito impacto, ao registrar na extensão completa da página, um bebê agonizando nos braços da mãe nos seus últimos momentos de vida, com a seguinte legenda: “A derradeira luta: esta criança, que já nasceu sofrendo não resistiu às múltiplas privações da viagem”⁶⁶. Na página seguinte, a criança é mostrada já morta sob uma

pedra, com o letreiro informando do seu destino: ali foi deixada, e os pais seguiram viagem. Pelas suas características, o percurso impunha a necessidade de resistência física dos “deslocados”, no dizer da *O Cruzeiro*, e as crianças eram, nesse cenário, as mais vulneráveis. No Sul, após a chegada, crianças e adultos ficavam nas estações em busca de bilhetes para a continuação da jornada à espera de um destino final. Sem ter condições de pagar locais adequados para se acomodarem, dormiam amontoados no chão, usando como apoio os seus próprios pertences.

Fig. 05: Crianças na carroceira. **Fig. 06:** Criança migrante. **Fig. 07:** Crianças dormindo no chão



Fonte figuras 05 e 06: *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951.

Fonte: *O Cruzeiro*, 21 de abril de 1951.

Os rostos femininos, assim como a atividade materna também estavam entre as preferências. Mostrava-se, o duplo sofrimento, o da mulher-mãe e da criança, buscando assim sensibilizar e chamar a atenção do leitor.

Fig. 08: Migrante lava roupas em uma parada.



Fonte: *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955.

Fig. 09: Mãe e filha esperando para seguir



Fonte: *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955.

A figura 08, mostra uma mãe lavando roupas quando o caminhão fez uma parada durante a viagem. Na figura 09, mãe e filha, esperam o pau de arara ser consertado para seguir o caminho para o Sul, após uma parada inesperada provocada por problemas mecânicos. Quando isso acontecia, era mais um problema que se abatia na vida dos migrantes, pois demorar mais dias para chegar ao local de destino significava a necessidade de mais recursos para conseguir alimento, que já eram escassos mesmo quando o trajeto durava a quantidade de dias esperada. Além disso, “muitos motoristas simulam enguiço do caminhão, dizem que vão levar o carro para a oficina, e viram fumaça, deixando os “araras” a própria sorte”⁶⁷ em qualquer ponto da estrada, “ou pelas cidades do Sul da Bahia e de Minas”; outras vezes, aqueles que tinham como destino São Paulo, são despejados “nos subúrbios do Rio, sob qualquer pretexto”⁶⁸, aumentando a dificuldade para quem já viajava com parques ou totalmente sem recursos para enfrentar esses problemas. Nas fotografias abaixo (figuras 10 e 11) são mostradas duas mulheres com crianças no colo. A primeira, com a criança levada por baixo das suas trouxas ou volumes de viagem, segura uma mamadeira com a mão esquerda; mãe jovem, viajou levando o filho ainda nos primeiros meses de vida. A outra mãe busca equilibrar, assim como a primeira, os seus pertences juntamente com a função de transporte do herdeiro. A mala conduzida na cabeça é uma habilidade que a mulher nordestina adquiria ainda cedo, ao “carregar” água de poços, cacimbas ou lagoas, em cabaças, baldes ou latas para o uso diário, equilibradas nessa parte do corpo. Nos dois exemplos, elas parecem ter migrado sem a companhia do esposo ou de algum familiar que auxiliasse nos cuidados com os filhos

ou o transporte da bagagem, sendo provavelmente uma migração condicionada a já permanência do seu cônjuge no lugar do destino.

Fig. 10: Criança por baixo das trouxas.



Fonte: *O Cruzeiro* de 19 de abril de 1952.

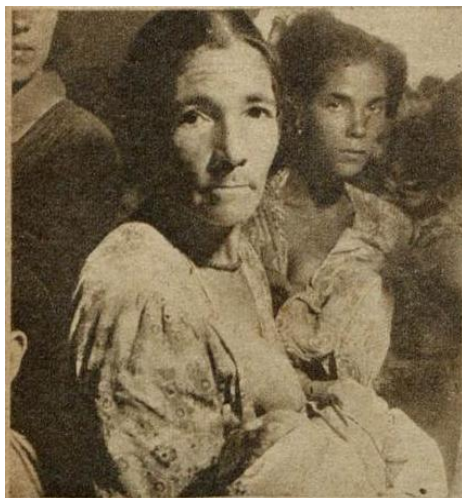
Fig. 11: Migrante levando criança e mala.



Fonte: *O Cruzeiro* de 19 de abril de 1952.

Com rosto cansado, e envelhecida precocemente, a mulher nordestina oferece o seio quase seco ao filho (figura 12). Na outra (figura 13), uma idosa ao término da “jornada da agonia”, com fisionomia abatida pelas noites mal dormidas e pela alimentação precária. Com dizeres próximo a isso, os repórteres expunham a situação da mãe e mulher migrante: tanto para as mais jovens com seus filhos de colo, quanto para as idosas, as dificuldades da viagem eram imensas: vários dias sentadas no caminhão desconfortável, dormindo pouco e se alimentando mal, ao chegarem ao local de destino reproduziam nos seus rostos abatidos o resultado da longa jornada, cenário ideal para o fotógrafo da revista captar cenas que causavam impacto. Em 1955, os repórteres descreveram os viajantes da seguinte forma: “as caras gerais eram admiráveis “close-ups”. Rostos terrosos, vincados de rugas. Outros amarelos e empardecidos. Outros esguios (...)”⁶⁹.

Fig. 12: Nordestina migrante amamentando.



Cruzeiro, 12 de abril de 1952.

Fig. 13: Migrante idosa com rosto abatido



Fonte:

O

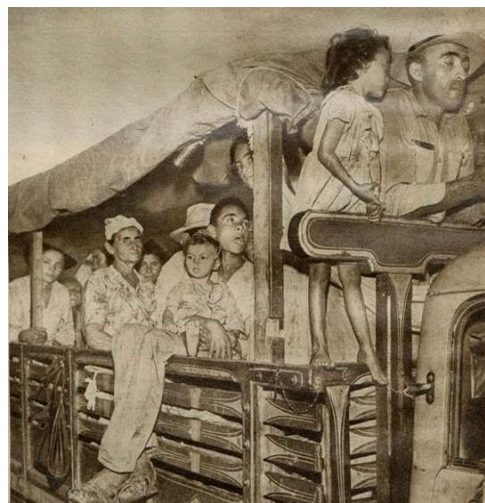
Fonte: *O Cruzeiro* de 19 de abril de 1952.

“Quantos dias leva a imensa e terrível viagem?” Perguntou o repórter! “Isso depende da sorte do deslocado. Será muito feliz se gastar dez dias do Nordeste à Alta Sorocaba”. Nesse intervalo de tempo, o migrante quase nada possuía para gastar, pois “o pouco que tinham gastaram no frete do caminhão, no bilhete de segunda” com suas famílias de pelo menos três ou quatro crianças. Para alimentação dos dias de viagem levavam consigo “a mais parca provisão de boca: farinha de pau e rapadura”. Era comum que a fome abatesse sobre aquelas pessoas e as mais vitimadas fossem as crianças. Ao reduzirem “a ração a um verdadeiro quebra-jejum, as crianças acabam adoecendo e morrendo”. Citando “dois exemplos trágicos”, confirmou a reportagem: em menos de dez dias morreram duas crianças, por inanição, “eufemismo para “MORRERAM DE FOME!”⁷⁰. O que se observa na dinâmica dessas migrações é que viajavam famílias completas e estreavam todos juntos o percurso nas tábuas estreitas dos caminhões; quando não, ia a esposa com os filhos ao encontro do marido que já havia se deslocado anteriormente,

Entre os meses de outubro, novembro e dezembro de 1952, “(...) engrossou a fuga do sertão pela central Rio-Bahia. 189 caminhões de “araras” cruzaram, num dia de novembro o posto sanitário de Feira. Um deles bateu recorde: 128 pessoas socadas dentro de uma carroceria imunda. O sertão esvaziava”⁷¹. Além dos caminhões que saíam de vários pontos do Nordeste com a finalidade de transportar os migrantes, tinham aquelas que iam do Sul conduzindo carregamento e voltavam levando pessoas para aumentar os seus lucros.

Fig. 14: Caminhão pau de arara em 1951.

Fig. 15: caminhão pau de arara em 1952.

Fonte: *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951.Fonte: *O Cruzeiro*, 26 de abril de 1952.

A reportagem produzida por Ubiratan de Lemos e Mário Moraes, em 1955, foi resultado de uma viagem realizada pelos dois, partindo de Salgueiro, Pernambuco, em um caminhão “Fargo”, que ia “levando 104 pessoas, a custo de 500 cruzeiros por cabeça, restando cerca de 30 centímetros quadrados para cada ocupante do veículo se organizar em um pedaço de tábua, para cursar uma viagem que se estenderia por cerca de 2.300 km até o Rio de Janeiro”⁷². Fotografias registradas em outras duas fotorreportagens produzidas pela revista (figuras 14 e 15), demonstram um pouco de como eram acomodados os viajantes nesses caminhões. Além de apresentar o contingente de pessoas formado por homens, mulheres e crianças, observa-se a forma como eram acomodadas. Iam debaixo de uma lona que representava um tipo de cobertura contra o sol e as possíveis chuvas, todos os passageiros se espremiavam para se acomodarem no veículo; na falta de espaço, alguns colocavam os membros inferiores para fora da carroceria no intuito de ganhar mais folga. Os que assim faziam “tinham de prestar muita atenção nas curvas, corriam o risco de perder as pernas nas barreiras que passavam rente ao caminhão”⁷³. Os repórteres Ubiratan de Lemos e Mário Moraes descreveram como era a organização do espaço dentro do caminhão

(...) não se conseguia mais do que 30 centímetros quadrados para arrumar o corpo, com pernas, braços e tudo (...). 7 pessoas para cada banco, o de trás obrigatoriamente com o joelho nas costas do da frente, imprensado pelos dois lados e sentindo a tortura da quina das tábuas no osso da canela (...) e pequenas redes de crianças balançavam sobre as cabeças da boiada humana. Mães enfermiças pediam licença aos vizinhos: – Meu senhor, o senhor deixa eu botá o meu menino nas suas costas? Ele não pesa nada não (...)⁷⁴.

Esse percurso poderia durar dez dias, dezesseis, ou até mais que vinte, a depender do local de saída, destino e dos imprevistos na viagem. Registravam-se risadas, palavrões, cantorias, gemidos, rezas, choros de crianças, contação de histórias e mentiras. “Mentem que faz dó”⁷⁵. A mentira talvez fosse uma válvula de escape para amenizar o sufoco que sentiam debaixo daquela lona. Desse dias de viagem, os repórteres já citados, registraram o seguinte:

De dia, era a poeira, o sol. À noite, o frio, a chuva, o vento gelado, rompendo a lona furada e doendo nos ossos do pessoal. Se chovia era pior. A água acumulada na cobertura escorria pelos buracos e ensopava todo mundo. (...) E de dia ou de noite era menino chorando, mulher reclamando, homem resmungando – numa orquestra de espirros e de tosse – e gente aproveitando a confusão para abrir malas alheias e furtar objetos sem valor. O sono castigava a todos, porque não se dormia mais que duas em 24 horas. O motorista funcionava como um ditador: só freava o caminhão quando entendia de fazê-lo. Então os “araras” pulavam na estrada, espreguiçavam-se, entravam-no mato à procura de supostos ninhos de avoantes... ou bebiam água. Não era bem água, mas um líquido leitoso, retirado de cacimbas, que mais parecia magnésia (...)⁷⁶.

Esse cotidiano exaustivo, de certo modo impactava o psicológico dos viajantes: além de deixarem o seu local de moradia em busca do desconhecido e os seus familiares, deparavam-se a todo instante com situações desagradáveis e limitantes nas suas vidas. O desconforto e todas as intempéries da viagem, faziam com que alguns não resistissem a tamanha dificuldade, sendo registrado ““araras” que enlouqueceram, famintos, 20 dias dormindo mal, e penetraram na mata, de onde não mais voltaram. Gente que desesperou de sofrer, puxou faca e produziu vítimas. Crianças que morreram de fome e foram sepultadas pelas mães na caatinga. Motoristas que tentaram contra a honra de mocinhas “araras”⁷⁷.

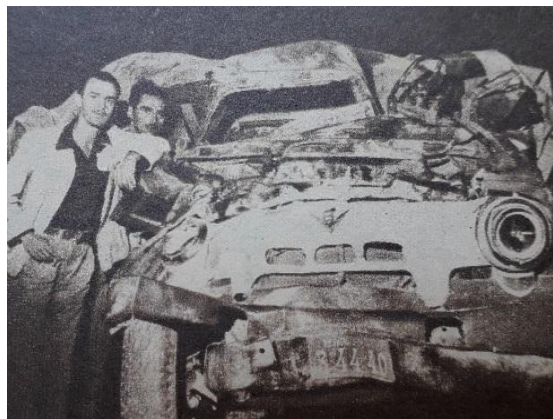
Os viajantes também estavam expostos a possíveis acidentes, devido, principalmente à imperícia dos motoristas e ao péssimo estado de conservação dos veículos. “A lei do motorista era a velocidade”. Aceleravam o quanto podiam para realizar o maior número de viagens. “A Rio-Bahia tornou-se em um cemitério espaçoso. Suas curvas são assinaladas por cruzeiros (...) caminhões que perderam o freio se chocando nas barrancas, outros que saltaram da estrada em abismos laterais, outros que pegaram fogo”⁷⁸. A fotorreportagem assinada por Ubiratan Lemos e Mário Moraes, flagrou alguns desses acidentes.

Fig. 16: Caminhão pau de arara tombado.



Fonte: *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955.

Fig. 17: Caminhão pau de arara após acidente.



Fonte: *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955.

A precariedade da fiscalização era um dos elementos que favorecia o transporte de pessoas nas carrocerias dos caminhões, aumentando as probabilidades da existência desses acidentes. Como destacado em uma das fotorreportagens de abril de 1951, o transporte coletivo em veículos de carroceria aberta, sem porta de subida, descida ou bancos, era proibido pelo Código Nacional de Trânsito, sendo uma infração punida com multa de quinhentos cruzeiros. Acontece que a lei não previa os casos de reincidência, assim bastava que pagasse a multa uma vez e ir mostrando o documento nas próximas paradas.

O pagamento pela infração parecia ser tão diminuto que não impactava os lucros do negócio dos proprietários⁷⁹. Em 1955, os repórteres da *O Cruzeiro* viram o motorista do veículo em que faziam a viagem, pagar a multa prevista na lei, dando ainda mais um adicional ao policial para “ele tomar uma cervejinha” “– o tráfico de araras é proibido, mas pagando a multa o caminhão pode passar”⁸⁰. Para fragilizar na fiscalização, além da brecha na lei, somava-se a falta de equipamentos adequados, sendo entre os poucos existentes, muitos inutilizados (figura 18), além do número reduzido de inspetores para patrulhar extensões amplas de estradas.

Fig. 18: Motocicleta para fiscalização inutilizada.



Fig. 19: Policial rodoviário multando um motorista.



Fonte: *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951.

Fonte: *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951.

Considerações finais

Nordeste e Sul. Homens, mulheres, crianças. Regiões e pessoas. Dois lugares distantes que se aproximaram. Aproximaram-se não geograficamente, mas pela presença dos habitantes do primeiro lugar nas terras do segundo. Assim também se fez (e se faz) o Brasil: através do deslocamento de milhões de nordestinos em direção a destinos que lhes prometem, pelo menos na esperança dos que saem, uma vida melhor.

Muito antes da década de 1950, os brasileiros dessa parte do Brasil já se deslocavam; assim fizeram com intensidade no século XIX, assim continuaram no século seguinte, assim o fazem no atual! Há muitos (pesquisadores, políticos e etc.) afirmando que a decisão de migrar não é por vontade própria, mas condicionada a fatores que mostrei anteriormente. As secas podem ser ditas, mas não merecem ser as únicas responsáveis. A maior causa não é a natural, é a humana! O Nordeste perdeu e perde habitantes à medida em que, apesar das décadas e dos séculos, os governos não deram a atenção necessária ao desenvolvimento da região, e se ele aqui não chega, vai aonde pode encontrá-lo. Estratégia de sobrevivência para si e familiares, a busca por enriquecimento, o desemprego, a concentração de terras e a falta de estruturas para que se fixem no local de origem, ainda são repetidamente alguns dos elementos que indicam a necessidade de migrar... indicam há mais de um século! Os paus de arara foram apenas um dos momentos registrados na história dessas migrações. Os caminhões para essa finalidade em uma dada era foram usados com intensidade para esse tráfego humano em longas distâncias, assim como foram antes deles as embarcações, o trem, e depois o ônibus, o avião. Depois dos paus de arara, ficaram famosos os ônibus amarelos da empresa Itapemirim. Atualmente essa migração parece até estar camuflada entre tantos ônibus clandestinos que largam pequenas e médias cidades nordestinas para o Sudeste e o Centro-Oeste quase diariamente. Os nordestinos continuam migrando e não podem ser vistos só nas estatísticas.

A revista *O Cruzeiro*, com o seu jornalismo inovador, expôs em grandiosas e pequenas fotos, os rostos de seres humanos abatidos após tamanhas viagens; eram os homens, mulheres e crianças “araras”. Poderia ser algo inédito aos olhos da imprensa e do público leitor daquela época, causar espanto, pena... talvez fosse essa a intenção dos repórteres ao captarem as mais

dolorosas cenas do percurso. Serviu de documento histórico! História que mostrei um pouco aqui. Histórias de pessoas com rostos revelados, mas de nomes desconhecidos. Invisíveis aos olhos do poder público, mas não da história. “Araras” não foram só eles. Continuam sendo “araras”, de certa maneira, todo nordestino que deixa a sua terra para sair das mesmas condições e em busca dos mesmos objetivos que já se fazia décadas e décadas atrás.

Notas

¹ CASCUDO, Câmara. *Dicionário do folclore brasileiro*. Rio de Janeiro: Ediouro, 1954, p. 687.

² VILAÇA, Marcos Vinícios. *Em torno da sociologia do caminhão*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1969, p. 81.

³ MARTINS, João. O drama dos paus de arara - A retirada da fome, *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951, p. 16.

⁴ Até o ano de 1969, o Estado de São Paulo pertencia a região Sul, por isso, dentro do recorte deste texto, algumas vezes os nordestinos serão citados migrando para Sul, quando indicando o seu deslocamento em direção à São Paulo.

⁵ Os deslocados de nordestinos, assim como de mineiros, que recorriam aos Estados do Sul, saíam principalmente de zonas compreendidas dentro do Polígono das Secas. Segundo a reportagem da revista *O Cruzeiro*, a sua abrangência era a seguinte: um milhão de quilômetros quadrados, envolvendo 9 Estados – Ceará (área total), Rio Grande do Norte (área total), Paraíba (área total), Piauí (98,5%), Pernambuco (85%), Bahia (71,8%), Sergipe (58,4%), Alagoas (45,5%) e Minas Gerais (22,3%), incluindo aproximadamente 500 municípios, com uma população de 12.531.305 habitantes. SILVA, Álvares da e SILVA, Eugênio H. Arigós em paus de araras – A fuga da seca e da miséria *O Cruzeiro*, 12 de abril de 1952, p. 75.

⁶ DINIZ, Ariosvaldo da Silva. A iconografia do medo (imagens, imaginário e memória da cólera no século XIX). In: KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro (org.). *Imagem e memória: ensaios em antropologia visual*. Rio de Janeiro: Garamond, 2001, p. 115.

⁷ DINIZ, 2001, p. 115.

⁸ SERPA, Leoní. A contribuição de *O Cruzeiro* para com o jornalismo brasileiro (1928-1945). Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação. V Congresso Nacional de História da Mídia – São Paulo – 31 maio a 02 de junho de 2007, p. 01.

⁹ ROMANELLO, Jorge Luiz. Uma história da revista *O Cruzeiro* 1930-1960. In: GAWRYSEWSKI, Alberto. *O Cruzeiro: uma revista (muito) Ilustrada*. Londrina: Universidade Estadual de Londrina/LEDI, 2009, p. 59.

¹⁰ MORAIS, Fernando. *Chatô: o rei do Brasil, a vida de Assis Chateaubriand*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

¹¹ MORAIS, 1994.

¹² CAMPOS, Daniela Queiroz. Um fazer imagem: a produção gráfica da revista *O Cruzeiro*. *Diálogos* v. 20 n. 1 (2016), 102-116.

¹³ SERPA, Leoní Teresinha Vieira. *A máscara da modernidade: a mulher na revista O Cruzeiro (1928-1945)*. 180 f. Dissertação (mestrado) – Universidade de Passo Fundo, 2003.

¹⁴ SERPA, 2003, p. 29; SANTOS, Marinês Ribeiro dos e MANNALA, Thaís. Modernidade e visualidade no projeto editorial da revista *O Cruzeiro* (1928-1945). *Visualidades*, Goiânia v.11 n.1 p. 149-171, jan-jun 2013.

¹⁵ SERPA, 2007, p. 07.

¹⁶ VIEIRA, Paula de Oliveira. *O lugar da mulher nas páginas de O Cruzeiro: o caso de Elegância e Beleza e Da Mulher para a mulher na década de 1960*. 132f. Dissertação (mestrado) – Programa de pós-graduação em História, Universidade Federal de Pelotas, 2014.

¹⁷ ROMANELLO, 2009, p. 73.

¹⁸ SANTOS e MANNALA, 2013, p. 152.

¹⁹ ROMANELLO, 2009, p. 56.

²⁰ NETTO, Accioly. *O Império de papel: os bastidores de O Cruzeiro*. Porto Alegre: Editora Sulina 1998, p. 37.

²¹ MOURA, Ranielle Leal. José Medeiros e o fotojornalismo na Revista *O Cruzeiro*. 2018, p. 02. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/alcar/encontros-nacionais-1/encontros-nacionais/6o-encontro-20081/Jose%20Medeiros%20e%20o%20fotojornalismo%20na%20Revista%20O%20Cruzeiro.pdf>. Acesso: 05 de maio de 2021.

²² FREUND, Gisèle. *Fotografia e sociedade*. Lisboa: Veja, 1995, p. 112.

- ²³ COSTA, Melouise. Da fotografia de imprensa ao fotojornalismo. *Acervo: Revista do Arquivo Nacional*. Vol. 6, n. 1-2 (jan.-dez. 1993). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1993, p. 79.
- ²⁴ COSTA, 1993, p. 84-85.
- ²⁵ SILVA, Silvana Louzada da. *Fotojornalismo em revista: o fotojornalismo em O Cruzeiro e Manchete durante os governos de Juscelino Kubitschek e João Goulart*. 2004. Dissertação (mestrado), Universidade Federal Fluminense – UFF, Niterói, p. 36.
- ²⁶ MOURA, 2018, p. 04.
- ²⁷ SANTOS e MANNALA, 2013, p. 166.
- ²⁸ MEYRER, Marlise Regina. Imagens e estereótipos na construção de uma visão do Brasil nos anos 1950. *Hist. R.*, Goiânia, v. 21, n. 2, p. 124–138, maio/ago. 2016, p. 125.
- ²⁹ COSTA, Helouise. *Aprenda a ver as coisas: fotojornalismo e modernidade na revista O Cruzeiro*. 1992. Dissertação (Mestrado), ECA – Escola de Comunicação e Artes, USP – Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 90.
- ³⁰ Por essa reportagem os repórteres Ubiratan Lemos e Mário de Moraes, foram vencedores do Prêmio Esso de Reportagem, de 1955, no valor de 50.000 cruzeiros. Fonte: PREMIO “ESSO” DE REPORTAGEM – C\$50.000. *O Cruzeiro*, 31 de dezembro de 1955, p 48.
- ³¹ Ver: MORAIS, 1994.
- ³² SOARES, Raul. In: MOREIRA, Neiva e BRAGA, Badaró. O Nordeste está de muda – Os paus de arara chegam ao paraíso. *O Cruzeiro*, 26 de abril de 1952, p. 57.
- ³³ SILVA, Álvares da e SILVA, Eugênio H. A tragédia dos deslocamentos nacionais - Sertanejos no asfalto. *O Cruzeiro*, 21 de abril de 1951, p. 21.
- ³⁴ VILLA, Marco Antonio. *Quando eu vim-me embora: história da migração nordestina para São Paulo*. Rio de Janeiro: LaYa, 2017, p. 28.
- ³⁵ VILLA, 2017.
- ³⁶ SINGER, Paul. *Economia Política da Urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1973, p. 31.
- ³⁷ DURHAN, Eunice Ribeiro. *A caminho da cidade – a vida rural e a migração para São Paulo*. São Paulo: Perspectiva, 1973.
- ³⁸ ALFREDO JOSÉ GONÇALVES. Migrações Internas: evoluções e desafios. *Estudos Avançados* 15 (43), 2001, p. 173.
- ³⁹ GRAHAM, Douglas H. e FILHO, Sérgio Buarque de Holanda. *Migrações internas no Brasil: 1972-1970*. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1984, p. 18.
- ⁴⁰ FONTES, Paulo Roberto Ribeiro. *Comunidade operária, migração nordestina e lutas sociais: São Miguel Paulista (1945-1966)*. 412f. Tese (doutorado) Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2002.
- ⁴¹ VILLA, Marco Antonio. *Vida e morte no sertão: história da secas no Nordeste nos séculos XIX e XX*. São Paulo: Editora Ática, 2001, p. 170.
- ⁴² SINGER, 1973, p. 38.
- ⁴³ MARTINS, Fontes. O trágico clico das secas – A odisseia do Nordeste. *O Cruzeiro*, 12 de maio de 1951, p. 16.
- ⁴⁴ MARTINS, Fontes. O trágico clico das secas – A odisseia do Nordeste. *O Cruzeiro*, 12 de maio de 1951, p. 50 e 52. Ferrari (2005) destaca que, nesse período, que correspondia ao segundo governo de Getúlio Vargas, embora tenha sido marcado pela intensa migração de nordestinos para São Paulo, é caracterizado também pela “segunda fase de políticas do governo federal para o Nordeste (...) quando a política hidráulica passava a ser questionada e substituída por preocupações relacionadas ao desenvolvimento da região”. FERRARI, Monica de Melo. *A migração nordestina para São Paulo no segundo governo Vargas (1951-1954). – secas e desigualdades regionais*. 160f. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, 2005, p. 02.
- ⁴⁵ SILVA, Álvares da e SILVA, Eugênio H. A tragédia dos deslocamentos nacionais - Sertanejos no asfalto. *O Cruzeiro*, 21 de abril de 1951, p. 17.
- ⁴⁶ MARTINS, João. O drama dos paus de arara – A retirada da fome. *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951, p. 22.
- ⁴⁷ MARTINS, João. O drama dos paus de arara – A retirada da fome. *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951, p. 22.
- ⁴⁸ FONTES, 2002, p. 62.
- ⁴⁹ MOREIRA, Neiva e BRAGA, Badaró. O Nordeste está de muda – Os paus de arara chegam ao paraíso. *O Cruzeiro*, 26 de abril de 1952, p. 60.
- ⁵⁰ FONTES, 2001, p. 67. Sobre redes no processos migratório ver: TRUZZI, Oswaldo. Redes em processos migratórios. *Tempo Social*, revista de sociologia da USP, v. 20, n. 01, 2008.
- ⁵¹ LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 75.
- ⁵² FONTES, 2002, p. 56-57.
- ⁵³ DURHAM, 1973, p. 113.

- ⁵⁴ SILVA, Maria Aparecida de Moraes e MENEZES, Marilda Aparecida. Migrações rurais no Brasil: velhas e novas questões. *Revista Eletrônica do Nead*, Brasília/DF, v. 1, p. 1-14, 2007, p. 05.
- ⁵⁵ VILLA, 2017.
- ⁵⁶ GRAHAM. e FILHO, 1984, pp. 17, 18 e 19.
- ⁵⁷ DINIZ, 2001, p. 115.
- ⁵⁸ MARTIS, Fontes. O trágico ciclo das secas – A odisseia do Nordeste. *O Cruzeiro*, 12 de maio de 1951, p. 17
- ⁵⁹ SILVA, Álvares da e SILVA, Eugênio H. A tragédia dos deslocamentos nacionais - Sertanejos no asfalto. *O Cruzeiro*, 21 de abril de 1951, p. 14.
- ⁶⁰ SILVA, Álvares da e SILVA, Eugênio H. A tragédia dos deslocamentos nacionais - Sertanejos no asfalto. *O Cruzeiro*, 21 de abril de 1951, p. 22-23.
- ⁶¹ FERREIRA, Jorge e BALLOT, Henri. Retirantes em São Paulo – Gado Humano. *O Cruzeiro* de 19 de abril de 1952, p. 76.
- ⁶² LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 78.
- ⁶³ VILAÇA, 1969, p. 81.
- ⁶⁴ FONTES, 2001, 84.
- ⁶⁵ MARTINS, João. O drama dos paus de arara – A retirada da fome. *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951, p. 14.
- ⁶⁶ SILVA, Álvares da e SILVA, Eugênio H. A tragédia dos deslocamentos nacionais - Sertanejos no asfalto. *O Cruzeiro*, 21 de abril de 1951, p. 17.
- ⁶⁷ LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 76.
- ⁶⁸ MARTINS, João. O drama dos paus de arara – A retirada da fome. *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951, p. 22.
- ⁶⁹ LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 72.
- ⁷⁰ SILVA, Álvares da e SILVA, Eugênio H. A tragédia dos deslocamentos nacionais - Sertanejos no asfalto, *O Cruzeiro*, 21 de abril de 1951, p. 22.
- ⁷¹ LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 76.
- ⁷² LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 71.
- ⁷³ LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 76.
- ⁷⁴ LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 71.
- ⁷⁵ LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 76.
- ⁷⁶ LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 76.
- ⁷⁷ LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, pp. 78 e 82.
- ⁷⁸ LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 76.
- ⁷⁹ MARTINS, João. O drama dos paus de arara – A retirada da fome. *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951, p. 22.
- ⁸⁰ LEMOS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955, p. 75.

Referências

ALFREDO JOSÉ GONÇALVES. Migrações Internas: evoluções e desafios. *Estudos Avançados* 15 (43), 2001.

CAMPOS, Daniela Queiroz. Um fazer imagem: a produção gráfica da revista *O Cruzeiro*. *Diálogos* v. 20 n. 1 (2016), 102-116.

CASCUDO, Câmara. *Dicionário do folclore brasileiro*. Rio de Janeiro: Ediouro, 1954.

COSTA, Helouise. *Aprenda a ver as coisas: fotojornalismo e modernidade na revista O Cruzeiro*. 1992. Dissertação (Mestrado), ECA – Escola de Comunicação e Artes, USP – Universidade de São Paulo, São Paulo.

COSTA, Melouise. Da fotografia de imprensa ao fotojornalismo. *Acervo: Revista do Arquivo Nacional*. Vol 6, n. 1-2 (jan.-dez. 1993). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1993.

DINIZ, Ariosvaldo da Silva. A iconografia do medo (imagens, imaginário e memória da cólera no século XIX). In: KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro (org.). *Imagem e memória: ensaios em antropologia visual*. Rio de Janeiro: Garamond, 2001.

DURHAN, Eunice Ribeiro. *A caminho da cidade – a vida rural e a migração para São Paulo*. São Paulo: Perspectiva, 1973.

FERRARI, Monica de Melo. *A migração nordestina para São Paulo no segundo governo Vargas (1951-1954). – secas e desigualdades regionais*. 160f. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, 2005.

FERREIRA, Jorge e BALLOT, Henri. Retirantes em São Paulo – Gado Humano. *O Cruzeiro* de 19 de abril de 1952.

FONTES, Paulo Roberto Ribeiro. *Comunidade operária, migração nordestina e lutas sociais: São Miguel Paulista (1945-1966)*. 412f. Tese (doutorado) Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2002.

FREUND, Gisèle. *Fotografia e sociedade*. Lisboa: Veja, 1995.

GRAHAM, Douglas H. e FILHO, Sérgio Buarque de Holanda. *Migrações internas no Brasil: 1972-1970*. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1984.

LEMONS, Ubiratan e MORAES, Mário. Uma tragédia brasileira – Os paus de arara. *O Cruzeiro*, de 22 de outubro de 1955.

MARTINS, Fontes. O trágico clico das secas – A odisséia do Nordeste. *O Cruzeiro*, 12 de maio de 1951.

MARTINS, João. O drama dos paus de arara - A retirada da fome. *O Cruzeiro*, 14 de abril de 1951.

MEYRER, Marlise Regina. Imagens e estereótipos na construção de uma visão do Brasil nos anos 1950. *Hist. R.*, Goiânia, v. 21, n. 2, p. 124–138, maio/ago. 2016

MORAIS, Fernando. *Chatô: o rei do Brasil, a vida de Assis Chateaubriand*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

MOREIRA, Neiva e BRAGA, Badaró. O Nordeste está de muda – Os paus de arara chegam ao paraíso. *O Cruzeiro*, 26 de abril de 1952.

MOURA, Ranielle Leal. José Medeiros e o fotojornalismo na Revista *O Cruzeiro*. 2018.

NETTO, Accioly. *O Império de papel: os bastidores de O Cruzeiro*. Porto Alegre: Editora Sulina 1998.

PREMIO “ESSO” DE REPORTAGEM – C\$50.000. *O Cruzeiro*, 31 de dezembro de 1955.
ROMANELLO, Jorge Luiz. Uma história da revista *O Cruzeiro* 1930-1960. In:

GAWRYSEWSKI, Alberto. *O Cruzeiro: uma revista (muito) Ilustrada*. Londrina: Universidade Estadual de Londrina/LEDI, 2009.

SANTOS, Marinês Ribeiro dos e MANNALA, Thaís. Modernidade e visualidade no projeto editorial da revista *O Cruzeiro* (1928-1945). *Visualidades*, Goiânia v.11 n.1 p. 149-171, jan-jun 2013.

SERPA, Leoní Teresinha Vieira. *A máscara da modernidade: a mulher na revista O Cruzeiro* (1928-1945).180 f. Dissertação (mestrado) – Universidade de Passo Fundo, 2003.

SERPA, Leoní. A contribuição de *O Cruzeiro* para com o jornalismo brasileiro (1928-1945). Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação. V Congresso Nacional de História da Mídia – São Paulo – 31 maio a 02 de junho de 2007.

SILVA, Álvares da e SILVA, Eugênio H. A tragédia dos deslocamentos nacionais - Sertanejos no asfalto, *O Cruzeiro*, 21 de abril de 1951.

SILVA, Álvares da e SILVA, Eugênio H. Arigós em paus de araras – A fuga da seca e da miséria *O Cruzeiro*, 12 de abril de 1952.

SILVA, Maria Aparecida de Moraes e MENEZES, Marilda Aparecida. Migrações rurais no Brasil: velhas e novas questões. *Revista Eletrônica do Nead*, Brasília/DF, v. 1, p. 1-14, 2007.

SILVA, Silvana Louzada da. *Fotojornalismo em revista: o fotojornalismo em O Cruzeiro e Manchete durante os governos de Juscelino Kubitschek e João Goulart*. 2004. Dissertação (mestrado), Universidade Federal Fluminense – UFF, Niterói.

SINGER, Paul. *Economia Política da Urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

SOARES, Raul. In: MOREIRA, Neiva e BRAGA, Badaró. O Nordeste está de muda – Os paus de arara chegam ao paraíso. *O Cruzeiro*, 26 de abril de 1952.

VIEIRA, Paula de Oliveira. *O lugar da mulher nas páginas de O Cruzeiro: o caso de Elegância e Beleza e Da Mulher para a mulher na década de 1960*. 132f. Dissertação (mestrado) – Programa de pós-graduação em História, Universidade Federal de Pelotas, 2014.

VILAÇA, Marcos Vinícios. *Em torno da sociologia do caminhão*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1969.

VILLA, Marco Antonio. *Quando eu vim-me embora: história da migração nordestina para São Paulo*. Rio de Janeiro: LaYa, 2017.

VILLA, Marco Antonio. *Vida e morte no sertão: história da secas no Nordeste nos séculos XIX e XX*. São Paulo: Editora Ática, 2001.