



Entre o interior e a capital: trabalhadores paraibanos migrantes no Setor da Construção

Between the countryside and the city: migrant workers of Paraíba in the Construction Sector

Maria Clara Lima Menezes
Mestre em Sociologia (2021 – 2023) pela Universidade Federal da Paraíba,
<https://orcid.org/0000-0002-3312-5315>, claraamenezess@gmail.com

Recebido em: 05/05/2023/ Aceito em: 20/06/2023
DOI: 10.12660/rm.v15n24.2023.89312

Resumo

O setor da construção aparece na história brasileira como um dos mais atuantes e lucrativos do último século. Neste artigo, nos detivemos nas tensões entre trabalho e migração como estímulo à uma condição migrante que marca a vida de trabalhadores da construção civil do estado da Paraíba, Brasil. Fizemos uso de entrevistas em profundidade com trabalhadores migrantes do setor, em conjunto a discussões teóricas amparadas pelas principais categorias envolvidas – trabalho, migração e setor da construção. Ao fim, identificamos as dificuldades que aparecem no convívio diário desses trabalhadores com a cidade e como são afetados por ela, desde dificuldades financeiras para se manter na capital a questões de sofrimento psíquico geradas pelas condições de trabalho.

Palavras-chave: Trabalhadores; Migração; Setor da Construção; Brasil; Paraíba.

Abstract

The Construction Sector stands out in Brazilian history as one of the most active and profitable in the last century. In this article, we focus on the tension between labour and migration as a stimulus to a migrant condition that shapes the lives of construction workers in the state of Paraíba, Brazil. We use in-depth interviews with migrant workers of the sector, along with theoretical discussions supported by the main categories involved – labour, migration, and Construction Sector. In the end, we identified the difficulties that emerge in the daily coexistence of these workers with the city and how they are affected by it, from financial difficulties to stay in the capital to issues of psychological distress generated by the labour conditions.

Keywords: Workers; Migration; Construction Sector; Brazil; Paraíba.

Introdução

A migração assume um papel relevante na história humana e, consecutivamente, na historiografia, desde seu início, com o deslocamento de indivíduos, famílias e/ou outros grupos sociais entre diferentes territórios (SAYAD, [1991] 1998; MENEZES, 2012; FUSCO; OJIMA, 2014; VILLA, 2017). Esses deslocamentos no espaço podem ser de curta ou longa distância, permanentes ou temporários, e ocorrer, principalmente, por questões políticas e econômicas diversas. Enquanto realidade estruturante de cidades e estruturada a partir da trajetória de vida de milhões de pessoas, ela passa a ocupar um lugar central na área da Sociologia e das demais ciências humanas e sociais, de modo geral. Ainda que as migrações para o país signifiquem uma marca da história colonial¹, elas também fazem parte do nosso presente, seja com o trânsito contemporâneo de indivíduos/grupos entre regiões do próprio território brasileiro que, apesar do pequeno decréscimo, ainda representam uma tendência de continuação². Ou, com os novos fluxos de migrantes estrangeiros, bem como de brasileiros para o exterior³.

A produção de pesquisas e trabalhos sobre o tema se atualiza com o passar dos anos e chega a representar um nicho de pesquisa mais atuante no Brasil a partir do século XX, com a intensificação de processos e atividades migratórias desde a segunda metade do século anterior. Nessa esteira de pesquisa, visualizamos uma porta para analisar como essa migração se faz no cotidiano de trabalhadores do setor da construção brasileiro, com foco no estado da Paraíba, na região Nordeste, e seus efeitos na estruturação não só das cidades, mas, também, como formuladora de subjetividades e sociabilidades entre diversos indivíduos e territórios. Seja no ambiente rural ou urbano; no campo ou na construção.

¹ Aqui, temos como exemplo a própria formação social brasileira com a vinda de nobres portugueses a fim de se estabelecer nessa nova capitania e os Ciclos da Borracha, que representou um amplo processo migratório entre regiões do próprio território brasileiro e países vizinhos, a partir do fim do século XIX.

² A partir de dados do IBGE, tem-se que os decréscimos nas migrações interestaduais foram de 5,2 milhões entre 1995-2000, para 4,6 milhões, entre 1999-2005, e de 4,4 milhões, de 2001-2006, para 3,2 milhões entre 2004-2009 (BAENINGER, 2011).

³ Segundo números do Itamaraty, a quantidade de brasileiros vivendo no exterior cresceu nos últimos anos, especialmente a partir de 2018, com cerca de 4,2% em 2020 (VALOR ECONÔMICO, 2021). A maioria deles vão para não mais voltar. Os questionamentos que ficam, então, são: qual a condição socioeconômica desses migrantes para o exterior? O que impulsiona esse deslocamento? Será que o teor dessa migração muda de acordo com o destino?

Essa ordem de ação em transição acha dois pontos de comunicação entre uma situação rural e uma urbana a partir da migração com sentido trabalho para o setor da construção das cidades. Garcia (1990) pontua que a relação entre as migrações e o desenvolvimento industrial não é falsa, apenas é insuficiente para explicar esses fluxos migratórios, “mas, apesar das variações e particularidades do processo, não resta dúvida de que a integração da população em sistemas mais produtivos, tanto urbanos como rurais, comanda a orientação e provavelmente o volume dos deslocamentos” (DURHAM, 1973, p. 34). É só a partir da análise das trajetórias individuais que é possível conceber motivos comuns ou disparidades profundas entre os comportamentos e motivações desses agentes e os efeitos da busca por possibilidades de reprodução social.

O espaço que a migração ocupa na vida desses trabalhadores – mesmo que de maneira não refletida – e nas Ciências Humanas de forma geral é, em si, social. Na esteira do que Sayad (1998) propõe, pensamos um espaço de descolamento que não é tão somente físico. Por isso se insere também enquanto problema e objeto. Nesse caso, não é o problema que cria o objeto, mas o próprio objeto que cria, consigo, na visão dos outros, os problemas – visualizado como os migrantes. À medida que as condições para a emigração se transformam, transforma-se, também, a própria emigração. E, claro, seus sujeitos.

Nesse esquema transitório constante, numa espécie de “provisoriedade contínua” (*ibidem*), temos como centro um sistema de outras disposições conectadas a contextos macros e micros, de acordo com as indicações que o trabalho ruralizado ou urbanizado propõe. Este último, visto como uma estabilidade instável, ao passo que o vínculo em carteira – parecido com o trabalho por produção sazonal no rural – pode, facilmente, se romper; ser desativado e posto “em aviso”. Em pausa. Essas duas vivências diferentes, mas similares em seus contextos rotativos e conflitantes, se mesclam no que propomos enquanto um sistema de disposições precário e precarizante diante das possibilidades, ambas instáveis, ofertadas aos nossos sujeitos de pesquisa e sujeitos à essa realidade transitória. Mantém-se um *habitus* precário, mesmo que em locais *físicos* minimamente distintos.

Este artigo é parte de uma agenda de pesquisa que contorna os fenômenos do setor da construção⁴ nos últimos anos e seus efeitos nas relações de trabalho e nos próprios trabalhadores, elegendo aqueles migrantes como nosso foco. Discussões macros, desenvolvidas anteriormente, subsidiaram a criação desta agenda e aparecem aqui como suportes para identificação desses perfis de trabalhadores e suas relações não só com o setor analisado, mas, também, com a capital João Pessoa, principal centro político e econômico do estado da Paraíba (MENEZES, 2020).

Aqui, buscamos contornar algumas discussões para relacionar, de maneira mais direta, trabalho e migração. E, com isso, a posição de sujeitos transitórios migrantes dentro da urbanidade a partir do setor da construção. No primeiro tópico deste artigo, visamos a perceber a presença do setor da construção como local para o possível 'recebimento' desse contingente migrante no espaço lido como urbano, a partir de suas características precárias e comum rotatividade. E, assim, seu efeito e papel na construção da urbanidade brasileira.

Num segundo momento, buscamos analisar as relações que esses trabalhadores mantêm com a cidade a partir de sua morada: a casa alugada perto da obra. Com a divisão de um mesmo local por cerca de oito indivíduos distintos, mas colegas de profissão, ela passa a ser um espaço de criação de um modo de agir próprio na cidade e o principal refúgio para esse trabalhador ao qual não é possibilitado grandes lazeres ou aspirações. Visamos a análise, portanto, de como a presença dos trabalhadores na cidade grande é sentida e pensada por eles. Ainda, suas relações com esse espaço – o da capital – e suas divisões estruturais próprias – entre bairros, distância para com outras cidades etc. A relação que eles mantêm com a casa alugada na capital ganha contornos mais objetivos, ao verificarmos, a partir dos gastos brutos, o que é requisitado para o trabalhador a fim de manter essa vida em transição contínua.

O lugar do setor da construção na formação da urbanidade brasileira

⁴ A indústria da construção foi considerada no decorrer desse trabalho pela categoria da Construção Civil da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE – 4120/4), que compreende a construção de edifícios comerciais ou familiares; escolas, hotéis, hospitais entre outros.

A migração e o trabalho no setor da construção aparecem como pontos distintos de um mesmo percurso social ao qual foi encaminhado o século passado. Como fruto desse processo social e de pesquisa, Menezes (1985, p. 152) coloca que

a migração, apesar de ser uma decisão pessoal é determinada pelo desenvolvimento do capitalismo, nas suas manifestações concretas no campo e na cidade. Leva-nos a esta conclusão a compreensão de que um dado fluxo migratório, num determinado momento histórico, tem como base real o processo histórico-concreto do desenvolvimento deste modo de produção.

Como parte desse processo de desenvolvimento da produção, o setor da construção toma a proa da economia brasileira desde o início do século XX, como atuante na promoção de muitos postos de trabalho e gerador de rendas e tributos (TEXEIRA; CARVALHO, 2015; CUNHA, 2012). Dessa relação, nossa proposta se assenta na identificação do setor como um local propício para recebimento dessa mão de obra migrante desde o século passado; seja entre diferentes países ou estados, cidades dentro de um mesmo estado e, como em nosso foco, entre os interiores do estado da Paraíba e sua capital, João Pessoa.

Ao partir da ideia inicial da migração como essa busca por condições materiais de existência por parte dos trabalhadores rurais e, agora vistos como urbanos, percebemos que a atividade na construção das grandes cidades aparece como uma possibilidade de emprego para os trabalhadores migrantes por ser capaz de absorver indivíduos com baixa escolarização formal e por ser composta de ciclos de trabalhos curtos⁵, mas que abriga uma mão de obra diversa e em diferentes contextos políticos e econômicos⁶.

Pontuamos, a partir de Silva (2018; 2019), que

o setor analisado também mantém suas características em períodos de grande crescimento econômico e industrial, como o caso do alto número de acidentes de trabalho durante o período da ditadura empresarial-militar (1964-1985), dada as mudanças nas relações de trabalho a partir da coerção política, do arrocho salarial, da instabilidade, do aumento das jornadas e do alto nível de rotatividade.

Dessa forma, esse lugar ocupado pela construção na formação das cidades e das subjetividades de trabalhadores que dela fazem parte, operam historicamente

⁵ Em 2017, 36% desses trabalhadores passavam, apenas, até 6 meses no emprego.

⁶ Em 2014, a Indústria da Construção possuía 8,7% do total da população ocupada do mercado de trabalho brasileiro; em 2015, esse número caiu para 8,5% e, em 2016, teve seu menor contingente dos últimos seis anos, com 8,0% do total da população ocupada.

na formulação de uma mão de obra advinda de um processo de migração e flexibilidade e que passa a ser inserida num ambiente precário e restrito.

Podemos pensar, então, que esse trânsito migrante se deu, em grande medida, a partir das mudanças socioeconômicas de cada década e tem representado uma oportunidade para perceber as ramificações dos processos produtivos que criam consigo novos polos de produção e demandam, nessa relação, uma mão de obra sempre à sua disposição, impulsionando os deslocamentos entre regiões de um mesmo território para atender a essa nova dinâmica produtiva. Historicamente, isso significou a junção de diferentes populações dentro de um mesmo agrupamento urbano e que tinham como vínculo a tentativa de emprego industrial estimulada a partir do Estado e do gargalo das contas externas durante essa transição socioeconômica e produtiva que marcou as décadas de 1930-1950 (FURTADO, [1964] 1984).

No início dessa transição,

havia, no entanto, uma disfunção do objetivo e da prática dessa nova meta nacional. O desenvolvimento viria como forma de modernizar a agricultura e obter maior produção, viabilizando o maior lucro através do consumo de maiores quantidades de sementes, de venenos e de insumos que alimentam a indústria da agricultura. Era uma modernização latente que não chegava às vias de fato da redistribuição de terras e da realocação de poderes dos latifundiários, ainda exploradores das massas de trabalhadores rurais (MENEZES, 2019, p. 10).

E o que se teve foi uma tecnificação do campo para corresponder às demandas produtivas dos novos e mutantes comércios; com novas formas de produzir – mecanizadas – e incentivos a perpetuação da monocultura com a mudanças dos tipos de semente e utilização do campo como uma indústria rural. No caso do Nordeste, em menor escala se comparada à de regiões mais industrializadas.

Ao mesmo tempo em que o campo modernizava suas técnicas, mesmo que de forma lenta e diferente entre os diversos espaços produtivos do país – especialmente entre o Sudeste e a imagem do Nordeste –, a indústria, nesse espaço urbano, ia ganhando novas formas. Esse processo foi acompanhado pelo desenvolvimento e estabelecimento do setor da construção como um dos elementos centrais da economia brasileira. Com os incentivos a crescente industrialização da produção e do espaço em vias de se tornar urbano, o setor da construção passa a crescer também, seja a partir de incentivos fiscais públicos, do Governo Federal ou privados, com bancos e grupos particulares (MENEZES, 2020).

Essa participação que o setor analisado possui em seus primeiros anos e que se mantém com o passar das décadas de forma ativa, é marcada por um alto índice de informalidade, acidentes de trabalho e rotatividade⁷ (SILVA, 2018; 2019; DIEESE, 2017). De acordo com dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados - CAGED (2017), o índice de rotatividade geral no Brasil foi de 4,6%. No caso da construção, esse número foi de 7,3%. As características elencadas, no que se refere a construção informal de seu mercado de trabalho, seus altos índices de rotatividade e acidentes, faz com que o setor se destaque ao apresentar uma configuração extremamente precária e flexível desde a sua formação.

Nessa união entre características precárias e precarizantes, fazemos uso da tese abordada por Castel (2005) ao questionar sobre “o que é ser protegido?” e assim visualizar que formas flexíveis e informais, amplamente existentes na sociedade brasileira e em seu mercado de trabalho, tendem a gerar um sentimento de insegurança permanente. Esses trabalhadores e/ou pessoas a procura de emprego são colocadas sempre à mercê de qualquer eventualidade ou acidente que estão conectados a sua função na sociedade atual e no seu setor de trabalho. Todos esses fatores constituem uma realidade da construção que, segundo Busnardo (2006, p. 54) é visto como “[...] uma categoria caracterizada por um processo de trabalho altamente desgastante, em geral formado por mão de obra abundante, mal paga e com baixo grau de instrução”.

Esse processo de completo desgaste presente nesse setor produtivo e em seus trabalhadores, abre margem para perpetuação de vínculos com características informais mesmo que ainda sejam formalizados em carteira. É notório pontuar que informalidade e formalidade do mercado laboral brasileiro apresentam distinções mínimas entre números e características, já que a construção da informalidade compreende

[...] as diferentes situações criadas pela economia informal, se por um lado respondem a demandas legítimas e encaminham possíveis soluções no âmbito da nova ordem econômica e social, por outro constituem focos de tensões e de desigualdades sociais, pois o vácuo de regras legais ou consensuais, num ambiente intensivo em

⁷ Utilizamos a noção de rotatividade, aqui, como a relação entre às admissões e o desligamento de trabalhadores de forma voluntária ou não, ocorridos num espaço delimitado de tempo (CHIAVENATO, 2009). Mas, pontuamos, também, seus efeitos na diferenciação que ocorre dentro e fora da obra, marcada por ciclos de trabalho e de profissionais distintos, de forma constante, para execução de funções específicas.

competitividade, causa maior grau de incerteza (CACCIAMALI, 2000, p. 153).

O padrão de informalidade e precariedade ao qual trabalhadores da construção constantemente são submetidos, torna-se, em sua constituição, uma marca do setor analisado e que tende a se reproduzir ao longo do tempo como uma condição vista *a priori*. Lombardi (2019, p. 30) pontua que “[...] as subcontratações passaram a ocupar um lugar central nas novas formas de gestão do trabalho, adotando a terceirização como estratégia de redução de custos sociais”. Uma realidade que já é em muito conhecida para os trabalhadores da construção não só na contemporaneidade.

Apesar desse sentimento de incerteza e de condições precárias vistas historicamente e levantadas acima que compõem diretamente o setor da construção, percebemos que ele ainda consegue empregar muitos trabalhadores, a maioria deles homens (*ibidem*), com média escolarização formal e que, muitas vezes, encontram no trabalho na construção um meio de mudança de vida, uma oportunidade de emprego mais certa e/ou um destino para o seu fluxo migratório (MENEZES, 1990; 2012; MENEZES, 2020).

A relação entre posição histórica na demanda industrializante do setor, a pretensa transição rural-urbana/campo-indústria e as migrações é alimentada para visualizar como esse contexto transitório, que se coloca como característica perene na vida de muitos trabalhadores, se cria e recria ao longo dos últimos cem anos, mais precisamente. O que dá corpo para as trajetórias contemporâneas dos trabalhadores recortados aqui e que tiveram início na década de 1990 e continuam até o presente momento. Algumas das mudanças sociais formativas desses processos podem ficar mais nítidas a partir desses movimentos individuais.

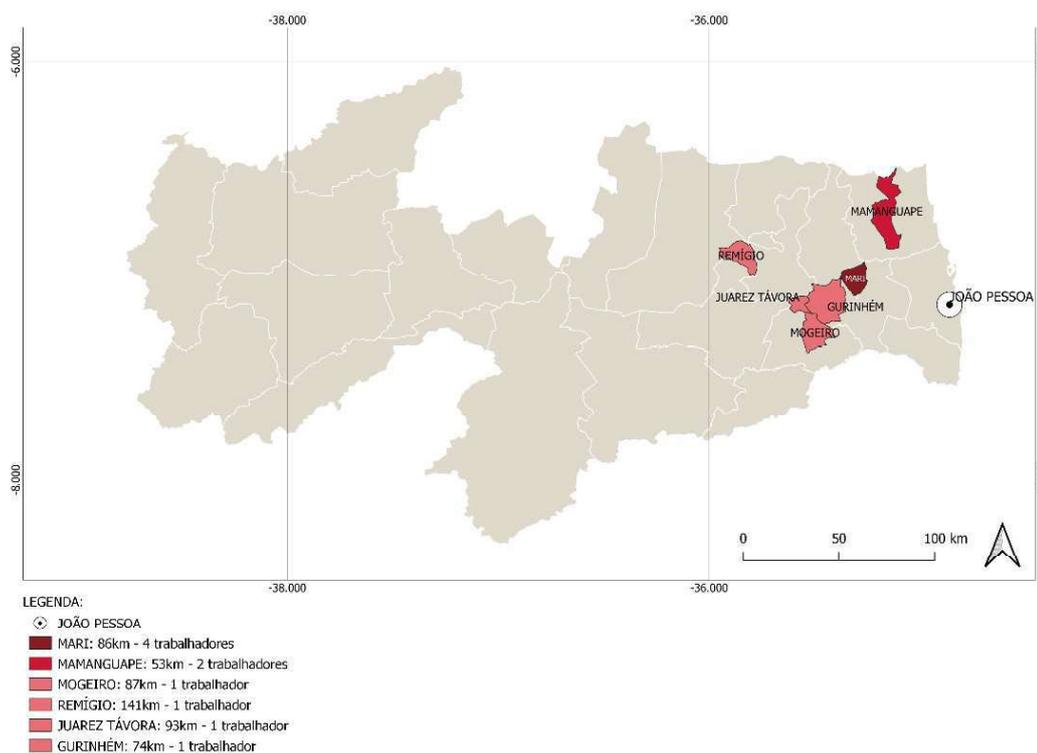
Nosso objetivo residiu na análise das trajetórias de trabalho-vida desses sujeitos em transição e de como, a partir destas primeiras, o setor da construção se constitui como destino provável para a recepção dessa população migrante provenientes de zonas rurais e interioranas do estado da Paraíba. Esse modo de ‘promoção de uma recepção’ aos trabalhadores migrantes que o setor analisado apresenta durante sua trajetória, nos termos em que chamamos e analisamos aqui, se dá, em grande medida, a partir da pequena distância entre microrregiões da Zona da Mata paraibana – de onde a maioria dos trabalhadores analisados são originários – e a capital do estado, como pode ser visto no Mapa 1, abaixo.

Do nosso quantitativo de dez trabalhadores analisados propriamente aqui, quatro são do município de Mari, dois de Mamanguape, e outros quatro divididos em municípios diferentes: Gurinhém, Juárez Távora, Remígio e Sobrado. Os três primeiros e que abrigam os quatro trabalhadores restantes estão localizados no Agreste paraibano. De acordo com o nosso mapa, o município que mais se distancia da capital do estado, João Pessoa, é Remígio, localizado no Curimataú Ocidental, divisa com a zona da Borborema. Logo seguida por Mogeiro e Mari, como as cidades mais distantes. O trajeto regular dos trabalhadores situados na capital é, em média, de uma a duas horas de viagem, a considerar seu meio de transporte e o trânsito – feito, geralmente, a partir de *alternativo*⁸ ou motocicleta própria.

Dado essa pequena distância física entre o interior e a capital, além de uma facilidade para entrar na obra em qualquer um de seus ciclos, o emprego na construção para esses trabalhadores antes rurais e interioranos, viventes a partir de *bicos* ou empregos clandestinos, aparece a partir de indicações de amigos, conhecidos e/ou empregadores no espaço ruralizado anterior.

Mapa 1 – Origem e quantidade de trabalhadores migrantes de acordo com os municípios e as distâncias da capital, João Pessoa

⁸ Conhecido como *alternativo*, carros de transportes pessoais são usados constantemente entre cidades do interior do estado ou até mesmo entre municípios próximos onde o transporte público-privado não é efetivo ou regular, como entre Cabedelo e João Pessoa. Os carros alternativos são a principal forma de locomoção dos trabalhadores migrantes, em que os contratos podem ser arranjos mensalmente ou em apenas uma das rotas na semana, como a ida ou a volta. Mais caros, mas talvez menos instável que os ônibus (por vezes).



Fonte: dados do IBGE. Elaboração própria, 2022.

Ao não demandar em sua concepção uma formação técnica especializada para o desenvolvimento das funções ‘básicas’ – salvo o emprego de técnicos em segurança do trabalho e organizacional, engenheiros etc. – o setor abre margem para receber uma mão de obra que aprende o seu ofício fazendo, no dia a dia do trabalho e no espaço concreto de transformação das formas e materiais. Então, ocorre uma não demanda por uma alta escolarização aliado à uma reprodução de um trabalho cíclico, delimitado por fases distintas e independentes. Portanto, a execução de funções diferentes dentro de uma mesma obra, (re)cria nesses trabalhadores condições sociais parecidas com as experienciadas por eles em seus contextos de origem; numa espécie de disposições precarizantes semelhantes referentes à experiência vivenciada no contexto laboral anterior e ruralizado, também precário.

Numa espécie de ‘cumplicidade ontológica’ (BOURDIEU, [2000] 2021; PETERS, 2013), esse novo trabalho, agora no contexto urbano, pode se assemelhar ao trabalho desenvolvido por eles em seus territórios rurais, especialmente se comparado aos ciclos – dado os picos e baixas da colheita – e a pouca exigência por uma mão de obra com maior educação formal. Com isso, mesmo que o trabalho na construção não represente uma ruptura real com a condição de exploração da força

de trabalho, para o trabalhador em migração, ele adquire a representação de uma oportunidade de sair da vida de sujeição e obter melhores condições de reprodução material, mesmo de forma instável, como uma de suas únicas vias possíveis.

O que a construção oferece a seus trabalhadores é uma possibilidade de melhor manter sua reprodução social num mundo que não necessariamente traz as marcas características daquele visto anteriormente, mesmo que as afirme e delas se alimente em sua composição. A vida na construção é seu mecanismo de reprodução material e apreensão de um ofício, visto, propagado e aprendido na prática cotidiana, orientado por uma vontade interior de mudança de vida que demanda uma atitude própria de mínimo distanciamento com sua realidade anterior, mesmo que apenas a partir da função laboral exercida.

A partir dessa apreensão, voltamo-nos para uma migração que tem como um dos principais objetivos a reprodução econômica a partir do trabalho na construção nesses centros urbanos. Percebemos que, no nosso caso, o trabalho no setor urbano não conforma simultaneamente um novo modo de agir e orienta as disposições de seus agentes dentro desse novo território. Vivenciar o trabalho, ao mesmo tempo em que compõe a base para sua reprodução social e moral, pode se mostrar como um dos mecanismos principais presentes nessas trajetórias.

O que acaba acontecendo com os trabalhadores migrantes e com aqueles vistos aqui inseridos no setor da construção, é que a vivência da cidade – como local de distintas sociabilidades e formas de convivência – não aparece para eles, aos ficarem restrito ao espaço físico e simbólico da obra durante toda a semana. Portanto, esse emprego se transmite numa dificuldade de abarcar de maneira qualitativa as pessoas em migração e trabalhadores. Aqueles que encontram dificuldades em se estabelecerem nesses novos territórios urbanos e na conformação de um modo de vida e comportamento que seja condizente com sua nova posição laboral e social. Transmutados, assim, na dificuldade de criação de um novo *habitus* e agência de vida (PETERS, 2013) diante da imensidão que a cidade os apresenta.

Nesse sentido, levamos este fato em consideração ao modificar a ordem trazida por Sá (2019) de ‘vida-trabalho’ ao visualizá-la como ‘trabalho-vida’, ao passo que é a função laboral que esse indivíduo ocupa na construção de sua possibilidade de reprodução social frente ao espaço da construção que limitará sua agência no setor urbano. Essa, dominada constantemente pelo dia a dia na obra e as incursões furtivas na vida interiorana, a partir das viagens aos fins de semana.

Ao levarmos em conta essa relação, podemos opor a ordem de identificação para perceber que, o que se tem é a formação de um sujeito e pretensa liberdade a partir do trabalho no capitalismo contemporâneo, nas figuras tanto do setor da construção quanto da cidade, e a formação de um sistema de disposições ao trabalho precário, rotativo e flexível como marcas estruturais do mercado de trabalho brasileiro que pouco se modifica a partir da criação de uma cultura mínima de trabalho assalariado; seja no campo ou na cidade. Assim, podemos pensar como esses deslocamentos com sentido trabalho causam um efeito não só de mudança econômica, mas, também, reprodutora de uma conduta social ruralizada, ao passo que o 'eu' que vê no emprego na construção o seu destino – pelo menos temporário – e a partir dele orienta o seu eu social e sua família não tem margem, por outro lado, para se adaptar ou se reconstruir nesse novo espaço urbanizado.

Apontamos, portanto, para uma migração que não é o objetivo principal e que adota um caráter mais reversível (GARCIA, 1990; DOMENACH; PICOUE, 1990). A migração, nesse caso, serve de ponto de intermédio entre uma situação rural, que sofre declínios constantes – relacionados à capacidade produtiva e consequente apropriação da força de trabalho disponível nas suas localidades de origem –, ao passo que a industrialização da produção passa a ser intensificada e há, nesse novo domínio, um setor urbano que necessita de mão de obra. É a união entre esses dois fatores o que alimenta a relação rural-urbano/campo-cidade dentro das trajetórias desses trabalhadores e na própria reprodução da sua força de trabalho familiar (GARCIA, 1990).

Essa transição entre uma situação e outra através do movimento de deslocamento torna-se necessária para tentar fugir da condição de *sujeito* existente e, assim, como forma de reproduzir-se socialmente na sua terra de origem em um momento posterior. A transição de trabalhadores e postos de trabalhos significa, por si, um lugar a ser percebido diante da realidade de constante deslocamento, tendo na migração um sentido para estrutura de sua realidade nessa dupla vida compartilhada entre sua casa, seu lugar de morada e seu local de trabalho. Como formas não excludentes, mas construtoras de duas realidades de vida distintas.

A migração/transição permite a possibilidade de adquirir condições econômicas para comprar bens em sua terra natal e voltar para lá quando a situação se apresentar mais confortável. 'O Sul' (*ibidem*), como os trabalhadores chamavam, é um campo de possibilidade para a própria reprodução da sua vida e de sua família no

setor rural. Em nosso caso, o ‘Sul’ ganha a conotação da cidade grande, diferente de onde esses trabalhadores se originam e onde se tem, atualmente, vagas de emprego disponíveis.

Pensar no público que foi objetivado aqui – trabalhadores em migração com origens rurais – nos acende o alerta de como essa transição entre uma realidade e outra encontra diversas dificuldades dentro das trajetórias e da própria historiografia de modo geral. Onde, de um lado, tem-se uma disposição ao trabalho rural, com ciclos naturais e uma racionalidade própria, mas, ainda, um trabalho braçal e rotativo, ao considerar que “[...] a diferença das estações condiciona o ritmo dos trabalhos agrícolas e da vida social” (GARCIA, 1990, p. 13). De outro, tem-se um trabalho igualmente braçal e rotativo, mas agora dentro de uma estrutura férrea – tanto físico quando simbolicamente – que apresenta condições econômicas e sociais vacilantes para reprodução desses trabalhadores nesse novo ambiente urbano.

O que se tem é uma tentativa de romper com o *habitus* ruralizado a partir dessa presença nas cidades, seja objetivamente ou de forma passiva, ao pensar que

à medida que evolui, a organização econômica tende a se impor como um sistema quase autônomo que espera e exige do indivíduo um certo tipo de prática e de disposições econômicas adquirido e assimilado insensivelmente por meio da educação implícita e explícita, o espírito do cálculo de previsão tende, desse modo, a aparecer como incontestável, porque a “racionalização” é a atmosfera da qual se alimenta (BOURDIEU, [2000] 2021, p. 39).

Entretanto, essa transição encontra bifurcações ao pensarmos na diferença entre as estruturas econômicas e temporais. Nesse caso, acrescentamos a dimensão social ao perceber que essas estruturas agem na conformação de uma nova sociabilidade que luta para se tornar ‘padrão’ já que “a adaptação a uma ordem econômica e social, qualquer que seja ela, supõe um conjunto de conhecimentos transmitidos pela educação difundida ou específica, ciências práticas solidárias a um *éthos* que permite agir com razoáveis probabilidades de sucesso” (*ibidem*, p. 43). Tem os trabalhadores migrantes a possibilidade ou vontade de introjeção desse *éthos* urbano e industrial a partir do trabalho na construção a fim de modificar sua socialização anterior? Ou, percebemos que a hipótese de coexistência de um sistema de disposições orientados no/para o campo se coloca também na capital e passa a reproduzir um *habitus* ruralizado e precário já que a cidade não se coloca como um espaço propício para cultivar outros vínculos além dos laborais?

É nessa transição rural-urbana/campo-cidade constante e na percepção dicotômica que marca o sistema social e econômico brasileiro que a relação entre o agente e estrutura se organiza no pensamento migratório. O que pensamos ao debater o setor da construção e o processo de migração constante como um aspecto social, foi a compreensão de um *processus* da estrutura da consciência temporal que está associada, no nosso caso, tanto à condição rural quanto a entrada no mundo mais urbanizado a partir do setor produtivo em foco.

Ao tomar como centralidade essas discussões, visualizamos como o setor da construção opera como um espaço para a reprodução de um *habitus* precário, mesmo no ambiente urbano, ao considerarmos sua posição enquanto um *subespaço rural* (MAIA, 1994; 2000) e sua realidade de agregador dessa mão de obra migrante altamente disponível, reféns de uma rotatividade estrutural e externamente incapacitados de rebater a situação diária, já que estão envoltos numa rede tensões, deslocamentos constantes e uma cultura do trabalho qualitativa quase inexistente diante das coerções diárias.

A relação entre os trabalhadores migrantes e a capital

No tópico acima pensamos como a relação do crescimento do setor da construção esteve ligada a ascensão da face mais urbanizada das cidades; como fruto de um processo de modernização sempre em construção. A relação de ‘desencantamento do mundo do engenho’ trazida por Garcia (1990), numa apreensão weberiana da ação social dominada de forma pessoal, nos auxilia pensar as formas de dominação nascidas nesse período transitório enquanto um local instável feito por e para os trabalhadores migrantes da construção.

Essas relações se tornam importantes para averiguar como o setor urbano se coloca como campo propício e inquisitivo na formação de uma nova sociabilidade e de transformações cotidianas nos cenários trabalhistas, vista na tentativa de sobreposição a esse modo de vida urbano. De acordo com as dificuldades de se adaptar em um novo contexto social e laboral como uma realidade para os trabalhadores urbanos, nos permitimos pensar problemas sociológicos, à exemplo do ‘direito à cidade’ que, no éculo XXI, se coloca como uma barreira do próprio capitalismo e seu modo de produção ‘dinâmico’, mas que potencializa o lucro em todos os esquemas de vida e trabalho possíveis, inviabilizando uma capacidade de

reprodução social mais ‘orgânica’ entre essas diferentes camadas de trabalhadores. Essa exclusão se coloca como uma das formas de pensar essa transição não só do modo de produção, mas, também, de uma arquitetura estrutural, simbólica e social que se modifica de década em década e cria consigo novos modos de socialização; novas formas de encarar a cidade. E, se você tiver ‘sorte’, ser encarado por ela.

Nosso foco de análise, a cidade de João Pessoa, está localizada na mesorregião da Zona da Mata paraibana que designa, também, a faixa litorânea do estado. Desde sua estruturação enquanto cidade no século XVI, ela começa com uma vila situada mais a zona norte, o que contempla o centro da cidade, local onde ela nasce a partir do Rio Paraíba. Também, a parte que agrega a cidade de Cabedelo, onde ficava a zona estratégica de luta durante dominação filipina na figura da Fortaleza de Santa Catarina, localizada na Ponta de Matos, na cidade de Cabedelo-PB e com construção datada de 1586 (BARRETO, 1958). Essas regiões estão conectadas não apenas em sua forma geográfica, mas, também, a partir do trânsito constante de pessoas entre esses lugares e por já ter recebido, em algum momento de suas trajetórias, alguns dos trabalhadores migrantes analisados aqui.

Os sujeitos em migração demonstram um público que se cria e recria a partir das tensões entre um mundo rural e um urbano, mesmo que não haja um corte significativo entre eles. Nossos sujeitos de pesquisa são trabalhadores rurais que começam suas trajetórias para o trabalho no Setor da Construção na capital do estado da Paraíba, João Pessoa, ainda no século passado, no início da década de 1990, e nele estão até o tempo presente. Outros, mais jovens, que iniciam neste setor produtivo no período da pandemia do Covid-19, com vínculos de menos de seis meses. Para além das conversas informais e debates em grupo, foram realizados contatos exploratórios nos canteiros de obra e dez entrevistas em profundidade, com duração média de duas horas, entre os meses de abril e outubro do ano de 2022. O roteiro original de entrevista se dividiu em quatro partes: 1) perfil geral do entrevistado, núcleo familiar, infância e educação; 2) entrada no mundo do trabalho e mudanças nas condições socioeconômicas; 3) condições de trabalho no setor analisado e em sua trajetória laboral, como um todo; e, por último, 4) trabalho, perspectivas, posicionamentos políticos e núcleos de socialização.

A escolha pelos nossos sujeitos se deu a partir de indicações entre trabalhadores na fase exploratória da pesquisa, proximidades geográficas entre os prédios e interesse/disponibilidade em participar do estudo. Das dez entrevistas

realizadas, duas foram com trabalhadores que moravam e trabalhavam no bairro de Manaíra e, as outras oito, com um grupo de trabalhadores moradores do bairro do Altiplano, onde dividem uma casa alugada e trabalham todos para a mesma empresa. Desse grupo de oito pessoas, apenas dois deles não atuavam perto da morada, onde um trabalhava numa obra em Cabo Branco (bairro vizinho ao Altiplano) e o outro, em Manaíra.

As entrevistas foram realizadas na casa dos trabalhadores, depois de seus horários de trabalho, e se dividiram em conversas coletivas e relatos individuais. Como o espaço da casa era pequeno, constantemente os trabalhadores ficavam no mesmo local, onde puderam, assim, interromper e complementar um ao outro. Importante dizer que, no decorrer desse contato, o grupo visto inicialmente se modificou, em virtude de demissões, férias e trabalhadores que já estavam em aviso prévio e voltaram para suas cidades de origem.

Para os trabalhadores da construção situados na capital do estado, João Pessoa, a percepção socio temporal de seu próprio processo de transição entre um contexto e outro é alimentada ainda mais pelas estruturas econômicas de seu tempo e de sua condição precária enquanto trabalhador formalizado que transita pela informalidade. Essas dimensões ficam mais visíveis a partir dos relatos dos entrevistados e que ora completam e outras vezes desconstruem o modelo de migração fixado no imaginário social brasileiro, tendo no trabalhador rural a imagem de atraso. Entretanto, as dificuldades dessa condição persistem mesmo com os passar das décadas e da ampliação de políticas públicas de emprego e renda. Seja na capital ou no campo.

Quando na cidade grande, esse ambiente da obra e da casa alugada, dividido por 6 a 8 trabalhadores por vez⁹, de maneira rotativa, se apresentam, então, como um dos únicos espaços possíveis para a sociabilidade desses sujeitos. Sua vida em casa, no interior, acontece apenas aos fins de semana, e sem o contato diário com alguma forma de vivência que não seja só a laboral, como fica o sentimento desse trabalhador em relação a sua situação atual? Como Henrique¹⁰, trabalhador oriundo da cidade

⁹ No momento de nosso primeiro contato, estavam presentes na casa cerca de 7 trabalhadores, simultaneamente. Com o passar das semanas, alguns deles voltaram para o interior e outro, que estava em período de férias, Paulo, retornaram à casa. Entre idas e vindas, admissões e demissões, a casa chegou a ser ocupada por 8 trabalhadores de uma única vez.

¹⁰ Nascido em Mari, pequeno município ainda na Zona da Mara paraibana, Henrique é um homem preto de 26 anos, casado e com filho e que migrou pela primeira vez para João Pessoa em 2022, ano de nosso contato.

interiorana de Mari, Zona da Mata paraibana, coloca “*e eu for sair, na praia, não sobra dinheiro pra casa*”. Portanto, o divertimento dentro da cidade no tempo da sua semana exaustiva de trabalho é quase impossível, pois se escolher sair para se divertir não sobra dinheiro para levar para casa. Ele tinha acabado de ter uma filha e nesse mesmo período mudou para a capital, além da saudade grande, as pressões de fornecer para sua família também foram ampliadas.

Na grande maioria das vezes, as questões monetárias os inibem a procurar um *hobby*, um passeio ou algo que o faça usufruir desse local mais urbanizado para além do espaço da obra. Dida¹¹, que está na capital desde 2011, vê a vida na cidade grande de maneira quase claustrofóbica. Como fica aparente também na fala e modo de agir de outros colegas presentes, já que “*aqui a pessoa é presa, não tem como sair. De vez em quando preciso se distrair*”. Quanto a isso, ele desenvolveu um *hobby* que tem vínculo com sua antiga paixão pelo futebol quando no interior.

Essa paixão pôde ser percebida quando da chegada no nosso primeiro dia de entrevistas na casa compartilhada. Ele não estava lá neste momento, pois tinha ido jogar uma ‘pelada’ com uns colegas na praia próxima ao bairro. A distância a pé é de cerca de 3km. Sua principal forma de divertimento ocorre, então, quando consegue ir à praia jogar ou assistir à jogos de futebol na TV, também. Essas, em bares próximos a orla, já que na casa não há uma TV a ser compartilhada. E quando foi o dia de nosso contato, ele estava tentando acompanhar simultaneamente o jogo o Flamengo, seu time de coração.

Esse tempo na cidade faz com que voltar para casa, no interior e onde sua família está e ter esse tempo compartilhado, torne-se uma vontade constante, mas, também, um receio. Isso porque toda viagem é paga pelos próprios trabalhadores. Assim, voltar para o interior nos fins de semana passa a ser uma luta constante no decorrer da semana de trabalho, já que o receio de não ter o dinheiro para manter esse trânsito ou contato coloca-se como um imperativo de frustração em suas trajetórias.

O trânsito constante entre uma localidade e outra, um sentimento de responsabilidade e outro – ora com o trabalho, ora com a família e sua condição de

¹¹ Trabalhador migrante também da cidade de Mari/PB, como Henrique e Jorge, e apelidado a partir de sua paixão por futebol e pelo Clube do Flamengo. Dida é um homem negro de 31 anos, casado e com dois filhos, e que já trabalhou em outros estados, na primeira vez que migrou, mas que se assentou em João Pessoa em 2011, como local principal de sua atividade laboral.

manutenção a partir desse emprego árduo e instável na Construção – permeia a semana na obra e o fim de semana na casa do interior com suas famílias. Os cinco dias na capital – de segunda a sexta – não seriam um problema caso o fim de semana estivesse assegurado, seja a partir de um auxílio direto pela empresa com as respectivas despesas e/ou por um salário maior. Para Dida e demais trabalhadores entrevistados, o trânsito constante não é um problema, mas apenas a falta de apoio da empresa, pois se ela “[...] desse o dinheiro da gasolina, eu ia e vinha todo dia, todo dia”.

A volta para casa não é condicionada pela falta de tempo, mas por condições quase que totalmente materiais. Do mesmo jeito que a vida na capital não é senão uma oportunidade de trabalho que pode auxiliar em sua reprodução social imediata. Ele mesmo diz que adora o seu trabalho e não se vê saindo da Construção. Porém, permeia sua fala com aspirações de abrir um negócio próprio para a esposa ou um com seu irmão, que é um gesseiro de ‘mão cheia’. Se ambos conseguissem abrir essa loja no interior, além de ganharem acima do que ele ganha atualmente no emprego assalariado da construção na capital, também estaria em casa e os gastos para se manter na cidade, conseqüentemente, não existiriam.

Mesmo que nossos sujeitos analisados não atendam a essa dinâmica mais própria daqueles que vivem e trabalham na cidade, como local próprio de construção de suas sociabilidades, eles se posicionam numa face mais marginalizada mesmo dentro de um bairro elitizado, como é o caso do Altiplano. A casa compartilhada está localizada na margem externa do bairro, próximo ao contorno dos bairros vizinhos – Portal do Sol e Bancários – e mais a periferia deste último, a comunidade do Timbó.

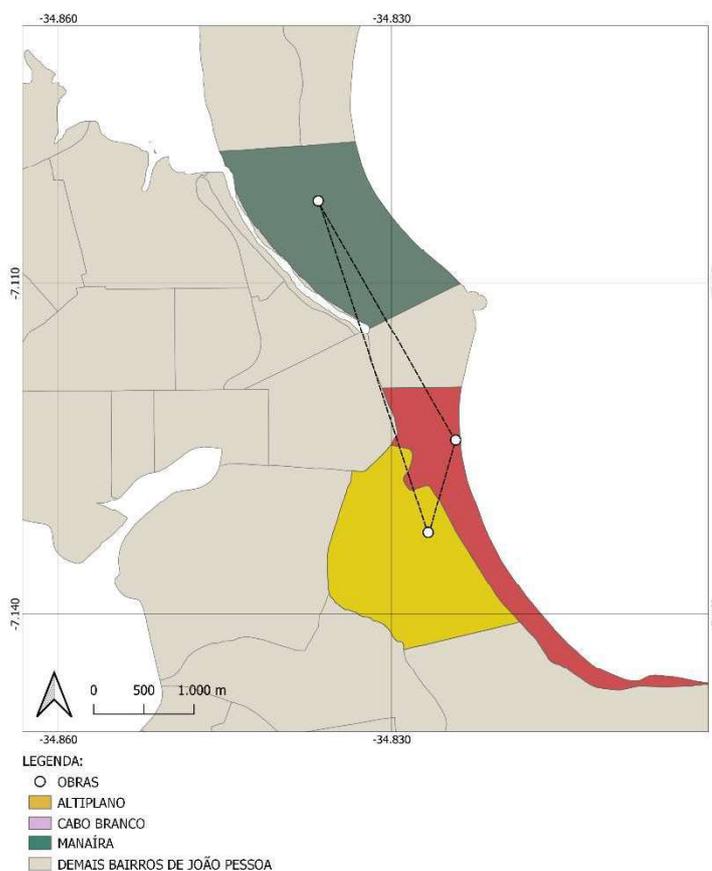
As vilas existentes nessa rua são, originalmente, divisões de terras familiares onde cada membro tinha uma casa/espço na rua da vila. Antigamente, poucos eram os casos de famílias externas que moravam nas vilas, a maioria a ser dividida entre famílias nucleares dentro de uma mais extensa. Desse momento em diante, quando alguns membros foram falecendo, vendendo suas casas ou mudando por várias questões, começou uma ocupação das vilas localizadas nessa margem com o compartilhamento de pessoas, agora, de lugares diferentes, como é o caso de nossos trabalhadores.

O bairro do Altiplano está localizado na Zona Leste da cidade, perto do limite do que seria a orla urbana. Como podemos ver no Mapa 2, abaixo, a distância geográfica entre um bairro e outro dentro desse grupo elencado não é muito grande,

dado o tamanho mediano da cidade como um todo. O Altiplano, em amarelo, está localizado na parte acidentada da cidade, num planalto, acima do Cabo Branco e, consecutivamente, acima da Barreira do Cabo Branco. Para passar de um para outro, só é possível a partir de duas vias principais, uma que interliga o Centro da cidade a Orla, na figura da Avenida Beira Rio. Outra, que liga diretamente a parte baixa e alta dos bairros, a partir da barreira do Cabo Branco, na extremidade do Altiplano.

Esta última via, mesmo modificada nos anos recentes, ainda serve, inclusive para os trabalhadores, como esse lugar de passagem entre um bairro e outro. Porém, com a transformação dela em única via de descida entre os bairros citados, os carros passam a ter velocidades maiores e a se tornar perigoso a ida a pé por esse caminho. Todos os nossos trabalhadores fazem, no entanto, esse percurso todo a pé, seja entre a casa no Altiplano e a obra no mesmo bairro. Ou entre o bairro onde moram e o Cabo Branco ou Manaíra. Este último, o mais afastado dentro do recorte das obras analisadas.

Mapa 2 – Obras trabalhadas na capital e os bairros



Fonte: dados do IBGE. Elaboração própria, 2022.

No Mapa 2, acima, fizemos uma espécie de triangulação desses caminhos percorridos pelos trabalhadores numa forma de transitar entre seus destinos laborais, sendo o bairro de Cabo Branco, em coral no mapa, enquanto Manaíra pode ser encontrado na cor verde.

Se formos pensar na distância efetiva percorrida por esses trabalhadores, entre a casa alugada e as obras trabalhadas, ela fica entre menos de um quilômetro para a obra do Altiplano; mais de dois para o Cabo Branco e, quase cinco quilômetros para Manaíra. Na Tabela 1, abaixo, mostramos a quantidade real dos percursos diários feito pelos trabalhadores, a pé, tanto para ir quanto para voltar. Como mencionamos anteriormente, a empresa não disponibiliza o vale-transporte para aqueles que são do interior, mesmo que esses também tenham que se deslocar entre a obra e a casa na cidade. Quando chegam em casa, o cansaço do dia trabalhado unido a caminhada para ir e voltar, faz com que a força seja mínima para buscar, quando possível, qualquer forma de lazer fora de casa e diferente daquele obtido com seus colegas e/ou nesse mesmo ambiente relativamente restrito da vila onde moram.

Tabela 1 – Trabalho e Moradia

Obras	Trabalhadores	Distância entre a obra e a casa (em KM) *
Altiplano	5	0,9
Cabo Branco	1	2,4
Manaíra	2	4,7

*Esse trajeto é feito a pé.

Fonte: dados primários. Elaboração própria, 2022.

O nosso trabalhador mais novo e amante do skate, Bob¹², menciona que às vezes gostaria mais de ir à praça para andar de skate com seus amigos da capital. No entanto, o local de reunião deles é no bairro de Manaíra, em seu limite, ficando a mais

¹² Bob, nome fictício escolhido pela paixão desse trabalhador por skate e que constitui seu principal hobby na cidade, é um jovem branco de 18 anos da cidade de Mamanguape/PB, e que está em seu primeiro emprego *fichado* e na capital do estado, graças a indicação de seu tio, Paulo, trabalhador de Recursos Humanos da empresa em que ambos compartilham o vínculo.

de cinco quilômetros de distância da casa dos trabalhadores. Assim, como forma de economizar, ele teria de ir e voltar a pé, o que se torna inviável diante do cansaço e possível hora de retorno. Mesmo assim, ele, junto a Dida, compõe o público mais ativo da casa, ao passo que frequenta a academia nas proximidades da casa e ainda tem essa possibilidade de lazer e *hobby*, que é o skate, para ele.

A economia que Bob quer fazer, diferente da de seus colegas visando ao sustento da família no interior, é para que consiga comprar uma moto nos próximos anos. Quem sabe para economizar no combustível do trajeto entre a capital e sua cidade. Ou, para montar um negócio próprio ou um concurso, ao deixar a construção e focar em sua faculdade de História. Os valores que os trabalhadores gastam de transporte entre sua casa na cidade e sua casa no interior toma quase que 25% dos seus rendimentos mensais, especialmente para aqueles que ainda vão e voltam de ônibus ou *alternativos*. Se morar na obra, o gasto com moradia não existe. Como era o caso dos nossos dois primeiros entrevistados no decorrer da pesquisa, os trabalhadores mais velhos e antigos no setor que estavam empregados em obras do bairro de Manaíra nos momentos de nossos encontros.

Caso necessite arcar com os custos do transporte e, ainda, com os de manutenção na casa da cidade, esse quantitativo para despesas mensais, que era de 25%, pode ir para 30/35% de seu orçamento mensal. Para aqueles que vão e voltam de transportes próprios, no caso da motocicleta, esse gasto diminui um pouco, chegando, com o consumo da casa, a cerca de 15/20% de seus salários, como podemos ter uma ideia mais bem acabada a partir das tabelas 2 e 3, a seguir.

Tabela 2 – Gastos com transporte dos trabalhadores migrantes da Construção em João Pessoa (valores brutos em reais, R\$)

	Valor semanal	Total mensal
Motocicleta (gasolina)	30	120
Carro alternativo*	70	280

*A motocicleta é propriedade do trabalhador. Os custos podem variar, então, caso algum reparo seja necessário.

*Carros de terceiros acordados para levá-los e buscá-los na moradia em João Pessoa. Cada viagem custa, em média, R\$35.

Fonte: dados primários. Elaboração própria, 2022.

Tabela 3 – Gastos estruturais para se manter em João Pessoa (valores brutos em reais, R\$)¹³

	Valor total	Individual
Aluguel	550	
Água	Inclusa	
Internet	100	
Gás (botijão)	120	
Energia	50	
		117,10

*A comida também é comprada com eles, para jantar e a proteína para o almoço. A empresa disponibiliza apenas uma cesta básica que fica quase que inteiramente na obra para fazer o almoço deles.

Fonte: dados primários. Elaboração própria, 2022.

São quatro os sujeitos que fazem esse trajeto de motocicleta, compartilhando duas motos, já que são colegas de casa e, no caso de Henrique e Jorge¹⁴, amigos de longa data que moram na mesma cidade, Mari. Para os que são solteiros e/ou não

¹³ Os valores foram contabilizados do momento de nosso encontro, no segundo semestre de 2022, e dividido de acordo com a quantidade de pessoas na casa, que eram 7, ao levar em conta os desligamentos e os que estavam em períodos de férias.

¹⁴ Amigo de longa data de Henrique, também de Mari/PB, Jorge é um homem negro de 31 anos, casado e com filho. Veio para João Pessoa em razão do convite do amigo, acreditando ter aqui mais possibilidades de emprego. Teve uma infância difícil, pouco contato com o pai agricultor e desde cedo teve que trabalhar para auxiliar sua mãe solo. Teve passagens pelo corte de cana de estados vizinhos – Pernambuco e Rio Grande do Norte – e, apesar de achar a Construção extremamente desgastante, é uma atividade que gosta de desempenhar e que foi indicada por um empregador anterior que é fazendeiro e construtor.

necessitam arcar com os custos completos de uma casa, como Bob e seu tio Paulo¹⁵, esses custos tendem a diminuir minimamente quando considerado o orçamento mensal geral. Entretanto, mantêm-se, ainda, em cerca de 20/25% do salário dos trabalhadores, já que a metade do grupo dos dez trabalhadores analisados recebia um salário mínimo¹⁶, ficando a cargo de comissões instáveis caso realizassem outras funções na obra.

Na Tabela 2, podemos ver a disparidade entre os custos daqueles que fazem o trajeto para o interior por motocicleta ou carro alternativo. No segundo caso, chega a ser mais que o dobro do valor utilizando pela motocicleta própria. Nesse caso, chamamos a atenção para o fato de que como é veículo próprio, esses custos podem variar de mês para mês caso seja necessário fazer uma avaliação, troca, reparo ou algo mais na moto. Mas, em sua maioria, conseguem gastar menos que 150,00 reais, tirados do seu bolso, já que a empresa não disponibiliza ajuda de custo qualquer com o transporte.

Importante mencionar que esses gastos necessitam entrar no orçamento geral dos trabalhadores, a fim de fazerem concessões durante todo o mês para poder irem para suas casas aos fins de semana e ainda prover sustento para as suas famílias. No caso dos custos com a casa, em específico, podem diminuir ou aumentar para cada um a partir da divisão de partes iguais entre todos os moradores dela. Assim, no início, quando eles foram alugar, tinham apenas três trabalhadores, fazendo com que os custos ficassem mais altos para cada um, mas suprimindo uma demanda por um lugar relativamente mais confortável e privado para eles, ao contrário da experiência de alguns com alojamento em obras ou, também, do compartilhamento da casa com muitas pessoas ao mesmo tempo. Tirando esse momento inicial, os custos ficam mais aprazíveis para eles ao compartilharem com mais colegas de trabalho e, agora, colegas de casa, também.

Mesmo com a saída de vários trabalhadores ao longo dos meses, até mesmo durante o período das entrevistas na casa, o número de pessoas a dividir o espaço se

¹⁵ Amante de corridas, Paulo é um homem negro de 33 anos, solteiro, mas em um longo relacionamento (o qual fez questão de mencionar diversas vezes) e que ocupa um cargo diferente dos demais trabalhadores, na área administrativa da empresa, a de RH, desde 2020, quando concluiu o curso de Técnico de Administração. Dentre as realidades faladas pelos trabalhadores e observadas durante visitas de campo, Paulo possui uma maior qualidade de vida, graças ao seu salário consideravelmente maior que os demais e por ainda morar, mesmo que dois dias por semana, com os pais no interior e não precisar sustentar duas casas, uma no interior e outra na capital, como acontece com os trabalhadores casados.

¹⁶ No momento de nossos encontros, o valor era de 1.212,00 reais.

mantém relativamente estável ao longo do tempo, fazendo com que a entrada e saída de pessoas se coloque como mais um sintoma da rotatividade do setor. No momento de nossos contatos, a casa contava com oito trabalhadores, mesmo que tenha saído alguns no fim do mês, outros novos ocuparam o lugar. Com isso, os custos se mantiveram relativamente estáveis, tendo a comida ocupado um novo espaço na sua estante de demandas para continuar a trabalhar em João Pessoa. Entre custos com aluguel, internet, transporte e comida, a preocupação para levar algum provimento para família no interior se mantém. Notório mencionar que a comida para o jantar e parte do almoço também é comprada por eles. A empresa disponibiliza apenas uma cesta básica que fica quase que inteiramente na obra para fazer parte do almoço

Aqueles que são solteiros e/ou com filhos, mas moram com os pais, tem os custos no interior minimamente diminuídos. Já os casados e com filhos, que dividem as casas com suas companheiras, têm uma preocupação maior quanto ao nivelamento dos custos para que consigam fazer esse trânsito semanal para casa e aproveitar suas famílias, o que faz com que questionem com frequência se este é um trabalho que ‘vale a pena’. Segundo o trabalhador mais jovem do grupo, Bob, de dezoito anos, o trabalho na construção não vale a pena nem para ele, que é solteiro e sem filhos, muito menos para quem precisa de uma renda maior, já que *“praticamente a gente tá pagando pra trabalhar. Eu queria ver se juntava algo, mas nem pra isso tá dando”*.

Tem-se que, mesmo diante da possibilidade de um emprego formalizado via carteira assinada, o sentimento de instabilidade tanto no emprego quanto na sua possibilidade de reprodução social e material os levam a questionar, cotidianamente, ‘o lado bom’ desse emprego na capital. Se a formalidade e o impulso a uma suposta estabilidade no emprego forem medidos a partir da atuação de setores historicamente precarizados, como é o caso da construção, a percepção de qualidade de vida e/ou de trabalho executada por um vínculo formal pouco se diferencia da instabilidade vivenciada na informalidade, ambos à mercê mais imediata das vontades individuais ou coletivas da hierarquia social.

A presença na capital por parte desses trabalhadores migrantes aparece como uma barreira própria para continuidade de sua reprodução social, onde o labor, mesmo com todos os percalços, seja apenas mais uma de suas preocupações diárias. Constantemente posto e vivido enquanto uma relação flexível e precária para os trabalhadores, atores ruralizados dentro de um agrupamento mais urbanizado, onde

o único polo de reprodução de novas sociabilidades é a casa compartilhada e a possibilidade de esportes minimamente gratuitos, como é o caso do skate e das partidas de futebol ao fim do dia.

Tem-se uma situação de provisoriedade contínua do trabalhador migrante, dentro dessa espécie de “ilusão permanente” (SAYAD, 1998), com a cidade e o setor produtivo que o recebe, mas que, ao mesmo tempo, o limita a um modelo de vida que pouco sofre alterações; seja a partir de suas condições sociais ou econômicas. E o mantém dentro do signo da instabilidade que o emprego no setor da construção e a vida na capital reproduzem.

Considerações finais

Práticas de pêndulos migratórios se tornaram comuns durante a história humana e a partir, principalmente, da urbanização e conurbação de cidades. A ida e vinda constante entres dois domínios socioespaciais distintos demarcam a vida e a sociabilidade de milhares de pessoas ao redor do mundo, assim como suas redes de trabalho e de reprodução sociomaterial. Destarte, transitar entre esses dois momentos, cidades, municípios e estados não necessariamente demarcam uma condição de migração. A migração a ser entendida enquanto uma transição quase completa entre um domínio físico e outro configura consigo a criação de redes de apoio e sociabilidade que se transmutam em novos comportamentos e disposições para agir – pelo menos na teoria. Com uma repaginação das formas de vida, essa condição migrante se expressa no corpo e na mentalidade daqueles que dela fazem uso, seja de forma constante, nessa espécie de “provisoriade contínua”, ou a partir de deslocamentos por longos períodos.

Ao tratar da condição migrante e as dificuldades dessa vida na pesquisa que deu origem a este artigo, visamos a contrapor as formulações daqueles que transitam entre um contexto e outro e veem, em um dos dois, a sua sociabilidade e, em oposição, o seu mecanismo de reprodução material. Transitar não determina em sua maioria uma adaptação a contextos diferentes que façam parte dessa transição. Nem exigem por si um condicionamento mais bem delimitado a novos padrões que marcam a vida da migração, existente como uma mudança não só de espacialidade, mas, também, por uma ação específica formulada pelo aprendizado diário. A formação

desse sujeito aparece numa eterna transição que não busca um fim novo, mas termina em si mesmo como sendo sua própria função.

Portanto, tanto as fases desse deslocamento quanto as próprias trajetórias desses trabalhadores são entrecortadas pelas mudanças socioeconômicas e políticas que compreendem a tentativa de reestabelecimento de uma ordem democrática no Brasil pós década de 1980, ao mesmo tempo da instalação de um modelo de gestão neoliberal e com ele, o desmanche dos direitos e garantias sociais, da maior flexibilização e precarização das relações laborais, e da própria redefinição dos mercados urbanos de trabalho (CASTEL, 1998; TELLES; HIRATA, 2007). Desses fatos, decorreu uma necessidade de trabalhar com essas trajetórias à nível individual, mas visando a perceber os efeitos de acontecimentos macros tanto no mercado de trabalho brasileiro, como um todo, quanto nas disposições de nossos trabalhadores-sujeitos.

A partir dessa demanda, discutimos como o setor analisado aparece como um polo de recebimento dessa mão de obra migrante ao mesmo tempo que imprime sua força social como um dos setores mais rentáveis da economia brasileira. E, assim, mesmo com o uso da força de trabalho braçal e a exploração dessa pelo patronato da construção, ele ainda abre margem para que esses trabalhadores vivenciem minimamente o espaço urbano da capital para onde migram. Onde continua, por sua vez, a ser visto como uma porta de entrada e mudança de vida frente a condição precária vivida no ambiente rural e a um mundo de possibilidades quase que inexistentes no que diz respeito às oportunidades de trabalho formalizadas e por prazo indeterminado.

Assim, a migração vista no decorrer deste trabalho denota uma condição própria na vida desses trabalhadores da construção, envoltos numa realidade flexível e instável, tanto em seus locais de origem – cidades do interior do estado – quanto em seu momento intermediário: o trabalho na construção civil na capital. Esse, entretanto, não é um destino, mas uma forma de manutenção mínima de sua capacidade de reprodução se comparada a vivência anterior deste trabalhador. Com isso, uma forma intermediária de garantir sua reprodução social frente à um mundo de oportunidades até então inexistente. O trabalho no setor se coloca como uma atividade que denota mais um meio que um fim; uma oportunidade de emprego *fichado* em carteira que o mesmo setor no interior ou o trabalho no campo o negam.

É a forma de ser da cidade mesmo que esta represente apenas um vínculo de emprego mais rápido, não uma abertura para que nela ele construa e usufrua sua vida.

A migração, como processo ampliado e realizado pelo e sob o capitalismo, se coloca como uma demanda histórico-social que pode ocorrer em espaços temporais específicos, mas que, ao mesmo tempo, se mantém ativa durante todo processo histórico. Esses fluxos podem ser de pequena, média ou longa distância; permanentes ou temporários e ocorrerem dentro de um mesmo estado ou país. Essa leitura da migração com sentido trabalho como um processo histórico dilatado pelas pressões do capital e suas formas de comportamentos e controle sustentam o entendimento da realidade social como uma estrutura que é em si estruturada e estruturante. Portanto, rígida ao mesmo tempo em que é móvel.

Pensar essas trajetórias de trabalho-vida como movimentos transicionais tendo como pano de fundo as categorias trazidas anteriormente e a malha social brasileira das últimas décadas, significa que o objetivo não era esgotar de qualquer maneira o conteúdo dos temas propostos ou os analisar em sua completude. Mas perceber como características, aparentemente desconexas, marcam a vida de milhares de pessoas e aparece como uma condição própria – seja a partir da suposta transição entre o campo e a cidade ou entre o conteúdo do mercado de trabalho na realidade e sua dimensão prescrita.

Referências

BAENINGER, Rosana. Migrações internas no Brasil século 21: evidências empíricas e desafios conceituais. *In*: CUNHA, José Marcos Pinto da (Org.). **Mobilidade espacial da população**: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo. Campinas: Núcleo de Estudos de População–Nepo/Unicamp, pp. 71-93, 2011.

BARRETO, Aníbal (Cel.). **Fortificações no Brasil** (Resumo Histórico). Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1958, p. 340.

BOURDIEU, Pierre. **O desencantamento do mundo**: estruturas econômicas e estruturas temporais. São Paulo: Editora Perspectiva, 2021, p. 239.

BUSNARDO, Elaine Araújo. Autogestão em construção: uma cooperativa de construção civil do Rio de Janeiro. *In*: **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, São Paulo, 2006, v. 9, n.1, pp. 53-71.

CACCIAMALI, Maria Cristina. Globalização e processo de informalidade. *In*: **Economia e Sociedade**, Campinas, n. 14, jun. 2000, pp. 153-174.

CASTEL, Robert. **A insegurança social**: o que é ser protegido? Petrópolis: Vozes, 2005. P. 95.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social**: uma crônica do salário. Rio de Janeiro: Vozes, 1998, p. 611.

CUNHA, Gabriel de Castro. **A importância do setor de construção civil para o desenvolvimento da economia brasileira e as alternativas complementares para o funding do crédito imobiliário no Brasil**. Monografia (Graduação em Economia), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. **Movimentação no mercado de trabalho**: rotatividade, intermediação e proteção ao emprego. São Paulo: DIEESE, 2017, p. 104.

DOMENACH, Hervé; PICOUET, Michel. **El carácter de reversibilidad en el estudio de la Migración**. Notas de Población, Santiago de Chile, n. 49, 1990.

DURHAM, Eunice R. **A caminho da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1973.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Nacional, ed. 19, 1984, p. 248.

GARCIA Jr., Afrânio Raul. **O Sul**: caminho do roçado - estratégias de reprodução camponesa e transformação social. São Paulo: Marco Zero, 1990, p. 285; Brasília, Distrito Federal: Editora Universidade de Brasília, MCT-CNPq, 1989 - coleção pensamento antropológico.

LOMBARDI, Maria Rosa (Coord.). **Engenharia, trabalho e relações de gênero na construção de habitações**. São Paulo: FCC, 2019, p. 226.

MAIA, Doralice Sátyro. **O campo na cidade**: necessidade e desejo (um estudo sobre subespaços rurais em João Pessoa-PB). 1994. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina/ Departamento de Geociências, 1994. 217f. Dissertação de Mestrado).

MAIA, Doralice Sátyro. **Tempos Lentos na Cidade**: permanências e transformações dos costumes rurais em João Pessoa-PB. São Paulo: Universidade de São Paulo/ Departamento de Geografia, 2000. 362f. Tese (Doutorado).

MENEZES, Marilda Aparecida. Família, juventudes e migrações. *In: Anthropológicas*, v. 3, n. 1, 2012, pp. 113-136.

MENEZES, Marilda Aparecida Trabalho por conta própria: sonho dos migrantes? *Revista Travessia*, set-dez, 1990, pp. 22-27.

MENEZES, Marilda Aparecida. **Da Paraíba pra São Paulo e de São Paulo pra Paraíba**: migração, família e reprodução da força de trabalho. 1985. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal da Paraíba. Campina Grande, 1985. 176f.

MENEZES, Maria Clara Lima de. **Antecedentes de desproteção**: a precarização no Setor da Construção brasileiro e a sua intensificação com a Reforma Trabalhista de 2017. 2020. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba/ Departamento de Ciências Sociais, 2020. 66f. (Trabalho de Conclusão de Curso).

MENEZES, Maria Clara Lima de. Debates e implicações sobre a reforma agrária no Brasil contemporâneo – o caso do assentamento rural União no Brejo paraibano. *In: VI Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais*, 2019, Recife/PE. Anais, Recife: Even, 2019, pp. 1-20.

MOREIRA, Assis. Número de brasileiros morando no exterior nunca foi tão grande quanto agora. **Valor econômico**, São Paulo, 03 de setembro de 2021. Disponível em: <https://valor.globo.com/eu-e/noticia/2021/09/03/numero-de-brasileiros-morando-no-externo-nunca-foi-tao-grande-como-agora.html>. Acesso em 01 dez. de 2021.

OJIMA, Ricardo; FUSCO, Wilson. **Migrações nordestinas no século 21**: um panorama recente. São Paulo: Editora Edgar Blucher, 2014, pp. 198.

PETERS, Gabriel. *Habitus*, reflexividade e neo-objetivismo na Teoria da prática de Pierre Bourdieu. *In: RBS – Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 28, n. 83, 2013, pp. 47-71.

SAYAD, Abdelmalek. **A imigração ou os paradoxos da alteridade**. São Paulo: Edusp, 1998, p. 299.

SÁ, Marcio. **Feirantes**: quem são e como administram seus negócios. Recife: Editora UFPE, ed. 3, 2019, p. 273.

SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. **Corpos para o Capital**: acidentes de trabalho, precarização e reabilitação profissional durante a ditadura militar brasileira (1964-1985). São Paulo: Paco Editoria, 2019, p. 459.

SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. “Ciganos da construção”: a divulgação de acidentes de trabalho na construção civil pela imprensa durante a ditadura militar brasileira. *In: SAECULUM – Revista de História*, nº 39, 2018, pp. 149-166.

TELLES, Vera da Silva; HIRATA, Daniel Veloso. Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. **Estudos avançados**, n. 21, v. 61, 2007, pp. 173-191.

TEXEIRA, Luciene Pires; CARVALHO, Fátima Marília Andrade de. A construção civil como instrumento do desenvolvimento da economia brasileira. *In: Revista paranaense de desenvolvimento*, n. 109, 2005, pp. 09-26.

VILLA, Marco Antonio. **Quando eu vim-me embora**: história da migração nordestina para São Paulo. Rio de Janeiro, Leya, 2017, p. 224.