



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
CURSO DE MESTRADO



BÁRBARA MORAES SANTOS

MOBILIDADE E PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NOS CANTEIROS DE
OBRAS DO SUBSETOR DE EDIFICAÇÕES EM MARINGÁ – PR

MARINGÁ – PR

2015

BÁRBARA MORAES SANTOS

MOBILIDADE E PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NOS CANTEIROS DE
OBRAS DO SUBSETOR DE EDIFICAÇÕES EM MARINGÁ – PR

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá como exigência para obtenção do título de mestre em Geografia.

Área de concentração: Produção do Espaço e Dinâmicas Territoriais.

Orientador: Prof.º Dr.º Henrique Manoel da Silva

MARINGÁ – PR

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá, PR, Brasil)

S237m Santos, Bárbara Moraes
Mobilidade e precarização do trabalho nos
canteiros de obras do subsetor de edificações em
Maringá-PR / Bárbara Moraes Santos. -- Maringá,
2015.

156 f. : il. color., figs., tabs., maps.

Orientador: Prof. Dr. Henrique Manoel da Silva.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de
Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes,
Programa de Pós-Graduação em Geografia - Área de
Concentração: Produção do Espaço e Dinâmicas
Territoriais, 2015.

1. Migração. 2. Mobilidade humana. 3. Mobilidade
centrada na força do trabalho. 4. Trabalho precário.
5. Construção civil. I. Silva, Henrique Manoel da,
orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Centro
de Ciências Humanas, Letras e Artes. Programa de
Pós-Graduação em Geografia - Área de Concentração:
Produção do Espaço e Dinâmicas Territoriais. III.
Título.

CDD 21.ed. 910.130776


AHS-002811

MOBILIDADE E PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NOS CANTEIROS DE OBRAS DO
SUBSETOR DE EDIFICAÇÕES EM MARINGÁ - PR

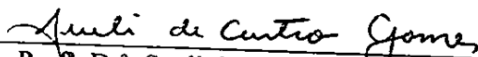
Dissertação de Mestrado apresentada a Universidade Estadual de Maringá, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia, área de concentração: Análise Regional e Ambiental, linha de pesquisa: Análise Ambiental

Aprovada em 26 de junho de 2015.

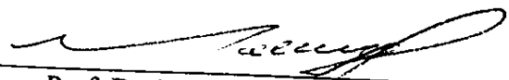
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Henrique Manoel da Silva
Orientador – PGE/UEM



Prof.ª Dr.ª Sueli de Castro Gomes
Membro convidado
Universidade Estadual de Maringá



Prof. Dr. Márcio Roberto Ghizzo
Membro convidado
UTFPR

A minha mãe Alice,
Meu exemplo de força.

AGRADECIMENTOS

Desde o momento em que cogitei a hipótese de desenvolver este trabalho o considerei não apenas como um objetivo a ser alcançado, mas como resultado de um processo de amadurecimento. E como toda jornada, contei com a ajuda de muitos amigos, colegas e, até mesmo, desconhecidos.

Em um primeiro momento, preciso ressaltar a importância de Deus. A dimensão do intangível que é marcante em minha vida. Faz-se necessário agradecer pelas incontáveis sincronicidades que por vezes conduziram este trabalho, bem como minha vida.

Um agradecimento especial a minha família. A cada um que se lembra de mim com consideração. Em especial minha mãe Alice e meu pai Tião (*in memoriam*). Aos meus amados irmãos: Tel, Leda, Leandro e Lú. À tia Zeta e ao Luiz. E todos os meus outros queridos, em especial ao Felipe, primo e também camarada de Geografia.

Ao meu amado companheiro Angelo Pascutti por todo amor, alegria, diversão, parceria e paciência.

A todos os amigos que conquistei nessa jornada. Um salve para o pessoal da Geografia: a turma da graduação, a república de geógrafas, aos colegas do PGE, aos amigos de encontros acadêmicos e de movimento estudantil, aos camaradas do CAGEO e da AGB.

Aos dedicados trabalhadores do DGE e do PGE, em especial a Miriam e os professores Sueli, Maria Eugenia, Maria das Graças e César.

Agradeço a todos os colegas do NEMO, em especial aos professores Marcio Rocha e Marcio Ghizzo cada um com suas histórias de incentivo, um muito obrigada especial aos camaradas que me acompanharam nos campos: Eduardo, Pedro Brum, Matheus, Vanessa e Dayane.

Também é com imenso carinho que agradeço ao Prof. Dr. Henrique Manoel da Silva por confiar em mim, pela dedicação e paciência.

E, por fim, gostaria de demonstrar minha gratidão ao CNPq por ter concedido a mim e a tantos outros brasileiros a bolsa de estudos que nos possibilita uma maior dedicação ao trabalho. A todas e todos muito obrigada!

Atrás do arranha-céu
Tem o céu, tem o céu
E depois tem outro céu
Sem estrelas

(Nelson Jacobina e Jorge Mautner, 1974)

Mobilidade e precarização do trabalho nos canteiros de obras do subsetor de edificações em Maringá – PR

RESUMO

Esta dissertação constitui um esforço metódico no sentido de interpretar multidimensionalmente as frágeis e precárias condições de emprego vivenciados na ICCSE – Indústria da Construção Civil Subsetor de Edificações do município de Maringá vinculadas à submissão das possibilidades de Mobilidade Humana dos trabalhadores do setor e às condições econômicas que acabam por caracteriza-las como mobilidades forçadas. A viabilização deste estudo deu-se a partir do vasto entrecruzamento de dados quantitativos e qualitativos. Visou-se não limitar as origens das informações obtidas recorrendo: a dados oficiais, a levantamentos de dados junto a órgãos públicos; a trabalho de campo; a entrevistas aos sindicatos e aos trabalhadores; ao tratamento de dados em softwares específicos entre outros. Este estudo demonstra como se compõe o desenvolvimento da indústria da construção civil no âmbito nacional e relaciona-o ao processo análogo vivenciado no município de Maringá-PR, abarcando aspectos da reestruturação produtiva observados, discutindo novas e antigas formas de trabalho precário vivenciados pelos trabalhadores, traçando algumas características da população que se sujeitam a trabalhar na ICCSE, e por fim, analisando a interdependência presente entre as diferentes ordens de mobilidade física, tanto a macro quanto a micro, social e da força de trabalho. A partir deste complexo caminho de análise se constata o caráter forçado existente nas decisões dos trabalhadores, que são indivíduos alijados da liberdade de determinar suas formas de mobilidade, por ter como motivação, via de regra, questões econômicas de sobrevivência no sistema em que estão inseridos de forma perversa, apresentando sua força de trabalho como única forma de sustento próprio e de seus dependentes.

Palavras-chave: Migração, Mobilidade Humana, Mobilidade Centrada na Força do Trabalho, Trabalho Precário, Construção Civil.

Mobility and work's precarization in the edifications subsector's building sites in Maringá – PR

ABSTRACT

This dissertation is a methodical effort to, in a multidimensional manner interpret, the fragile and precarious employment conditions experienced in the Construction Industry Subsector of Buildings of Maringá city linked to the submission of the possibilities of Human Mobility of Workers in the sector, and economic conditions that characterizes ultimately them as forced mobility. The feasibility of this study took place from the vast intersection of quantitative and qualitative data. It were aimed to not limit the source of the information obtained using: the official data, the data surveys with public agencies; the field work; the interviews with unions and employees; the processing of data in specific software among others. This study demonstrates how the development of the construction industry composes itself at the nation level and relates it to the analogous process experienced in Maringá - PR, covering aspects of the observed productive restructuring, discussing old and new forms of precarious work experienced by workers, tracing some population characteristics that are subject themselves to work on Construction Industry Subsector of Buildings, and finally analyzing this interdependence between the different orders of physical mobility, both macro and micro, social and workforce. From this complex flow of analysis, turns out the forced character existing in the decisions of workers, who are individuals priced out of the freedom to determine theirs forms of mobility, having as motivation, as a rule, survival economic issues in the system which they are inserted in a perverse way, with its workforce as the only way to support themselves and their dependents.

Keyword: Migration, Human Mobility, Workforce Mobility, Building Worker, Precarious Work, Construction Industry.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Número de Edifícios com Quatro Pavimentos Ou Mais Construídos Por Ano em Maringá - PR	18
Gráfico 2 - Distribuição por zona dos questionários aplicados em relação ao número de edifícios de quatro pavimentos ou mais sem habite-se em Maringá – PR, 2013	21
Gráfico 3 - Organograma Das Matrizes Da Teoria Da Mobilidade Do Trabalho.....	34
Gráfico 4 - A Mobilidade Humana.....	35
Gráfico 5 - Faixa Etária dos Trabalhados Relacionado o Gosto pela Profissão.....	69
Gráfico 6 - Número de Trabalhadores por Salário Mínimo	71
Gráfico 7 - Tempo na Construção Civil por Salário.....	72
Gráfico 8 - Salário por Cargo	73
Gráfico 9 - Porcentagem de Trabalhadores por Escolaridade	74
Gráfico 10 - Média de idade dos trabalhadores por escolaridade e aproximação Linear.....	75
Gráfico 11 - Porcentagem de trabalhadores por Salário e Escolaridade	76
Gráfico 12 - Grau de Escolaridade por Década de Inserção dos Trabalhadores	77
Gráfico 13 - Número de Trabalhadores por Década em que se inseriram na construção civil	78
Gráfico 14 - Salários por Década de Inserção na Construção Civil	79
Gráfico 15 - Porcentagem do salário dos trabalhadores por década de inserção na construção civil	79
Gráfico 16 – Década de Inserção por Cargo dos Trabalhadores	80
Gráfico 17 - Porcentagem dos trabalhadores em relação ao sentimento de valorização.....	81
Gráfico 18 - Sentimento de Valorização comparando com a escolaridade.....	82
Gráfico 19 – Valorização por Salário do Trabalhador	82
Gráfico 20 - Sentimento de Valorização por Vontade de Mudar de Emprego.....	83
Gráfico 21 - Sindicalização dos Trabalhadores	85
Gráfico 22 - Motivos para Sindicalização	86
Gráfico 23 - Motivos para a Não Sindicalização.....	87
Gráfico 24 - Sindicalização e Escolaridade	87
Gráfico 25 - Porcentagem de Trabalhadores Em Relação a Sentirem-se Representados pelo Sindicato ou Não.	91
Gráfico 26 - Naturalidade dos Trabalhadores Migrantes Entrevistados.....	105
Gráfico 27 - Número de Migrantes e Não Migrantes por Década.....	106
Gráfico 28 - Migrantes na Construção Civil, Intra e Interestadual	106
Gráfico 29 - Migrantes Interestaduais por Década de Inserção na ICCSE	109
Gráfico 30 - Migrantes Intraestaduais por Década.....	113
Gráfico 31 - Motivos para Migrar	115
Gráfico 32 - Porcentagem de trabalhadores com Casa Própria e Casa Alugada.....	116
Gráfico 33 - Modal Utilizado pelos Trabalhadores da ICCSE de Maringá.....	122

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de Localização do Município de Maringá	17
Figura 2 - Avenida Getúlio Vargas no centro de Maringá em 1960.	49
Figura 3 - Construção do Edifício Três Marias na área central de Maringá, década 1960.	49
Figura 4 - Espacialização dos edifícios com quatro pavimentos ou mais com habite-se concedido entre 1986 e 1989 na malha urbana de Maringá.	51
Figura 5 - Espacialização dos edifícios com quatro pavimentos ou mais com habite-se concedido entre 2009 e 2013 na malha urbana de Maringá	53
Figura 6 - Espacialização dos edifícios com quatro pavimentos ou mais sem habite-se concedido em Abril de 2013 na malha urbana de Maringá – PR.	55
Figura 7 – Estado de origem dos migrantes trabalhadores da ICSSE de Maringá em 2014. .	108
Figura 8 - Origem dos Migrantes Intraestaduais	111
Figura 9 - Cidades Residência Dos Trabalhadores da ICCSE de Maringá	118
Figura 10 - Local de Residência dos Trabalhadores que Residem em Maringá	119

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Descrição das Etapas do Processo de Edificação	60
Tabela 2 - Cargo Por Idade.....	68
Tabela 3 - Porcentagem dos trabalhadores por salário e idade.....	68
Tabela 4 - Valores de Referência do Sindicato para Salários e Cargos Ocupados na Construção Civil de Maringá.....	69
Tabela 5 - Relação Salarial dos Cargos Declarados dos Trabalhadores Entrevistados	70
Tabela 6 - Média de Idade dos Trabalhadores por Sindicalização	87
Tabela 7 - Motivações para Sindicalização e Quantidades	88
Tabela 8 - Motivações Para Não Serem Sindicalizados	89
Tabela 9 - Reinvidicações Para o Sindicato pelos Trabalhadores	90
Tabela 10 - Anseios dos trabalhadores sobre o que o sindicato poderia lutar por eles	92
Tabela 11 - Tempo de Deslocamento Diário dos Trabalhadores em Direção ao Local de Trabalho.....	120

LISTA DE SIGLAS

BNH – Banco Nacional de Habitação
CAGED – Cadastro de Empregados e Desempregados
CIPA – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes
FAR – Fundo de Arrendamento Residencial
FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador
FCP – Fundação da Casa Popular
FDS- Fundo de Desenvolvimento Social
FGTS – Fundo de Garantia de Tempo de Serviço
FHC – Fernando Henrique Cardoso
IAPs – Instituto de Aposentadorias e Pensões
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICCSE – Indústria da Construção Civil Subsetor de Edificações
INPC – Índice Nacional de Habitação
IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
MPO – Ministério de Planejamento e Orçamento
MTE – Ministério do Trabalho e Emprego
NEMO – Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização
OGU – Ouvidoria Geral da União
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PAIH – Plano de Ação Imediata de Habitação
PIB – Produto Interno Bruto
PMCMV – Programa Minha Casa Minha Vida
PNDU – Política Nacional de Desenvolvimento
PT - Partido dos Trabalhadores
SBPE - Sociedade Brasileira de Planejamento Energético
SEPURB – Secretaria de Política Urbana
SFH – Sistema Financeiro de Habitação
SFI – Sistema Financeiro Imobiliário
SINTRACON – Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil
UPC – Unidade de Padrão de Capital

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
1 POPULAÇÃO, MOBILIDADE E TRABALHO.....	26
2 A EXPANSÃO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL NA ESFERA ECONÔMICA BRASILEIRA: O CASO DE MARINGÁ – PR.....	37
2.1 O SUBSETOR DE EDIFICAÇÕES ATRELADO AO CRESCIMENTO ECONÔMICO	38
2.2 O PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO EM MARINGÁ: um impulso ao subsector de edificações.....	46
3 TRABALHO E O TRABALHADOR DA CONSTRUÇÃO CIVIL	59
3.1 PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NA ICCSE EM MARINGÁ - PR	61
3.2 CARACTERIZAÇÃO DO TRABALHADOR ENTREVISTADO NA CONSTRUÇÃO CIVIL DE MARINGÁ.....	67
4 MOBILIDADE HUMANA DOS TRABALHADORES DA ICCSE: A CENTRALIDADE DA FORÇA DE TRABALHO COMO ESTRATÉGIA DE PRECARIZAÇÃO.....	97
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	126
REFERÊNCIAS	133
ANEXO A – MAPA DE ZONEAMENTO FISCAL DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ – PARANÁ	139
ANEXO B – ROTEIRO DAS ENTREVISTAS SEMI-DIRETIVAS APLICADA AOS TRABALHADORES.....	140
ANEXO C – ROTEIRO DA ENTREVISTA APLICADA AO SINTRACOM....	145
ANEXO D – TABELA DE INTINERÁRIO DOS TRABALHADORES MIGRANTES INTRAESTADUAIS	147
ANEXO E – TABELA DE INTINERARIO DOS TRABALHADORES MIGRANTES INTERESTADUAIS.....	149
ANEXO F – COLEÇÃO DE MAPAS SOBRE A EVOLUÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ ENTRE 1947 E 1989.	151

Moço, peço licença
Eu sou novo aqui
Não tenho trabalho, nem passe, eu sou novo aqui
Não tenho trabalho, nem classe, eu sou novo aqui

Eu tenho fé
Que um dia vai ouvir falar de um cara que era só um Zé
Não é noticiário de jornal, não é
Não é noticiário de jornal, não é

Sou quase um cara
Não tenho cor, nem padrinho
Nasci no mundo, sou sozinho
Não tenho pressa, não tenho plano, não tenho dono

(O Rappa, 2008)

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

O interesse específico pelos estudos de Mobilidade Humana tornou-se presente a partir da vivência no Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização (NEMO) e com base nas pesquisas de alguns colegas, dentre os quais é possível destacar Rocha (1998), Ghizzo (2006; 2012), Ribeiro (2011) e Borges (2004). Assim, o cotidiano no município de Maringá passou a ser observado de uma forma diferenciada: o olhar geográfico fez contemplar com mais atenção os trabalhadores do setor da construção civil, bem como suas histórias de mobilidade humana em diferentes ordens.

No Brasil, pós 1980, o padrão de migração tem-se modificado. O processo bipolar¹ de distribuição espacial foi rompido, revelando novos eixos de migração como, por exemplo, as migrações de retorno, inclusive para o interior do Paraná, o destaque das cidades médias interioranas e o predomínio de fluxos de curta distância e intra-regionais (OLIVEIRA, 2011).

Tal processo ocorreu de forma gradual, sobretudo devido a severa crise acometida pelo Brasil na década de 1980, reflexo de políticas de ajustamento à crise internacional. Sendo assim, a inflexão nas características da mobilidade humana no Brasil além da desconcentração foi decorrente de uma instabilidade econômica e da deterioração da capacidade de absorção dos mercados de trabalho (PATARRA, 2003).

Este trabalho possui como referencial empírico a construção civil no município de Maringá – PR e objetiva compreender as mudanças em curso na indústria da construção civil dessa cidade, sobretudo com enfoque no subsetor de edificações, no qual considera-se os edifícios de quatro pavimentos ou mais. Esta escolha baseia no fato das pesquisas apontarem este setor como o responsável pelo alocamento do maior número de trabalhadores da construção civil. É também de conhecimento geral que neste subsetor há o predomínio de edifícios habitacionais, então a dedicação da pesquisa debruça-se em compreender economicamente como se dá esta parcela, não descartando a relevância dos edifícios de outras finalidades como os comerciais, embora minoria.

Busca-se compreender a dinâmica da mobilidade da força do trabalho empreendida pelos trabalhadores deste setor. Para tal a teoria da mobilidade da força de trabalho se faz de

¹ Processo de distribuição populacional brasileira ocorrido, com maior intensidade, entre as décadas de 1930 e 1970, no qual era predominante os fluxos de transferência populacional rural – urbano com maior concentração populacional nas metrópoles brasileiras.

suma importância, sendo melhor compreendida em Gaudemar (1977) e nas ordens de mobilidade humana elencadas por Rocha (1998).

Busca-se também responder, ao longo desta dissertação, às seguintes interrogações: Como a Indústria da Construção Civil se consolidou no município de Maringá? Como é o cotidiano do trabalhador da construção civil do setor de edificações no município? Como essa realidade vem se modificando? Qual a caracterização destes indivíduos? Quais são suas origens? Como a necessidade de se sustentar e de estar inserido no mercado de trabalho condiciona sua mobilidade? Como é a mobilidade destas pessoas em relação ao espaço geográfico e social?

A pertinência desta pesquisa consiste na oportunidade de uma reflexão crítica sobre os processos migratórios e suas relações com o mundo do trabalho e do capital. Apesar do empenho científico em compreender os processos migratórios internos no Brasil, ainda existem muitas temáticas a serem exploradas, tanto no âmbito epistemológico, quanto no de estudos empíricos, principalmente daqueles que relacionam as dinâmicas populacionais e as transformações político-econômicas do capitalismo como as modificações nos processos de trabalho, hábitos de consumo, poderes e práticas do estado entre outros (HARVEY, 2005).

Além da demanda por estudos do gênero, ressalta-se a relevância geográfica do tema que relaciona diversas subáreas da Geografia como: Geografia Econômica, Geografia da População, Geografia Urbana, Geografia Regional e Geografia do Trabalho. Aliás, o tema comporta-se de forma multidimensional, envolvendo algumas áreas das ciências como a Demografia, Ciências Sociais, História e Psicologia.

Nesse recorte geográfico, o município de Maringá, está inserido no contexto da região Norte Central do Paraná, cuja sua produção teve como agente hegemônico a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, visto que esta planejou minuciosamente a constituição de uma rede urbana. A cidade nasceu com o intuito de ser uma capital regional e portanto tem um sítio urbano favorável e uma localização privilegiada geograficamente. Seu papel principal foi receber a produção agrícola e fornecer alguns produtos manufaturados e o ritmo de construção que se impôs foi bastante acelerado com um rápido surgimento de papéis urbanos, tais como comércio, prestação de serviços e indústrias, sobretudo alimentícias. Com esta gama de estabelecimentos que visavam atender a população local e regional, a cidade passou a assumir seu papel planejado de localidade central (ENDLICH e MORO, 2003).

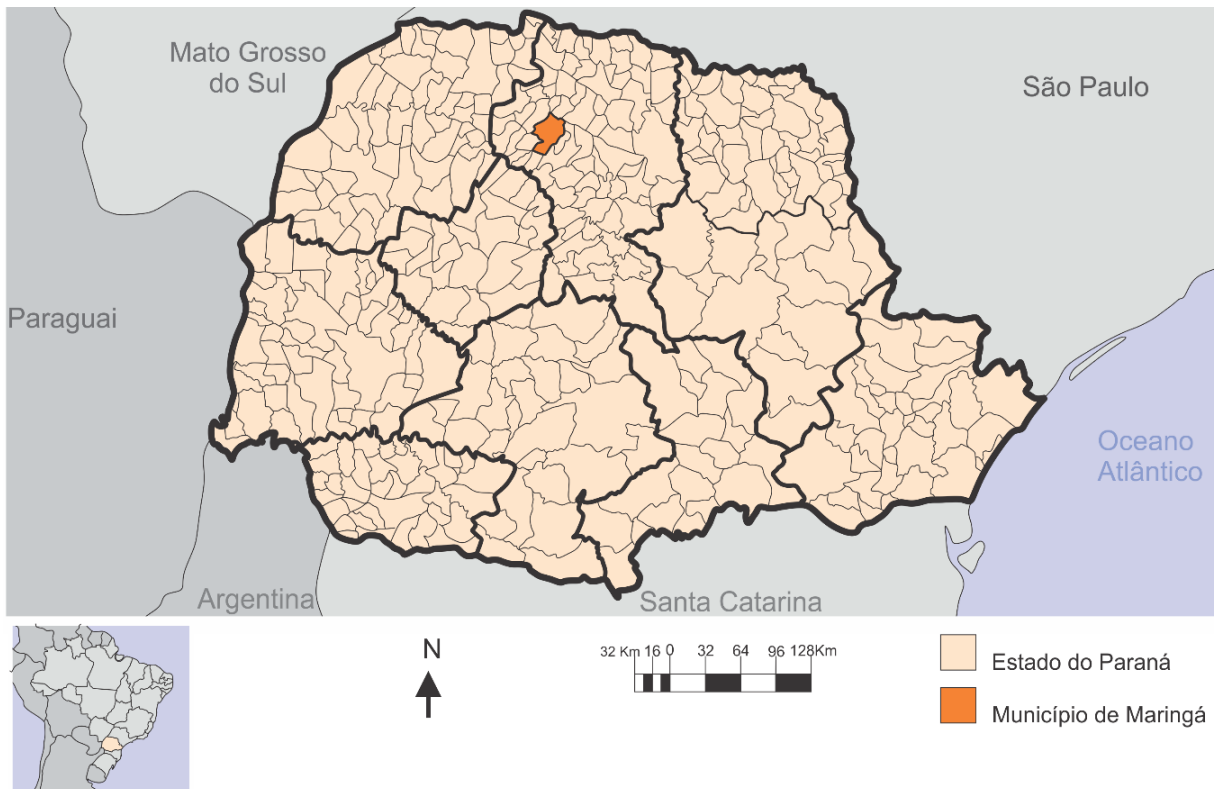


Figura 1 - Mapa de Localização do Município de Maringá
Organização: Santos, 2013.

A mudança no espaço regional, especialmente na agricultura da década de 1970, com o advento da revolução verde, compôs novos grupos sociais na região de Maringá. Houve a égide das agroindústrias e cooperativas além da instalação de empresas de ramos diversificados. A modernização da agricultura foi o estopim para a substituição de agriculturas, diversificação agropecuária, concentração fundiária e uma reorganização populacional, diferenciando a articulação entre cidade e campo (ENDLICH e MORO, 2003).

Diante dessas transformações, houve duas repercussões nas relações interurbanas: o declínio dos pequenos núcleos e a concentração de novas atividades nas capitais regionais que passaram também a receber parte da população oriunda dos pequenos núcleos. Maringá, incluída nessas novas relações, se reafirmou como um polo regional concentrando uma diversidade de serviços e atividades comerciais, a fim de atender a demanda da agricultura moderna, ampliando e reforçando seus papéis urbanos (ENDLICH e MORO, 2003).

Durante esta década de 1970, o município tornou-se majoritariamente urbano, resultando numa maior demanda por residências urbanas. A década seguinte, 1980, para o município, foi a da consolidação do padrão de verticalização urbana, conforme o Gráfico 1. O

auge do número de construções de prédios com quatro pavimentos ou mais ocorreu no período entre 1986 e 1989. Posteriormente, na década de 1990, houve um declínio no número de construções, já em meados da década de 2000, houve uma retomada do ritmo de crescimento dessas construções, principalmente nos anos de 2009 a 2012 (TÖWS, 2010).

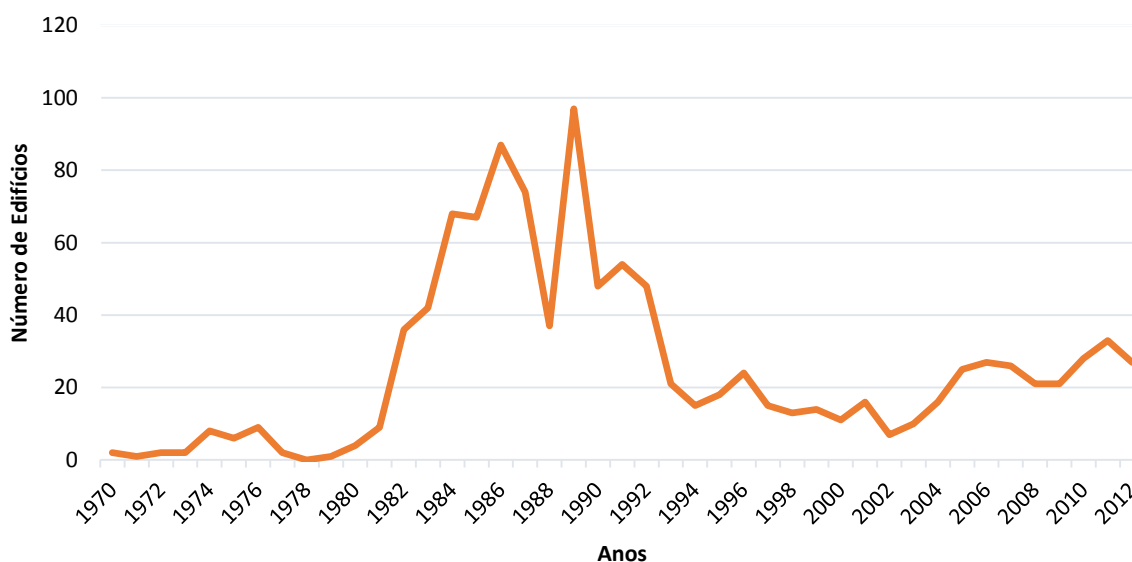


Gráfico 1 - Número de Edifícios com Quatro Pavimentos Ou Mais Construídos Por Ano em Maringá - PR
Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2013. Adaptação: Santos, B. M., 2013.

Em 2012 a população economicamente ativa do município era de 204.301 pessoas sendo os setores de comércio e reparação de automóveis (45.420 pessoas), indústria de transformação (28.813 pessoas), educação (13.827 pessoas) e construção civil (13.074 pessoas) os principais. Este último tem se comportado como setor empregatício crescente no município conforme apontam os dados do Cadastro de Empregados e Desempregados (CAGED), divulgados pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Esses dados mostram o fato de que somente no mês de julho de 2012 foram criados 157 postos de trabalho. Segundo os dados do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil (SINTRACON), são 4.000 trabalhadores diretamente empregados nos canteiros de obras, atuando, de acordo com o censo realizado em 2010 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), nos 4.944 m² de edificações em construção no município.

O acelerado processo de verticalização do município e, por sua vez, o avanço da indústria da construção, são expressivos em seu curto movimento histórico, conforme observamos em diferentes estudos temáticos. Entretanto, tais estudos foram realizados sob diferentes óticas no âmbito da Geografia e ciências afins, incluindo como parte importante do

desenvolvimento urbano da cidade. São importantes, por exemplo, as obras de Mendes (1990, 1992, 1997, 2006 e 2009), Costa (2002), Machado (2003 e 2006), Gimenez (2007 e 2009) e Töws (2010).

Entretanto, nesta vasta bibliografia, pouco espaço é dedicado à compreensão das minúcias do universo do trabalho na construção civil, com ênfase no subsetor de edificações, logo, uma parcela significativa das contradições urbanas desse universo maringaenses é observado, ou recebe uma devida atenção nessas pesquisas por esses pesquisadores. Os saberes concentram-se na dinâmica urbana, o que resulta num maior foco acadêmico no desenvolvimento do mercado imobiliário, deixando a desejar detalhes do proletariado da construção civil, este que vem delineando-se desde o primeiro boom imobiliário ocorrido entre 1986 e 1989, tornando-se mais complexo ao longo do tempo, gerando um anseio por saber as minúcias do *Modus operandi* do proletariado da construção civil que vem se delineando desde o primeiro boom imobiliário no município entre 1986 e 1989, metamorfoseando-se e tornando-se mais complexo ao longo do tempo.

Observando essa brecha, dedica-se tempo para compreender a inserção destes trabalhadores no ambiente geográfico em uma de suas expressões mais verdadeiras, a da mobilidade humana, no que se refere a algumas áreas específicas da vida do cidadão. Essa análise compreende a escala da mobilidade interna no município, os deslocamentos diários, que por vezes inclui municípios do entorno, passando pelo deslocamento de grandes distâncias e históricos da vivência destes, no que tange a migração.

Segundo levantamento de campo desta pesquisa efetuado em 2014, 46% não reside em Maringá, efetuando diariamente uma micro mobilidade dos municípios ao redor, conforme encontrados em pesquisa de campo: Sarandi, Paiçandu, Marialva, Itambé, Ângulo, Cambé, Cruzeiro do Sul e Tamboara. Não obstante, do total do contingente operário do setor, 80% são migrantes.

Com o propósito de compreender a complexidade do fenômeno da mobilidade desta força de trabalho que tem como destino a construção civil maringaense, utiliza-se um viés teórico-metodológico multidimensional pautado na experiência de John W. Bennett, exposto por Silva (2010). Assim, o entrecruzamento de fontes é de suma importância para a melhor aproximação e compreensão do universo do trabalhador da construção civil, sendo

complementares e balizadores para uma visão da complexidade existente nas formas de mobilidade humana desempenhada por esses trabalhadores.

No decorrer do estudo, transitam dados quantitativos e qualitativos obtidos essencialmente de três formas:

1. Levantamento de dados secundários a partir de órgãos públicos, instituições privadas, sindicatos e demais organizações da área;
2. Através da realização de trabalhos de campo que possibilitaram registros fotográficos, questionários foram aplicados e realizamos entrevistas semi-diretivas, pautadas na história oral de vida;
3. Posteriormente, tratamento dos dados qualitativos no programa Sphinx Léxica para criação de tabelas, quadros e gráficos.

O universo da investigação correspondeu a uma amostragem determinada a partir do método de “Pesquisa Social” sugerido por Carlos Gil (1987), o qual expõe uma fórmula básica para o cálculo de amostragem para populações finitas:

n = Tamanho da amostra;

$\sigma^2 = 2$ (para desvio padrão 2, o nível de confiança é de 95 %);

$p = 50\%$ (não há uma estimativa sobre a percentagem em que o fenômeno² estudado se verifica, por isso assumiu-se que p é 50%);

$q = 50\%$ (percentagem complementar, dado por: $100 - p$);

$N = 4.000$, número de trabalhadores;

$e^2 = 9\%$ (erro máximo permitido).

² No caso desta pesquisa entende-se por fenômeno a possibilidade dos trabalhadores entrevistados serem protagonistas ou não das diversas ordens de mobilidade humana e questões relacionadas ao mundo do trabalho, abordados no questionário.

$$n = \frac{\sigma^2 * p * q * N}{e^2(N - 1) + \sigma^2 * p * q} = \frac{2^2 * 50 * 50 * 4000}{9^2(3999) + 2^2 * 50 * 50} = 122,54 = \sim 123$$

Transcrevendo em palavras a fórmula e os cálculos acima, esses números significam que em um universo de 4.000 trabalhadores da construção civil – o universo de trabalhadores da construção civil de Maringá, dado fornecido pelo sindicato em 2014, entrevistar 123 trabalhadores é suficiente para obtermos 95% de certeza sobre o grupo como um todo. Conforme Gil (1987), 95% representa um grau de certeza alto o suficiente para inferir conclusões sobre todo o universo pesquisado. Nesta pesquisa, entrevistou-se 130 trabalhadores da construção civil, subsetor de edificações de 4 pavimentos ou mais, gerando assim um grau de certeza superior a 95%.

Com base no cadastro imobiliário fornecido pela prefeitura de Maringá, foi obtido o número de obras em construção e suas respectivas localizações. Foi então mapeado e calculado a densidade de construções por bairro, a fim de entrevistar, percentualmente, o mesmo número de trabalhadores por zona na cidade, não deixando vícios de locais interferirem no resultado, gerando um número fiel à realidade maringaense, conforme o observado no Gráfico 2.

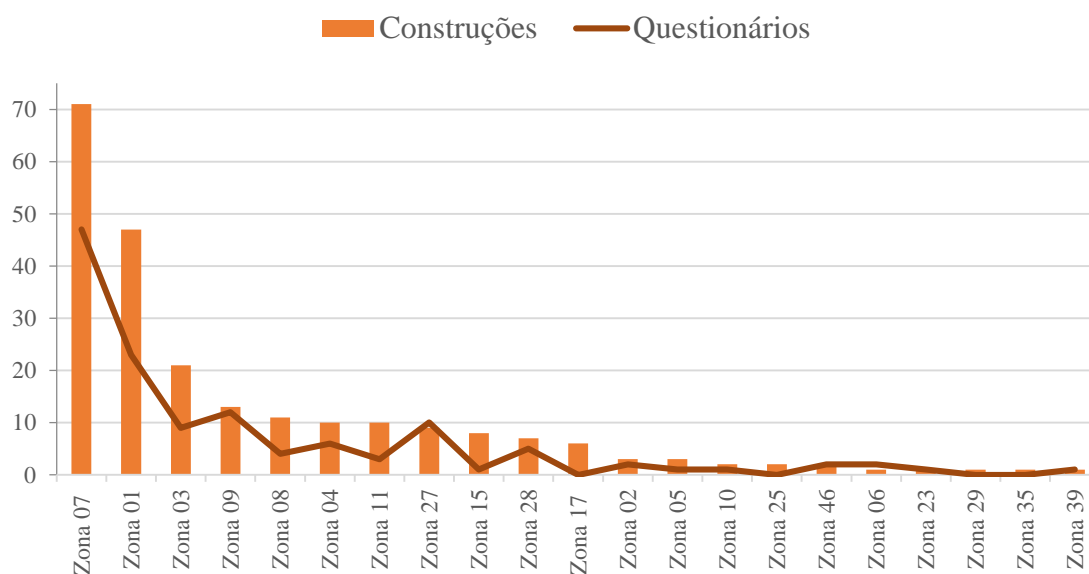


Gráfico 2 - Distribuição por zona dos questionários aplicados em relação ao número de edifícios de quatro pavimentos ou mais sem habite-se em Maringá – PR, 2013

Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2013; Pesquisa de Campo, 2014. Elaboração: SANTOS, B. M., 2014.

Desta forma, a pesquisa empírica de um roteiro de entrevista contendo 65 questões (ANEXO B), aplicadas, a partir do método semi-diretivo, a 130 trabalhadores. Estas entrevistas renderam dados estatísticos relevantes, bem como alguns relatos fundamentais para a compreensão do problema dessa pesquisa. Ainda sobre a metodologia utilizada, é importante frisar que, para resguardar a identidade de nossos informantes no momento da transcrição, optamos por identificá-los pela letra inicial de seus nomes.

As entrevistas aconteceram nos canteiros de obra, local de trabalho dos próprios trabalhadores da construção civil. Foram ao total 19 obras, sendo que destas, apenas 15 permitiram a entrada no canteiro para diálogo com seus trabalhadores. Algumas construções pediam para retornar depois, para no fim não permitir o estudo.

As obras que possibilitaram com maior facilidade a entrada foram as que não contavam com a presença de representantes diretos das empreiteiras. Os primeiros contatos, em geral, foram com os mestres de obra, que na maioria dos casos compreendiam a importância social da pesquisa. Após essa primeira interação, outros trabalhadores se reuniam para colaborar com nossa pesquisa ou apenas ver o que ocorria, mesmo que timidamente atrás dos pilares.

Entre uma pergunta e outra dos questionários, alguns trabalhadores se empolgavam e acabavam contando histórias que iam muito além do questionário. A impressão que se tem ao conversar com eles é a carência que os mesmos têm. O interesse por ver algo diferente, tentar entender melhor o motivo da pesquisa. A pergunta mais comum foi 'Para que isso?'

As reclamações também eram frequentes: condições de trabalho, insegurança, padrões exigentes demais e ausência das ferramentas adequadas para o trabalho foram ouvidas em todas as obras. No entanto, alguns se reservavam apenas a responder o questionário, e no final perguntavam se eu era do sindicato ou da empreiteira e estava ali para vistoria, passando a clara imagem de insegurança e, até mesmo, medo de prejudicar seu emprego com as respostas.

O trabalhador da construção civil, enquanto trabalhador, é diverso. Alguns usam macacões para evitar choque elétrico, um equipamento de proteção individual que nem sempre é fornecido a eles, outros apenas capacetes e alguns ainda apenas uma calça jeans, camiseta.

O canteiro de obras, que é o setor produtivo da construção civil, também é um ambiente diverso. Devido a várias etapas da construção do edifício, não é possível traçar um perfil geral desse campo, como é o caso de outros setores produtivos. Ele, o canteiro de obras, pode ser caracterizado desde um amontoado de ferramentas, alguns buracos no solo e algumas caixas de

ferramentas até o edifício propriamente dito, com aparência de concluído apenas esperando os moradores quando, na verdade, existem inúmeros trabalhadores executando tarefas nas áreas internas do mesmo.

A diversidade do canteiro de obras não para por aí. Conforme comprovado durante as entrevistas, o canteiro pode ter desde apenas alguns metros quadrados até ocupar a quadra inteira, com máquinas entrando e saindo, material sendo descarregado e entulho sendo levado. Foi nítida, em alguns casos, a organização para disposição dos materiais, com áreas demarcadas, placas indicando o que vai aonde, galpões para guardar as ferramentas e maquinários e outras subdivisões. Já em outros casos, não existia qualquer demarcação ou indicação, cabendo apenas a memória dos trabalhadores saber onde foi colocado o que.

Em uma das obras em que não foi possível nossa entrada, a alegação era que estavam em alguma fase que exige maior atenção dos trabalhadores, podendo ocorrer acidentes mais graves, ou simplesmente diziam que estavam com a entrega de materiais de terceiros agendadas e não poderiam atrasar o cronograma.

Os fatores que causam uma maior probabilidade de acidentes, por exemplo, vão desde a colunas sendo concretadas, onde a armação de aço fica com as pontas expostas, e a fase em que as lajes estão sendo concretadas, fase esta que torna o piso mais frágil, podendo ceder caso não andar pelos locais onde o concreto já secou, causando danos aos andares inferiores. Esse tipo de acidente comumente resulta em morte, conforme explicado por um dos mestres de obras em que tivemos esse contato:

Se a laje cair, além de machucar quem está em cima, é bem provável que resulte em morte de quem estiver nos andares de baixo, já que vai cair tudo na cabeça da pessoa (J., 45, Mestre de Obras de uma das construções onde não conseguimos entrar).

A entrega de material que eles apontavam como impedimento à nossa entrada foi a entrega de concreto por caminhão betoneira. Essa entrega é sempre agendada, com dia e hora, já que este concreto não pode ficar muito tempo exposto após seu preparo para não ocorrer ressecamentos quando ele for aplicado nas colunas, causando danos estruturais graves. Esse agendamento costuma ser feito pelo engenheiro responsável da obra, que consulta o mestre de obras para confirmar a data. Todavia, nem sempre é respeitado os prazos determinados pelos trabalhadores da obra, existindo então uma maior pressão no que tange a prazos desses. Essa pressão exige que os trabalhadores executem suas tarefas em um ritmo mais rápido que o

normal, causando muito mais desgaste físico desses trabalhadores que já são, rotineiramente, explorados pelo mercado de trabalho, seja financeiramente, seja fisicamente.

Enquanto os questionários eram aplicados, algumas curiosidades do canteiro foram observadas. A presença do rádio é quase que uma regra não verbalizada nas construções, e nas maiores, era comum encontrar vários espalhados pelas construções. Esses rádios, segundos eles mesmos, são pessoais e ajudam a tornar o trabalho mais fluído devido a música, todavia, as vezes eram sintonizadas rádios de notícias também. Outro objeto comumente encontrado nas obras é a garrafa de água, que novamente são dos trabalhadores. Essas garrafas, muitas vezes térmicas, ficavam próximas de onde existia maior concentração de pessoas. Um dos trabalhadores entrevistados comentou, entre outros dizeres, sobre elas:

É legal ter elas por perto, por que daí a gente não precisa ficar andando muito pra tomar água. Dá muita Sede ficar trabalhando nesse solão (sic). Duas vezes de manhã e umas duas a tarde a gente vai se revezando para encher elas lá na geladeira lá embaixo, vai de quem está mais folgado na hora. (J., 44 anos)

Nota-se, com essa fala, que trabalhar na construção civil não é fácil, mas eles tentam tornar o ambiente mais agradável, mas essa iniciativa comumente parte apenas do trabalhador. Raramente encontramos algo além do, nem sempre presente, equipamento de proteção fornecido pela construtora.

Com o intuito de desenvolver uma análise mais aprofundada sobre questões como as acima descritas, essa dissertação foi dividida em quatro capítulos. No primeiro apresentamos questões teóricas que balizaram nossa reflexão neste trabalho, buscando o aporte em autores da Geografia e ciências afins.

O segundo capítulo, “A expansão da indústria da construção civil na esfera econômica brasileira: o caso de Maringá”, dedica-se a compreensão à luz dos ciclos econômicos e incentivos públicos e privados, do desenvolvimento do setor da indústria da construção civil brasileira dando ênfase ao subsetor de edificações (ICCSE), enfocando o município de Maringá.

No terceiro capítulo, existe o esforço em compreender a dinâmica da construção de edifícios em Maringá, as inovações produtivas encontradas em campo bem como

a precária inserção do trabalhador neste processo.

Já no último capítulo, investigamos a questão da centralidade do trabalho expressa nas formas de mobilidade humana e na precarização do trabalho decorrente das pressões advindos dos novos processos produtivos que dinamizam esse setor no município.

CAPÍTULO 1
POPULAÇÃO, MOBILIDADE E TRABALHO

1 POPULAÇÃO, MOBILIDADE E TRABALHO

A complexidade dos estudos sobre migrações exige por parte do pesquisador um trabalho sistemático diante das diversas abordagens que envolvem esta temática no âmbito das ciências humanas, principalmente para a geografia. Quando se busca assuntos que tratem tal abordagem, é recorrente deparar-se com variadas vertentes e correntes de pensamento que são os pilares do pensar e do fazer geográfico. O tema migração sempre esteve presente na pauta dos teóricos e pensadores da Geografia Tradicional, ora pela Geografia Teorética-Quantitativa e, posteriormente, pela Geografia Crítica.

Compreende-se que, para a realização de uma análise sobre os movimentos populacionais, seja na escala nacional ou na escala global³, é necessário recorrer ao comportamento e às mudanças no padrão de migração da segunda escala, especialmente no começo da II Guerra Mundial, sem perder de vista a influência destes processos migratórios no âmbito do território nacional, ou seja, no processo denominado de migração interna, no último quartel do século XX, sobretudo a década de 1990, conforme aponta Sposito, (1991):

Outra tendência que vai exigindo, cada vez mais a atenção dos geógrafos, é o fenômeno da migração que ganha importância internacional. [Global]. Depois da Segunda Guerra Mundial, quando já se tornara conhecida e praticamente ocupada toda a superfície da Terra, os movimentos migratórios, aparentemente, demonstraram que iriam diminuir de intensidade. No entanto, por causa da necessidade de qualificação crescente dos migrantes para o exercício de atividades que vão, aos poucos, selecionando as pessoas qualitativa e quantitativamente, foram se configurando não só novas dimensões de ganhos e rendimentos, mas também se estabelecendo elementos distintos na localização das residências e dos locais de trabalho como, por exemplo, o trabalho à distância, a constituição de áreas diferenciadas pelos grupos que os ocupam etc (SPOSITO, 1991, p. 130).

Desta maneira, a contribuição vai no sentido de apresentar algumas abordagens do temário, com o texto organizado da seguinte forma: no primeiro momento há um recorte acerca da Geografia da População; posteriormente, notas sobre os movimentos de população na Geografia; em seguida comentam-se as contribuições de autores de ciências afins e, por último,

³Na citação usa-se o termo escala internacional, há menção ao termo usando escala global, pois como afirma a autora “nada pode ser explicada apenas numa escala, toda compreensão requer a articulação entre escalas, ou seja, a avaliação dos modos, intensidades e arranjos, segundo os quais os movimentos se realizam e as dinâmicas e os processos se desenvolvem” (SPOSITO, 2011, p.130).

trata-se a pertinência da abordagem crítica sobre o tema, sobretudo quanto as relações do mundo do trabalho.

A geografia das populações tem sua relevância por considerar vários aspectos sociais como as taxas de crescimento, a população absoluta, a densidade demográfica, a etariedade, o gênero, as taxas de fertilidade, de mortalidade e de crescimento natural, além da ocupação e divisão em grupos rurais e urbanos, étnicos, linguísticos, religiosos e migratórios. Alguns desses estudos abordam a mobilidade, a distribuição espacial e a diversidade em relação ao meio ambiente e aos recursos naturais (ROCHA, 2011).

‘O Homem Estatístico’, assim Ruy Moreira (2012) denomina o capítulo de “Para Onde Vai o Pensamento Geográfico?”, no qual ele discorre sobre o homem na ciência geográfica, ponderando, desta maneira, o homem demográfico, o responsável numérico da população, pois é desta forma que a Geografia em seu princípio compreende o homem. A análise da sociedade e do homem na Geografia já fora recorrente de um viés pautado sob os ideais do *determinismo*, e ora sob ideias do *possibilismo*, mas, de fato, o que se pode verificar nos dizeres de Moreira (2006) é que “o homem é o segundo terço do modelo N-H-E⁴ [...] o homem interage com as bases físicas, adaptando-se e criando nessa relação sua organização corológica na superfície terrestre”. Após a II Guerra Mundial, conforme já mencionado, houve uma renovação na ciência geográfica e o homem passou a ser entendido sob a égide do capital, conforme aponta:

A ‘relação homem-meio’ sob o capitalismo apresenta-se como contradição capital-trabalho. No plano abstrato homens entram em relação com a natureza para transformarem produtos. No plano real o trabalho é um processo de produção/reprodução de mercadorias, por conterem estas em germe a reprodução ampliada do capital (acumulação de capital) (MOREIRA, 2006).

Entretanto, mesmo adquirindo uma conotação social, o homem na Geografia continuava alheio a ele mesmo, ainda deslocado da natureza, um homem atópico. Nesse sentido, Moreira (2006) pondera:

Eis por que o todo aparece como um conjunto de entes individuais, que a Geografia só consegue juntar por agrupamento de semelhança, a partir de referências comuns nem sempre claras. E analisá-los apenas quando evidenciem uma relação matemática. É assim que se chega à noção dos fenômenos naturais, fenômenos humanos e fenômenos econômicos, o homem aparecendo [apenas] como o elo entre a natureza e a economia, mas que se costura como uma estrutura N-H-E (MOREIRA, 2006).

⁴N-H-E (Natureza – Homem – Espaço)

É com este intuito que o foco aqui passa a ser o entendimento do homem, enquanto população na Geografia e também em ciências afins, com o objetivo de elucidar as idiosincrasias do trabalhador da construção civil do subsetor estudado, considerando-o como indivíduo, dotado de vontades e autonomias, mas também como ente social na qualidade de trabalhador do sistema capitalista.

No bojo da ciência geográfica, destacam-se duas perspectivas de abordagem dos fenômenos migratórios. Até os anos de 1970 era pujante o enfoque neoclássico, descritivo e dualista que privilegiava os estudos quantitativos dos fluxos demográficos e no âmbito qualitativo não considerava as forças socioeconômicas e baseava-se apenas na “decisão pessoal” do migrante. Na segunda perspectiva, a partir de meados da década de 1970, os fenômenos migratórios foram reconsiderados sob o enfoque neomarxista, passando a considerar a migração como sob as necessidades do capital e não mais como um ato de liberdade humana (BECKER, 1997).

Sobre esses fenômenos, Pierre George (1971, p. 104), em “Geografia da População”, trouxe no capítulo “As Migrações de Populações”, três tipos de migrações:

O primeiro é episódico; trata-se das transferências impostas por decisão política no termo de uma prova de força entre dois grupos nacionais. O segundo abrange as deslocações de maior ou menor duração, ligadas a uma complementariedade de oferta de força de trabalho e de necessidade de mão de obra, geralmente sob a forma de mão de obra não especializada. O terceiro apresenta-se como prolongamento das grandes migrações de povoamento do século XIX e do início do século XX: migrações internas e intercontinentais que podemos qualificar a *priori* de definitivas (GEORGE, 1971, p. 104).

As transferências de populações no período contemporâneo ao autor George (1971), deviam-se em geral às transformações impostas após a Segunda Guerra Mundial. Já as migrações temporárias colocavam-se como uma solução simples e imediata ao desemprego, o empregador que não desejava encarregar-se da instalação e manutenção social de uma população migrante recorria à migração temporária de trabalhadores.

George (1971) ao elucidar casos de migrações internacionais do século passado, trouxe em seu texto um caráter de denúncia. Pode-se inferir que nesse mesmo período existiam ocorrências em quase todos os estados do território nacional de condições sofridas pelos migrantes em busca de um “ideal de qualidade de vida” ao realizarem suas respectivas migrações internas. Já na década de 1970, o trabalho do autor salienta as características desses indivíduos, geralmente homens entre 18 e 30 anos que permaneciam no local por poucos anos,

oriundos de regiões mais pobres e que se submetiam a trabalhar em troca de salários minimamente previstos em lei. O autor aponta para questões como a qualidade de vida desses trabalhadores:

A fim de poderem enviar para os países de origem quantias por vezes importantes que remetem, tem que se conformar com condições de existência miseráveis: alojamentos coletivos desconfortáveis e insalubres, alimentação pobre e reduzida, vestuário insuficiente para enfrentar as condições de trabalho e de clima que lhe são impostas. Os acidentes e doenças atingem cruelmente essa imigração (GEORGE, 1971, p. 105).

As grandes migrações definitivas tratadas por George (1971) tinham caráter internacional e caracterizavam-se pelo fato de que “uma parte dos emigrantes temporários se fixa no país de destino quando existe a possibilidade jurídica de assim proceder e também vontade econômica”.

Numa perspectiva semelhante, em “Geografia da População”, Jaqueline Beaujeu-Garnier (1980) faz um minucioso trabalho sobre as migrações, abordando os fenômenos mais típicos de mobilidade. Os primeiros casos tratados foram nas áreas rurais, nos quais destaca-se a conquista de novos territórios quando os homens são compelidos a aumentar a extensão das terras que ocupam por causa de seu número cada vez maior ou de suas crescentes necessidades. Os movimentos de retirada nos quais as áreas mais afetadas são as menos hospitaleiras, quando a pobreza da renda tornou essencial servir-se da maior área possível, a fim de ser obtida colheita adequada (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

A contribuição de Beaujeu-Garnier (1980) também é evidenciada através do capítulo que expõe as causas e consequências da migração, enumerando a pobreza absoluta, os desequilíbrios econômicos, as forças que repelem e atraem população, a facilidade dos meios de migração, os fatores psicológicos e as mudanças por causa do emprego como principais fatores de migração além de diferenças quantitativas de população, mudanças demográficas, problemas biológicos como doenças, conflitos, mudanças econômicas como consequências migratórias.

A importância das migrações é, evidentemente, considerável. Elas exercem, na distribuição, na composição das comunidades humanas, determinado papel, do mesmo modo que o crescimento natural. Mas permitem, também, corrigir os crescimentos naturais excessivos ou mal ajustados. Mesmo desorganizadas, representam uma tentativa humana espontânea de melhor adaptação às possibilidades econômicas que o mundo oferece; quando controladas ou, mesmo, compulsórias, oferecem o meio de adaptar a população aos recursos, de transformar a estrutura das ocupações, de desenvolver as relações humanas e, como resultado, de dirigir apropriadamente a terra e a produção. E não devemos, finalmente, esquecer o papel dos fios migratórios no progresso da complexa teia da civilização (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p.204).

Damiani (1991), em “População e Geografia”, confere grande importância à migração, expondo seu caráter estratégico na compreensão da relação entre dinâmica populacional e o processo de acúmulo de capital, além da taxa de crescimento vegetativo. Pontua também o êxodo europeu no final do século XIX e início do século XX, em decorrência do desenvolvimento capitalista em seus países e desaparecimento do campesinato.

No Brasil, a maioria da imigração envolveu uma população expropriada e empobrecida. [...] Aparentemente instalados aqui nas fazendas de café ou nos núcleos coloniais, os migrantes preservaram um modo de vida camponês. Contudo, o sentido desse processo era a criação de um proletário em potencial. [...] Tanto as migrações internacionais como as migrações internas – rural-urbana, rural-rural – comprovam o processo de expropriação [...], e de exploração, que marcam o desenvolvimento do capitalismo em países como o Brasil (DAMIANI, 1991, p.42).

Para Moreira (2006), a distribuição da população no globo indica o balanço homem-meio que pode ser avaliada qualitativamente pela relação entre necessidade, capacidade e estoque e o desequilíbrio dessas variáveis que acarreta por vezes em superpopulações e superpovoamentos, sendo a migração do excedente populacional um mecanismo de atenuação da tensão local.

Com a longa crise que atingiu os países centrais entre 1973 e 1979, houve um novo complexo de reestruturação produtiva, o desenvolvimento da acumulação flexível. Uma ofensiva do capital na produção almejando um novo patamar de acumulação capitalista, debilitando ainda mais o delicado mundo do trabalho (ALVES, 2005).

Giovanni Alves (2005) acrescenta que na década de 1980, que pode ser conhecida como “década neoliberal”, tornou-se clara a debilitação do trabalho criando um novo patamar de desemprego estrutural e do trabalho precário. Desta década provêm inúmeras inovações capitalistas como:

Da flexibilização da produção, da “especialização flexível”, da desconcentração industrial, dos novos padrões de gestão da força de trabalho, tais como just-in-time/kanban, CCQ’s e programas de Qualidade Total, da racionalização da produção, de uma nova divisão internacional do trabalho e de uma nova etapa da internacionalização do capital, ou seja, um novo patamar de concentração e centralização do capital em escala planetária (ALVES, 2005, p. 81).

Sabendo-se que a dimensão do trabalho na construção civil do município de Maringá carece de uma maior atenção por parte dos pesquisadores das ciências humanas é mister investigar como esta categoria de trabalho vem sendo afetada pelas novas práticas de flexibilização das relações de trabalho. Assim, é importante ponderar que neste período histórico no qual vivemos, ao contrário do que possa aparentar em uma primeira observação, a centralidade do trabalho é cotidiana na vida dos indivíduos proletariados. Então os estudos de Antunes e outros pesquisadores acerca do mundo do trabalho contemporâneo são fundamentais, como, por exemplo, a dimensão expressa pelo referido autor:

Desenvolve-se uma nova interação complexa entre trabalho vivo e trabalho morto, entre a subjetividade laborativa em sua dimensão cognitiva e o universo tecnocientífico. Nos dias atuais, as mudanças operadas no mundo da produção e do trabalho vêm confirmando as assertivas marxianas. Se para alguns autores, trata-se, equivocadamente do fim do trabalho, para outros, [...] o trabalho ocupa a dimensão central nas formas de (des)sociabilidade contemporânea (ANTUNES, 2010).

Em face dessa nova roupagem do universo capitalista, em que a reorganização produtiva é imperativa, houve uma desconcentração industrial que refletiu no aparecimento de novos fluxos migratórios e na redefinição de outros, conforme já citado. Essa nova realidade coloca em xeque as leituras do fenômeno da mobilidade calçadas na mera descrição e mensuração de fluxos ou deslocamentos físicos, praticadas nas Ciências Econômicas, Sociologia e Geografia (ROCHA, 1998; PERPÉTTUA, 2013).

Assim, defende-se aqui uma abordagem qualitativa da temática da migração, valendo-se de dados quantitativos para balizar uma interpretação que tangencia o pensamento de Rocha (1998), no qual os estudos de mobilidade centrada no trabalho devem aproximar-se a crítica da mobilidade social, ou seja, “as várias disciplinas são regidas por uma perspectiva paradigmática maior, qual seja, a economia política marxista” (ROCHA, 1998).

Para Perpétua (2013), as teorias direcionadas a mobilidade espacial do capital e da força do trabalho podem ser divididas em três categorias:

a) a perspectiva temporal embutida na análise do(s) sistema(s) econômico(s), que se caracteriza pela relação equilíbrio/desequilíbrio ao longo do processo produtivo; b) o grau de liberdade e autonomia atribuído aos indivíduos inseridos nesse(s) sistema(s); e c) a concepção do espaço geográfico no qual se desdobram suas ações. (PERPETUA, 2013, p. 59).

Sobre as teorias acerca da mobilidade do trabalho, é importante ressaltar que elas começam a ser pensadas, *a priori*, pelos economistas do século XVIII, denominados *fisiocratas*, seguidos pela escola da economia clássica que compartilhava uma visão da mobilidade como fator de dinamização do processo de urbanização e fonte de um inesgotável exército de reserva (ROCHA, 1998).

Oriundo da escola da Economia Clássica, A. Smith foi o primeiro a compreender que o espaço econômico pode ser explicado “a partir da mobilidade do trabalho e do capital, como movimento endógeno da estrutura econômica e social” (ROCHA, 1998).

Esta é a primeira matriz do pensamento da mobilidade do trabalho, da qual estão contidos “Adam Smith, David Ricardo e Marie Walras, até os principais teóricos da economia espacial neoclássica, como Von Thünen, Christaller, Weber e Lösch”, sendo denominada Matriz Clássica e Neoclássica (PERPETUA, 2013).

Uma segunda matriz de relevância a ser lembrada é a keynesiana, que apesar de se opor a matriz neoclássica, identificando problemas no processo de mobilidade da força do trabalho e a considerando imperfeita, não apresentava críticas ao sistema gerador destas imperfeições, mas almejava apenas encontrar antídotos “as mazelas identificadas, utilizando-se da intervenção do Estado (PERPETUA, 2013).

A terceira matriz teórica da mobilidade do trabalho traz uma visão marxiana (escritos do próprio Marx) e marxistas (dos estudiosos que têm nas obras do filósofo alemão o estereótipo fundante de suas teorias) pautada sobretudo na noção de trabalho, ou seja, a apreensão histórica da natureza pelo homem. Gaudemar (1977) traz a clássica definição de mercadoria de Marx em sua tripla característica: valor de uso, valor de troca e presença no mercado (PERPETUA, 2013).

É, no que tange, o valor de troca, que Marx e toda esta matriz teórica se difere das demais, pois a medida de valor é dada ao equivalente trabalho obtido em troca da mercadoria. Em outras palavras, com a circulação ou troca de mercadorias não se cria valor algum. Faz-se

necessário, então, compreender o conceito de força de trabalho, tratada por Gaudemar (1977) como:

A força de trabalho é então definida sem equívoco, como a mercadoria que um homem “possui” ou ainda o conjunto de faculdades psíquicas, físicas e intelectuais que existem no corpo de um homem, na sua personalidade viva, e que ele tem de pôr em movimento para produzir coisas úteis. Mercadoria que tem a virtude específica de transformar o dinheiro em capital. Esta mercadoria possui, do mesmo modo que qualquer outra, um valor (GAUDEMAR, 1977, p. 189).

Para então existir a transformação do dinheiro em capital, o possuidor do dinheiro precisa encontrar uma pessoa livre, isto é, uma pessoa que disponha à sua vontade sua força de trabalho e, além disso, não possua qualquer outra mercadoria a vender que não sua força de trabalho.

Dessa maneira, é necessário ponderar que o trabalhador é livre para escolher o seu trabalho e o local onde exercê-lo, entretanto, tal liberdade não é plena, sendo utilizada perversamente para submeter o trabalhador as exigências do capital. Para melhor expor este fato, toma-se como ideal a visão marxista, a fim de compreender e desvendar os efeitos da mobilidade do trabalho gerada pela expansão capitalista da construção civil, subsector de edificações de quatro pavimentos ou mais, no município de Maringá, que vem se tornando a cada dia mais protuberante.

O conceito de mobilidade da força do trabalho faz crítica a visão econômica clássica na qual escondida, ora sob conceitos macroeconômicos, ora sob conceitos microeconômicos, alijam o homem de cena, bem como suas lutas e esperanças, tornando-os parte de uma mera mecânica econômica. Estudos sobre a mobilidade da força de trabalho são encontrados, ainda que de forma incipiente, em outros marxistas clássicos como em Rosa Luxemburgo e Lenin (GAUDEMAR, 1977).

Pode-se então construir um organograma para sintetizar as principais matrizes teóricas da Mobilidade do Trabalho, como observamos no Gráfico 3. É necessário ponderar, entretanto, que este se faz com caráter ilustrativo e didático.

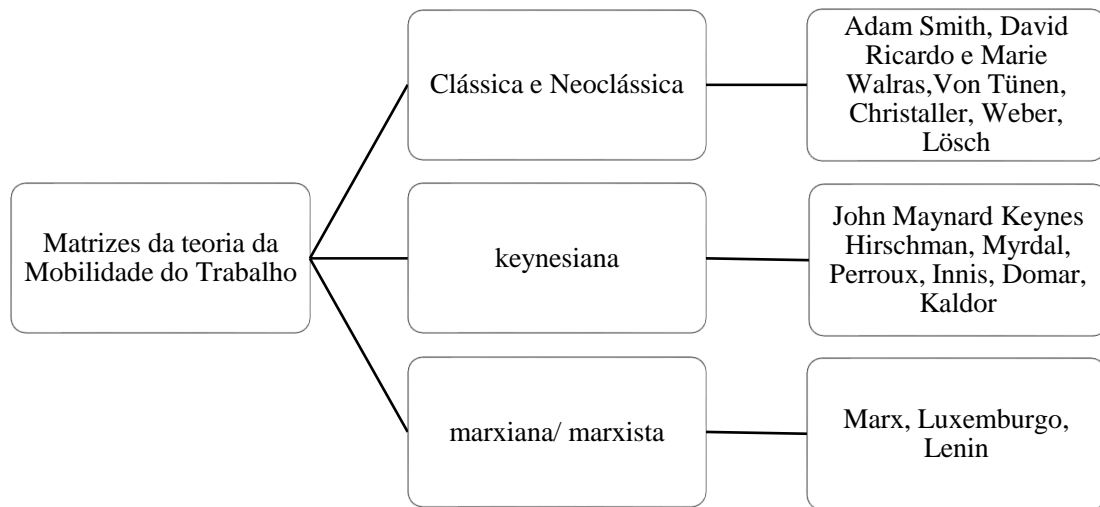


Gráfico 3 - Organograma Das Matrizes Da Teoria Da Mobilidade Do Trabalho.
 Fonte: ROCHA, M. M., 1998.

O fenômeno da migração não deve ser tratado apenas no âmbito do deslocamento dos indivíduos, mas em uma combinação de fatores. Para tal análise, ressaltamos o conceito de Mobilidade Humana elaborado por Rocha (1998), que interrelaciona a Mobilidade Física do indivíduo, sendo a Macro Mobilidade Física as grandes migrações, e a Micro Mobilidade Física os deslocamentos cotidianos, com a Mobilidade Social e a Mobilidade Centrada no Trabalho, conforme o Gráfico 4.

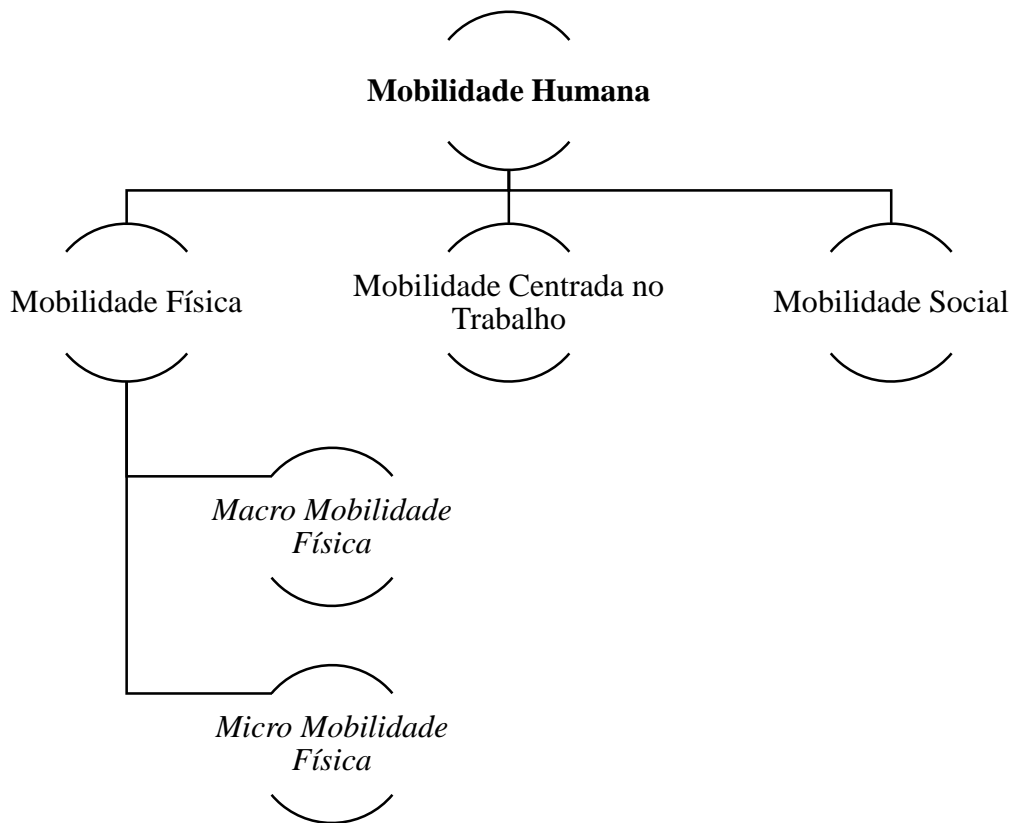


Gráfico 4 - A Mobilidade Humana
 Fonte: ROCHA, M. M., 1998.

Para Rocha (1998), a mobilidade humana pode ser compreendida como uma “chave interpretativa”, afinal, contribui para um entendimento mais amplo acerca dos demais fenômenos de mobilidade. Assim, esta dissertação visa contemplar a mobilidade humana dos trabalhadores da construção civil de Maringá, subsetor de edificações de quatro pavimentos ou mais, com foco na centralidade do trabalho, em suas contradições e nos mecanismos de precarização impostas a esses trabalhadores e existentes nessa mobilidade.

Exposta uma base teórica sobre o assunto, fica evidente o aspecto da migração desse trabalhador, que fica à mercê do sistema produtivo. Este ao inserir-se no mercado de trabalho, rotineiramente encontra no setor da construção civil um alvo para exercer sua força de trabalho. Essa mobilidade tem como agente motivador, na maioria dos casos, a busca pela melhora na qualidade de vida. O sujeito ao mudar de trabalho, mesmo que essa mudança seja uma ferramenta perversa do capitalismo, deposita sobre o novo emprego suas esperanças. Cabe então melhor compreender o setor destino desse trabalhador migrante, inicialmente na maior esfera, o Brasil como um todo, e posteriormente o caso específico de Maringá.

CAPÍTULO 2

A EXPANSÃO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL NA ESFERA ECONÔMICA BRASILEIRA: O CASO DE MARINGÁ - PR

2 A EXPANSÃO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL NA ESFERA ECONÔMICA BRASILEIRA: O CASO DE MARINGÁ – PR

A indústria da construção civil possui papel significativo na constituição do Produto Interno Bruto (PIB) do país, totalizando 5,3% no ano de 2013. Outro fator significativo é sua expressiva participação na absorção de mão-de-obra, cerca de 7,3% da População Economicamente Ativa (PEA) ocupada em janeiro de 2015. Também é possível encontrar um alto número de empresas atuando no setor, aproximadamente 200.000 em 2011, conforme o Cadastro de Empresas do IBGE (2011). Este vasto setor da economia é bastante heterogêneo, podendo ser dividido em três principais partes: Construção Pesada, Montagem Industrial e Edificações (IBGE, 2015).

Este capítulo trata algumas questões histórico-geográficas ambientadas nas dinâmicas do setor econômico da construção civil, apresentando algumas inter-relações entre a macroeconomia brasileira e as minúcias encontradas no desenvolvimento do subsetor de edificações⁵ em Maringá, com o intuito de posteriormente ancorar a concepção da importância deste setor no desenrolar da mobilidade humana dos trabalhadores nele inserido.

Este tópico trata, também, do segmento da construção habitacional com maior ênfase, pois este é o que melhor articula os estudos acerca do mundo do trabalho e a questão urbana, bem como a carência habitacional brasileira e a relação paradoxal com as ordens de mobilidade vivenciadas pelos trabalhadores atuantes neste setor em Maringá. Outro fator adjunto neste estudo tangencia a questão da ausência de condições financeiras, por parte destes trabalhadores, para aquisição das habitações que eles mesmo constroem (FARAH, 1996).

O setor de edificações é parte do recorte analítico deste trabalho e compreende a construção de: edifícios residenciais, comerciais, de serviços e institucionais e ainda alguns trabalhos complementares como reformas e demolições (VILLELA, 2010).

O estudo do desenvolvimento do setor da construção habitacional relacionado aos diversos momentos econômicos que se arrolaram no país possui uma especial pertinência devido a dois fatores: primeiramente a relação entre este segmento produtivo com o desenvolvimento da economia, isto é, a demanda por edificações no Brasil caracteriza-se

⁵Edificações com quatro pavimentos ou mais.

fortemente dependente do nível de emprego e da distribuição de renda, variáveis condicionadas pela política econômica e desempenho da economia, e, em segundo lugar, pelo papel fundamental que o setor desempenha na sustentação do modelo econômico baseado na expansão do consumo de bens duráveis vigente no Brasil entre a segunda metade da década de 1960 e meados da década de 1970, quando tal modelo entra em crise (FARAH, 1996).

2.1 O SUBSETOR DE EDIFICAÇÕES ATRELADO AO CRESCIMENTO ECONÔMICO

No ambiente acadêmico encontra-se pesquisas de alguns autores que vinculam o desenvolvimento econômico brasileiro ao setor da construção habitacional, sendo possível destacar: Farah (1996), Oliveira (2003, 2006), Bonduki (1994, 2008), Botega (2007), Azevedo (1988), Santos e Duarte (2011), Shimbo (2010), Postali (2014), Cardoso, Aragão e Araujo (2001) e Maricato (2005, 2006).

Durante o período colonial havia no Brasil uma sociedade de base rural cuja atividade construtiva limitava-se a execução de edificações residenciais no próprio meio rural, ou a edificações urbanas de pequeno e médio porte, sendo as mais expressivas de natureza pública como igrejas e paços. A demanda por empresas de construção, ou seja, a indústria da construção civil, passou a ser significativa apenas a partir do final do século XIX e com destaque no início do século XX, quando começa a verticalização dos centros urbanos exigindo a incorporação de novos conhecimentos e de base científica no setor, bem como uma maior demanda de mão-de-obra.

A Revolução de 1930 constituiu-se como um processo de ruptura com o antigo modelo agrário-exportador até então hegemônico no país e o início do crescimento da estrutura produtiva de base urbano-industrial. Então, intensificado o processo de urbanização e a demanda por infraestrutura que viabilizasse um novo padrão de acumulação no país. Entretanto, houve poucos pontos de destaque devido à crescente demanda habitacional por parte da crescente classe trabalhadora urbana, déficit este que se agravaria ao longo das décadas (OLIVEIRA, 2003).

Para a compreensão de como se articulou ao longo do espaço-tempo o desenvolvimento do setor de habitação em relação às políticas econômicas brasileiras, é de suma importância o

fragmento do mesmo autor, Francisco de Oliveira, em “O vício da Virtude” de 2006 segundo o qual:

[...] a industrialização brasileira foi sustentada por duas fortes vertentes. A primeira foi a vertente estatal, pela qual o Estado transferia renda de certos setores e subsidiava a implantação industrial. E a segunda eram os recursos da própria classe trabalhadora, que autoconstruía sua habitação e com isso rebaixava o custo de reprodução. Isso não é um argumento só teórico. É um argumento que se encontra e se ancora na prática com a qual se fazem os inquéritos e as pesquisas sobre o custo de vida. Nas pesquisas sobre custo de vida, [...] o item habitação quase desaparece. Isso vai se refletir diretamente na avaliação do custo de sobrevivência. É assim que a lei define: salário mínimo é a cesta de bens necessária para a reprodução de uma família clássica, de tipo nuclear. Quando os governos, para orientar a política econômica, calculam o salário mínimo, o custo da habitação desaparece e influencia na fixação do valor. É isso que tem o efeito de rebaixar o salário (OLIVEIRA, 2006, p. 68).

Em outras palavras, Oliveira afirma que a industrialização brasileira foi impulsionada tanto pela via estatal, que subsidiava o setor industrial como um todo, quanto pela classe trabalhadora, que buscava habitação construindo suas próprias moradias. Todavia, o custo de moradia ficou fora do cálculo do salário mínimo do governo, gerando uma antítese conceitual: o salário mínimo era, então, definido como o suficiente para a reprodução de uma família tradicional, mas não levava em consideração o valor que essa família gastaria para morar.

As saídas tradicionais que os trabalhadores encontraram foram o aluguel e a autoconstrução, feita muitas vezes sob o padrão de coabitação ou em terrenos irregulares, já que a construção regular ou compra da moradia própria estava fora do alcance financeiro. Farah (1996) explica que com o adensamento populacional urbano da década de 1930, houveram profundas mudanças no mercado habitacional, diminuindo a oferta de moradias a população: “Como fator adicional de agravamento das condições de moradia nos centros urbanos houve, a partir de 1930, uma retração da oferta de novas habitações, diante do colapso do modelo habitacional até então predominante no país – o aluguel de moradias⁶” (FARAH, 1996, p. 152).

O Estado resolveu intervir de uma maneira simples e eficaz com programas habitacionais, no sentido de aquisição da casa própria, através de crédito pelas Caixas Econômicas e pelos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPS).

⁶ O colapso do modelo habitacional pautado no aluguel deu-se em partes por causa da Lei do Inquilinato de 1942, que instituiu o congelamento dos valores locativos e regulamentava as relações entre proprietários e inquilinos (BONDUKI, 1994).

Esses programas tiveram um duplo sentido para o Brasil. Em primeira instância, eles visavam aumentar a legitimidade do regime Vargas⁷, satisfazendo a necessidade da população de moradia, e também viabilizando uma maior acumulação de capital no setor urbano por intermédio da redução do custo da força de trabalho que deixava de pagar aluguel.

O primeiro indício de declínio significativo no volume de edificações foi na década de 1950, com a priorização da execução de obras de infraestrutura e de montagem de indústrias de base. Entretanto, deve-se destacar a construção de Brasília no mesmo período, fato este que impulsionou o setor tanto pela construção de obras-monumentos quanto pela necessidade de edifícios de habitação em um prazo acelerado (FARAH, 1996).

Após o Golpe Militar de 1964, o novo Governo Federal criou o Sistema Financeiro de Habitação - SFH, bem como o Banco Nacional de Habitação – BNH, com a missão de “estimular a construção de habitações de interesse social e o financiamento da aquisição da casa própria, especialmente pelas classes da população de menor renda.”⁸ (BOTEGA, 2007).

A criação do SFH e do BNH foram medidas tomadas pelos governos militares no sentido de responder a crise habitacional em que se encontrava o país e ao mesmo tempo melhorar a popularidade do regime. Na prática, foram uma forma de conquistar o apoio da população mais humilde, base do governo populista deposto, e principalmente uma tentativa de criar uma política permanente de financiamento capaz de estruturar em moldes capitalistas o setor da construção civil habitacional (BONDUKI, 2008).

As faces econômicas destas medidas foram as mais bem-sucedidas. Estas e outras medidas governamentais relacionadas ao setor da construção civil foram inseridas em um quadro geral de mudanças pelas quais passava a sociedade brasileira. No plano econômico, o momento era de reiteração da acumulação capitalista no país (FARAH, 1996).

Segundo Sergio de Azevedo (1988), a inovação do sistema SFH e do BNH em relação à extinta Fundação Casa Popular (FCP), estava na utilização tanto de poupança compulsória do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), quanto a voluntária caderneta de poupança/letra de câmbio e, somado a isso, a instituição de uma “moeda forte”, a Unidade-

⁷ O Regime Vargas ou a Era Vargas foi o período de 15 anos em que Getúlio Vargas governou o Brasil, teve como início a Revolução de 1930 na qual findou-se a Velha República.

⁸Lei nº 4 380/64 de 21 de agosto de 1964 In: Botega, 2007.

Padrão de Capital (UPC). Estas medidas evitariam a descapitalização do Banco como ocorreu com a FCP.

Assim, esta nova política prosperou, materializando-se através de uma completa rede de agências públicas e privadas norteadas sob a égide do BNH. A expansão deste aparelho teve como consequência a sua transformação progressiva em um verdadeiro banco de desenvolvimento urbano, agregando atividades como saneamento básico, financiamento de materiais de construção e transporte, entre outros (AZEVEDO, 1988).

Santos e Duarte (2011) apontam como consequência da criação do BNH, sua progressiva transformação em agente da política habitacional, combinada com alterações na política do inquilinato, que resultou em uma maior vitalidade do mercado imobiliário durante o final da década de 1960 e, sobretudo, ao longo dos anos 1970. Entretanto, a não-solução do problema de moradia impulsionou o governo a criar os programas de urbanização de favelas, de autoconstrução e de lotes urbanizados.

Já sobre o aumento da vitalidade no mercado imobiliário Farah (1996) aponta que:

A expansão do subsetor edificações então verificado foi acompanhado pela consolidação da hegemonia de empresas de capital nacional, caracterizada por uma grande heterogeneidade em termos de porte e por uma estrutura “tradicional” de administração, centrada na figura do proprietário (em geral, engenheiro civil) (FARAH, 1996, p. 176).

Sobre o incremento da construção de edificações no Brasil durante a década de 1970, Farah (1996) indica que este não foi linear. Houve um crescimento expressivo nas atividades de construção após a fase inicial de implantação dos mecanismos institucionais de incentivo ao setor entre 1964 e 1967. O financiamento de habitação para a “classe média” entre 1970 e 1976 foi de fundamental importância para o aquecimento da construção civil. No entanto, a partir de 1974, quando a economia brasileira começou a desacelerar, o que fomentou a construção habitacional foram os programas de “interesse social” promovidos pelo Estado. Entre 1974 e 1982, a taxa de crescimento do setor foi de 12%, contribuindo para suavizar a crise no país.

No fim da Ditadura Militar, no país, havia consenso sobre a crise no Sistema Financeiro de Habitação e a necessidade de reconstrução do mesmo. Conforme explicita Azevedo (1988), o governo passou a tomar diversas medidas que indicavam uma profunda reforma no sistema, no entanto, dada a complexidade da questão e falta de consenso sobre o assunto, foi decretada a extinção do Banco Nacional de Habitação em 1986.

A partir de então, conforme aponta Postali (2014), o país deixou de ter política habitacional por parte do governo e a Caixa Econômica Federal (CEF) assumiu a função de órgão de financiamento para a construção de moradia via Estado ou financiamentos próprios.

Tanto Santos e Duarte (2011) quanto Shimbo (2010) em suas teses apontam uma mudança no pensamento brasileiro sobre as políticas habitacionais após a constituição de 1988. O caráter de descentralização das políticas públicas refletiu-se na política habitacional, com estados e municípios atuando mais fortemente na produção de moradia popular. Entretanto, sem instrumentos de financiamento, tal descentralização foi limitada e pouco efetiva no sentido de minimizar o déficit existente.

Em 1989, houve a primeira eleição presidencial pós-ditadura militar. Na sequência, início de 1990, Fernando Collor de Mello assumiu a presidência do país e as políticas brasileiras passaram a ter um alinhamento fortemente neoliberal, cabendo ao Ministério da Ação Social o controle e a execução dos programas habitacionais (BORTEGA, 2008).

Conforme Azevedo (2007), encontrava-se a especificação de três vertentes do Programa de Ação Imediata de Habitação (PAIH), sendo elas: “Programa de moradias populares”, “programa de lotes urbanizados” e “programa de ação municipal para habitação popular”. Ainda na avaliação do mesmo autor sobre o PAIH observa-se o não cumprimento de várias metas estabelecidas, houveram atrasos nos prazos e aumento no custo unitário médio. Por motivos clientelistas e lobby de setores empresariais da construção civil em regiões menos favorecidas, sobretudo no Nordeste, o plano não prosseguiu.

No final de 1992, com a destituição de Fernando Collor, Itamar Franco assumiu a presidência do Brasil, promovendo algumas mudanças nas políticas habitacionais, em especial as referentes às classes de baixa renda. No entanto, não houve esforços para resolver efetivamente a crise estrutural do SFH (SANTOS, 1999; AZEVEDO, 2007).

Já em seu primeiro governo (1994 – 1997), Fernando Henrique Cardoso – FHC, promoveu uma ampla reorganização no setor de políticas habitacionais: houve a extinção do Ministério de Bem Estar Social e a criação da Secretaria de Política Urbana (SEPURB), no âmbito do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) (AZEVEDO, 2007).

Com isso, alterou-se o paradigma da política habitacional brasileira. Foi introduzido princípios de mercado na provisão da habitação, ampliando-se a participação do setor privado,

promovendo a descentralização de alocação de recursos federais e, com isto, iniciou-se a política de crédito para o mutuário final (SHIMBO, 2010).

Postali (2014) destaca que a partir de 1995 os efeitos da abertura econômica de cunho neoliberal recaíram sobre as empresas de capital privado nacionais devido ao custo para investimento, ampliação da competitividade e atuação no mercado interno de empresas de capital internacional.

Quanto às políticas públicas para habitação, o governo FHC foi marcado por um considerável número de políticas desarticuladas, entre elas: Pró-moradia, Habitar Brasil, Carta de Crédito Individual Associativa; Apoio à Produção (MOREIRA; LEME, 2011).

Para Moreira e Leme (2011), a política de maior destaque foi a Carta de Crédito Individual Associativa, que representava cerca de 85% dos recursos administrados pela União destinados à habitação. Este foi um recurso muito utilizado pelo setor privado para captar recursos do FGTS com o intuito de produzir *moradias prontas*.

Azevedo (2007) aponta que a maior novidade na área habitacional dos anos 1990 foi a aprovação da Lei Federal 9.512/97 que estabeleceu o Sistema Financeiro Imobiliário (SFI). Diferente do SFH, este novo sistema foi inspirado na experiência norte-americana, ele operaria com recursos exclusivamente privados, nacionais ou internacionais. O ponto de destaque é o fato do mutuário só se tornar efetivamente dono do imóvel após este estar totalmente quitado, assim, em caso de inadimplência o financiador poderia reaver o imóvel.

Com o início do governo Lula em 2003, inaugurou-se um novo período para as políticas habitacionais federais de cunho social que se estende até o atual governo Dilma (MOREIRA, 2013). A partir do primeiro governo federal desempenhado pelo Partido dos Trabalhadores (PT), houve a oportunidade de desenvolver o Projeto Moradia, concebido em 2000 pelo Instituto Cidadania, que previa:

[...] a ampliação do mercado formal para os setores de renda média e média baixa, a serem atendidos com recursos do SBPE e do SFI, na perspectiva de liberar os recursos do FGTS para as classes de renda mais baixa, procurando inverter a situação gerada pelo governo FHC[...] (SHIMBO, 2010).

Ou seja, o Projeto Moradia tinha como fim aumentar o acesso a moradia entre as famílias de renda mais baixa, valendo ressaltar que o contrário havia ocorrido na gestão Federal anterior.

Para Maricato (2005), a compreensão da lógica desta tese se torna fácil quando observamos que:

Foi devido à falta de alternativas que a classe média se apropriou, desde a vigência do BNH, mas especialmente nos últimos anos, de recursos públicos ou de fundos que estão sob gestão nacional dificultando ainda mais o atendimento da baixa renda. Desde a extinção do BNH, em 1986, o governo federal se ausentou da formulação de uma política que fosse além de programas isolados que sofriam mudanças constantes. Nas décadas de baixo crescimento econômico e falta de política habitacional e urbana, 1980, 1990 e início da década de 2000 as favelas apresentaram um crescimento explosivo. Em 2000 e 2002 praticamente 60% dos recursos sob gestão federal foram destinados às famílias que ganhavam mais de 5 s. m. que representam 8% do déficit habitacional. Para reverter essa tendência e dar prioridade às faixas mais baixas de renda na aplicação dos recursos sob gestão federal seria necessário ampliar o mercado privado de modo a atender à classe média (MARICATO, 2005).

Em sua tese de doutorado, Shimbo (2010) esclarece que a criação do Ministério das Cidades, em 2003, buscou integrar as políticas nacionais voltadas para o território e às aglomerações urbanas. A função do ministério seria coordenar, gerenciar e formular a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), ainda que tivesse que superar a limitação da dependência da Caixa Econômica Federal, subordinada ao Ministério da Fazenda.

A referida autora ainda destaca a existência de dois subsistemas no Sistema Nacional de Habitação: o Subsistema de Habitação de Interesse Social e o Subsistema de Habitação de Mercado. O primeiro com o objetivo de garantir recursos públicos destinados exclusivamente ao setor de baixa renda e o segundo procurando reorganizar o mercado privado de habitação a fim de ampliar as formas de captação de recursos e de incluir novos agentes, facilitando a promoção imobiliária.

Com o ministério instaurado, o governo federal tomou duas medidas principais de ampliação de mercado: a lei 10.391 de 2004, com a função de promover segurança a promotores, financiadores e compradores, e a resolução n.3259, aprovada pelo Conselho Monetário Nacional, que tornava a retenção de recursos da poupança privada desvantajosa para os bancos (MARICATO, 2005; 2006).

Em 2005, a medida tomada para fomento da Habitação de Interesse Social foi o aumento dos recursos e subsídios, desafiando as contensões de gastos federais, foram dispostos mais de R\$ 10 bilhões, o maior orçamento desde o início da década de 1980, para financiamento habitacional. As fontes de tais recursos foram diversas incluindo: Ouvidoria Geral da União - OGU, Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), Fundo de Arrendamento Residencial (FAR),

Fundo de Desenvolvimento Social (FDS), Tesouro Nacional e em especial o FGTS (MARICATO, 2005).

A habitação ganha visibilidade com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), recebendo o investimento de R\$ 106,3 bilhões entre 2007 e 2010. Entretanto, a lentidão das obras do PAC influenciou a criação de um programa específico para área habitacional, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) (SHIMBO, 2010).

O Programa Minha Casa Minha Vida apresenta como objetivo a aquisição de terreno e construção de unidades habitacionais destinadas à venda para as famílias com renda familiar mensal de até R\$ 1.395,00 (MOREIRA E LEME, 2011)

Para Santos e Duarte (2011), desde sua concepção, o programa apresentava um comprometimento que avançava além da universalização do acesso a moradia:

Na cartilha sobre o programa apresentada pelo Ministério das Cidades, estão apresentados seus principais objetivos: a) implementação do Plano Nacional de Habitação. Construindo um milhão de moradias; b) aumento do acesso das famílias de baixa renda à casa própria; e c) geração de emprego e renda por meio do aumento do investimento na construção civil. A mesma cartilha informava que o PMCMV contribuiria para reduzir em 14% do déficit habitacional do país (SANTOS E DUARTE, 2011, p. 16).

A expressiva mobilização de estímulos à construção habitacional neste período, foi uma das principais estratégias do governo federal em resposta a crise econômica internacional⁹, conforme apontam Cardoso, Aragão e Araujo, 2011:

No segundo semestre de 2008, novas mudanças ocorrem em resposta à crise mundial sobre a economia brasileira: o governo brasileiro buscou mitigar os seus efeitos internos através da adoção de políticas keynesianas que incluíram a manutenção do crédito, o atendimento aos setores mais atingidos pela recessão e a sustentação dos investimentos públicos, particularmente na área de infraestrutura, que já vinha sendo objeto do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). No âmbito destas medidas, teve destaque o “pacote” de investimentos lançado para a área de habitação (CARDOSO, ARAGÃO E ARAUJO, 2011, p. 4).

Ao fim do segundo mandato do presidente Lula, presencia-se a consolidação do que Shimbo (2010) denomina de *real state à brasileira* que vem sendo construído desde os anos de 1990. Em outras palavras, observa-se o mercado imobiliário se fortalecer duplamente: por ter acesso aos recursos federais destinados à habitação de interesse social e, por outro lado, acesso

⁹ Vale ressaltar que esta crise econômica mundial a que se refere, deu-se início nos Estados Unidos no ano de 2006 a partir de uma crise urbana pautada na quebra de instituições de crédito que concediam empréstimos hipotecários de auto risco.

aos recursos da habitação de mercado. O histórico sobre o desenvolvimento da indústria da construção civil no Brasil construído até aqui é fundamental para compreender como este setor se desenvolveu em nosso recorte geográfico, o município de Maringá, e sua relação com o trabalhador, sobretudo com as formas de mobilidade desta força de trabalho.

2.2 O PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO EM MARINGÁ: um impulso ao subsetor de edificações

Reportando-se ao município de Maringá (Figura 01), primeiramente, expõe-se aqui alguns pontos sobre a evolução do espaço urbano com o objetivo de situar ao longo da história o desenvolvimento da indústria da construção civil em relação a produção capitalista do espaço. Privilegia-se o momento em que o excedente financeiro da agricultura local passou a ser investido na incorporação imobiliária local, moldando a paisagem à uma nova realidade da verticalização, conceituada por Töws e Miranda:

O processo de verticalização, apreendido como processo de construção de edifícios de 4 pavimentos ou mais [...], representa uma das características simbólica da urbanização brasileira, ou seja, a urbanização possui um de seus símbolos, o processo de verticalização (TOWS; MIRANDA, 2013).

Maringá, no contexto do Norte Central Paranaense foi, assim como outras cidades da região, planejada pela Companhia de Terras Norte do Paraná¹⁰ (CTNP). Fruto da atuação da companhia, Maringá teve origem em um plano inicial que ordenava o uso do solo e delineava uma forma urbana bastante definida, até mesmo no que tange a ocupação conforme o padrão econômico (MENDES, 1992 A).

Assim, o município prosperou refletindo a lógica e os interesses capitalistas da CTNP, voltada para a rápida valorização do solo urbano, tornando-se, conforme o planejado, uma cidade polo. Giménez (2007), sintetiza em tópicos o processo deste desenvolvimento maringaense:

¹⁰ Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNT) a partir de 1951.

- O planejamento foi importante e presente desde o início, formulando um espaço planejado e integrado, voltado à produção e a integração deste espaço ao sistema capitalista nacional e internacional.
- A economia da região, que floresceu devido às características naturais e também em decorrência do momento internacional e nacional.
- O afluxo de população, que se encontra articulado com uma época de crescimento demográfico no país e de êxodo rural intenso.
- A implantação na região de um modelo capitalista de produção voltado ao mercado nacional e internacional, acompanhado de intenso empreendedorismo.
- A pequena produção mercantil (urbana e rural) permitiu a acumulação capitalista e deu início a uma elite econômica que liderou o processo econômico da região.
- A atuação da Companhia de Terras Norte do Paraná e posteriormente, da sua sucessora, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, como agente objetivo em vários desses aspectos anteriormente mencionados (GIMÉNEZ, 2007, p. 88).

A construção da área urbana maringaense iniciou-se com sua fundação, 1947, quando uma área central é consolidada. Mendes (1992 A), para melhor compreensão do processo de evolução do uso e ocupação do solo urbano do município, determina alguns períodos para análise da expansão horizontal da área urbana¹¹.

Entre 1954 e 1963 houve um crescimento vinculado a área central nos sentidos Oeste, Sudeste, Sudoeste e Noroeste acentuando a importância da via ferroviária e da Avenida Colombo (MENDES, 1992 A).

Já no período entre 1964 e 1973, o crescimento urbano foi em direção a periferia do município, de forma contínua às áreas habitadas anteriormente, acentuando-se nos sentidos Nordeste e Sudoeste (MENDES, 1992 A).

O período de maior expansão urbana ocorreu entre 1974 e 1983, e constituiu-se uniforme nas áreas periféricas chegando em alguns pontos ao limite do município.

Mendes (1992 A) constata que de 1984 a 1989 houve uma continuidade da ocupação das zonas periféricas afastadas da zona central, sem uma necessária continuidade entre as áreas.

O sucesso da implementação do município de Maringá enquanto empreendimento capitalista deixou um legado de empreendedorismo bastante arraigado no imaginário do Norte Central do Paraná, conforme aponta Gimenez (2007):

¹¹ A abrangência da expansão urbana maringaense pode ser melhor observada a partir da coleção de mapas sobre a evolução do uso e ocupação do solo do município de Maringá elaborado por Mendes (1992 A) presente no ANEXO F.

Vende-se essa imagem da cidade para o Brasil inteiro. Maringá é apontada como Dallas Brasileira, Novo Eldorado, cidade de ótima qualidade de vida. Qual o objetivo disso? A quais interesses essas representações atendem? No passado a imagem da cidade interessava à Companhia que detinha a propriedade das terras e pretendia auferir altíssimos lucros com a sua venda, o que na prática foi efetivado com extremo sucesso. Hoje interessa aos proprietários dos bens de produção. O crescimento da região significa crescimento econômico, crescimento do mercado de consumo, novos negócios, riqueza e lucro. Assim nota-se que o espírito empresarial e empreendedor forte em Maringá tenha suas raízes lançadas na forma de fundação da cidade, criada para ser um local de reprodução de capital, de realizações, um lugar planejado para se ter qualidade de vida, para gerar riqueza. Dessa forma, foi criado todo um discurso ideológico para o norte do Paraná. Um discurso em torno do trabalho, da riqueza, da harmonia, do planejamento (GIMÉNEZ, 2007, p. 106).

A partir da década de 1960, o discurso ideológico de sucesso que fora construído para a cidade de Maringá passou a ser empreendido na construção de edifícios de quatro pavimentos ou mais com o objetivo da reprodução do capital que acabou por caracterizar um processo de verticalização do município. Apesar das leis municipais vigentes que proibiam a construção de edifícios com cinco pavimentos ou mais, iniciou-se o processo de verticalização. Nas Palavras de Mendes:

As “fugas” das leis é um fato quase natural na realidade brasileira, assim tal fato ocorreu, deixando aproveitamento. Onde o mercado imobiliário sempre atento à legislação urbana, aproveitou-se conjuntamente com pessoas de poder público, para burlar a legislação vigente (MENDES, 1992 A).

Tal década na história da verticalização do município de Maringá foi marcada pelo acúmulo de capital de fazendeiros e comerciantes que se destacavam no município desde sua fundação em 1947. Esse período foi denominado por Mendes (1992 B) como “A acumulação cafeeira e comercial”.

No período entre 1960 e 1965, o excedente de capital foi aplicado, além de outros empreendimentos como papéis do sistema financeiro e compra de terras, na construção de apartamentos de alto padrão para a habitação da alta classe média e também edifícios voltados à prestação de serviços localizados na maior parte no centro, Zona 01, conforme esclarece Mendes (1992 A). Pode-se observar o padrão de construção destes primeiros empreendimentos nas figuras 02 e 03. Esta última é especialmente importante pois é uma das primeiras imagens em que aparece a figura do trabalhador da construção no município.

É possível também inferir que o início da verticalização em Maringá converge com o momento econômico expansivo em que o Brasil vivia. Na segunda metade da década de 1960 houve uma retração econômica que refletiu na diminuição de investimento e, por conseguinte, da construção vertical.



Figura 2 - Avenida Getúlio Vargas no centro de Maringá em 1960.

Fonte: Jornal O Diário. Disponível em: <http://www.odiario.com/historiademaringa/> Acesso em: Jan. 2015.



Figura 3 - Construção do Edifício Três Marias na área central de Maringá, década 1960.

Fonte: Jornal O Diário. Disponível em: <http://www.odiario.com/historiademaringa/> Acesso em: Jan. 2015.

A década seguinte, 1970, denominada por Mendes (1992 B) como “Modernização da Agricultura” foi um período de expansão vertical voltada para atender a classe média e alta, dando início a um efetivo mercado imobiliário voltado para o crescimento habitacional vertical em Maringá (MENDES, 1992 A).

É possível observar através do número de edifícios construídos que este é o momento de real consolidação do mercado imobiliário local, em que a indústria da construção civil se fortalece como um setor importante da cidade. Nesse período, vale ressaltar que a construção de edifícios comerciais é superada pelo setor habitacional, iniciando uma visão especulativa deste setor, conforme aponta Mendes:

É nesse período que ocorreu a associação de algumas construtoras locais de porte médio, com o objetivo de impedir a penetração de grandes construtoras de Curitiba por um lado, e de outro, fazer concorrência frente a exigências mercadológicas no caso, para a construção de grande porte (MENDES, 1992).

A concentração dos edifícios construídos nesse período deu-se, principalmente, na Zona 01, conforme observado na vista parcial desta zona central na figura 4.

Durante a década de 1980, terceiro período do processo de verticalização do município, concebido com a era da “Agroindústria” por (MENDES, 1992 B), houve um período de grande investimento na construção civil maringaense. Entre o período de 1986 e 1989 foram concedidos 295 documentos de habite-se pela prefeitura municipal de Maringá. A espacialização desses empreendimentos foi concentrada nas zonas centrais do município, Zonas 01, 02, 03, 04, 05, 06 e 07, conforme observamos na figura 5.

Foi verificado na pesquisa de campo que, tomando por base os trabalhadores entrevistados, apenas uma pequena parcela vivenciou este momento e ainda atua no setor, no entanto, ela é suficiente para inferir que desde este período o setor da construção civil maringaense possui um cenário de mobilidade territorial muito complexo, incluindo migrantes de ao menos três estados da União e deslocamentos pendulares relativos a quatro municípios paranaenses.

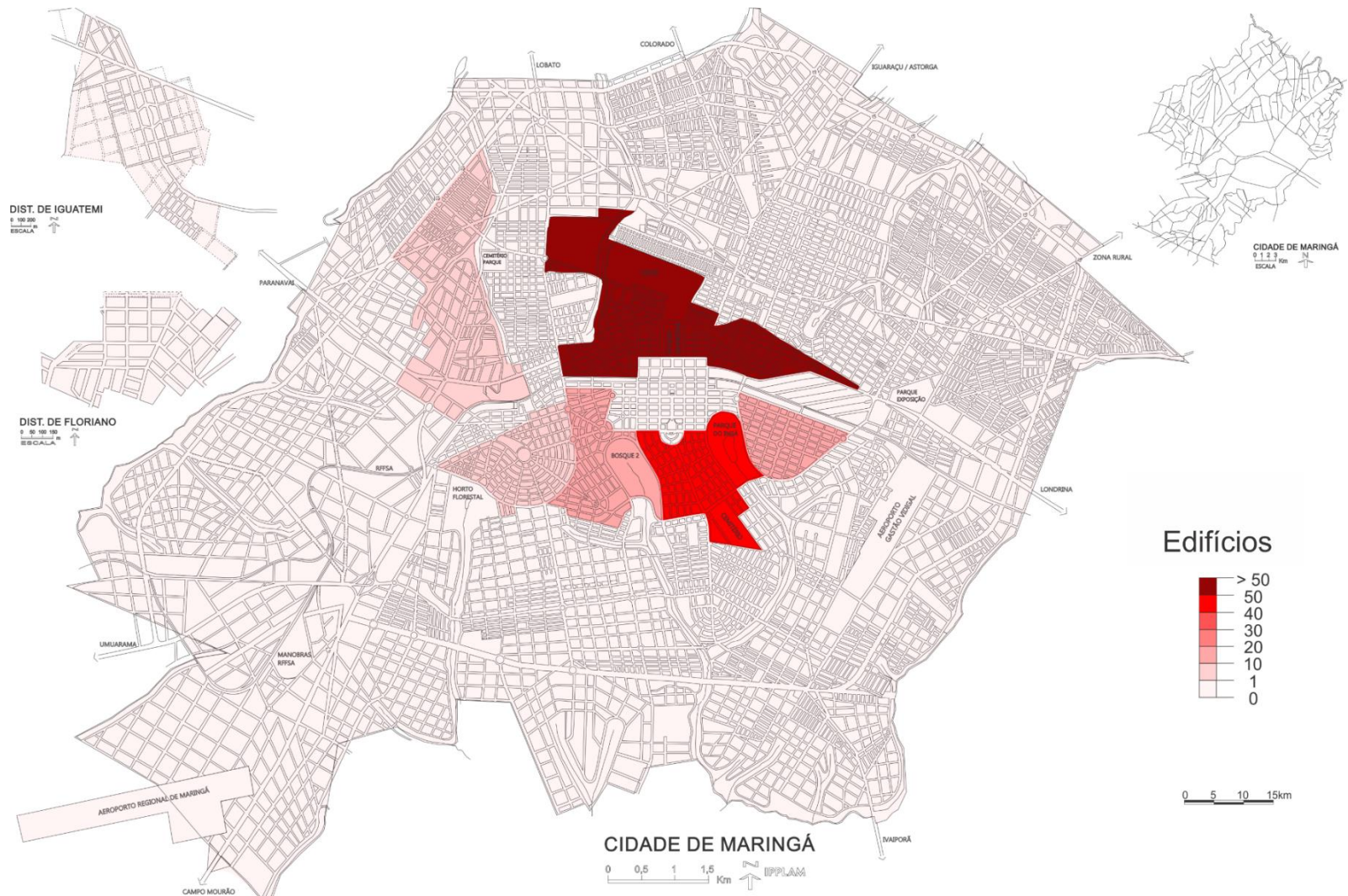


Figura 4 - Espacialização dos edifícios com quatro pavimentos ou mais com habite-se concedido entre 1986 e 1989 na malha urbana de Maringá. Base Cartográfica: Plano Diretor da Prefeitura Municipal de Maringá, 2002. Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2013. Elaboração: SANTOS, 2014.

A década de 1990, para o processo de verticalização no município, foi marcada por oscilações causadas pelos planos lançados no Governo Collor e por uma gestão municipal mais reguladora na liberação de construção no solo urbano. Desta forma, o mercado imobiliário local passou a explorar os chamados condomínios fechados (TÖWS, 2010).

Ao final da década de 2000, após um declínio acentuado do número de edificações com quatro pavimentos ou mais da década anterior, ocorreu uma retomada no ritmo de crescimento do setor. Entre o período demarcado pelo início de 2009 e abril de 2013, quando foi gerado o relatório de edifícios da prefeitura municipal de Maringá, houve a liberação de 108 registros de Habite-se. Embora as áreas com maior número de edifícios finalizados no período ainda serem nas áreas centrais, sobretudo na Zona 07, a distribuição dos edifícios tomou uma área de abrangência maior do que o período entre 1986-1989, estendendo-se nas Zonas 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 15, 23, 27, 28, 33, 46, 39 e 43, conforme o observado na figura 6.

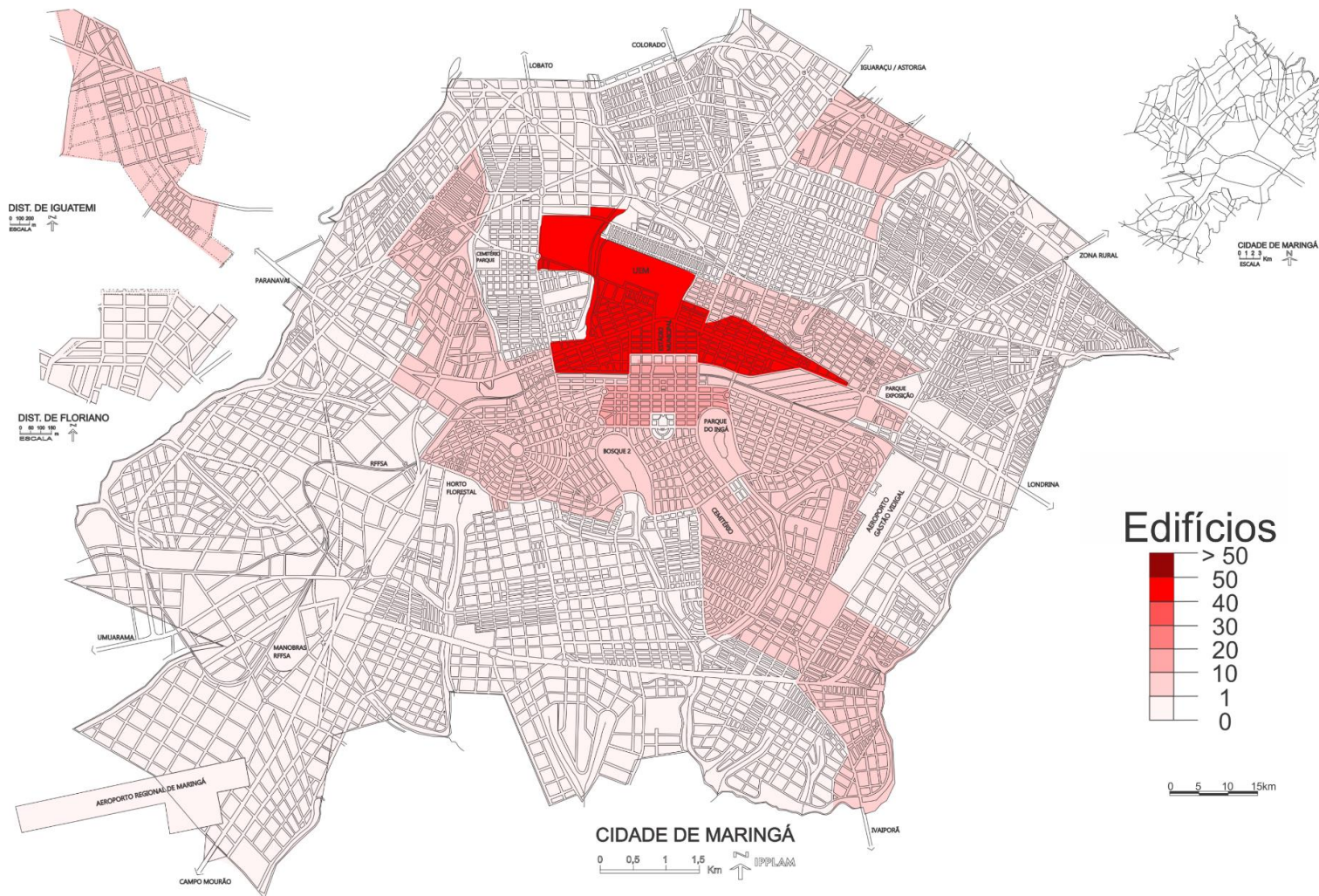


Figura 5 - Espacialização dos edifícios com quatro pavimentos ou mais com habite-se concedido entre 2009 e 2013 na malha urbana de Maringá Base Cartográfica: Plano Diretor da Prefeitura Municipal de Maringá, 2002. Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2013. Elaboração: SANTOS, 2014.

No relatório de edificações da Prefeitura de abril de 2013, consta 231 edifícios com quatro pavimentos ou mais sem Habite-se, ou seja, que burocraticamente não estão finalizados, configurando-se como localidade de trabalho do setor da construção civil naquele momento. Esses 231 edifícios, representados na figura 7, estão distribuídos principalmente nas zonas centrais do município como 07, 01, 03, 08, mas também estão presentes nas zonas 27,02,04,05,06,08,09,10,11,15,23,28,33,46 e 39

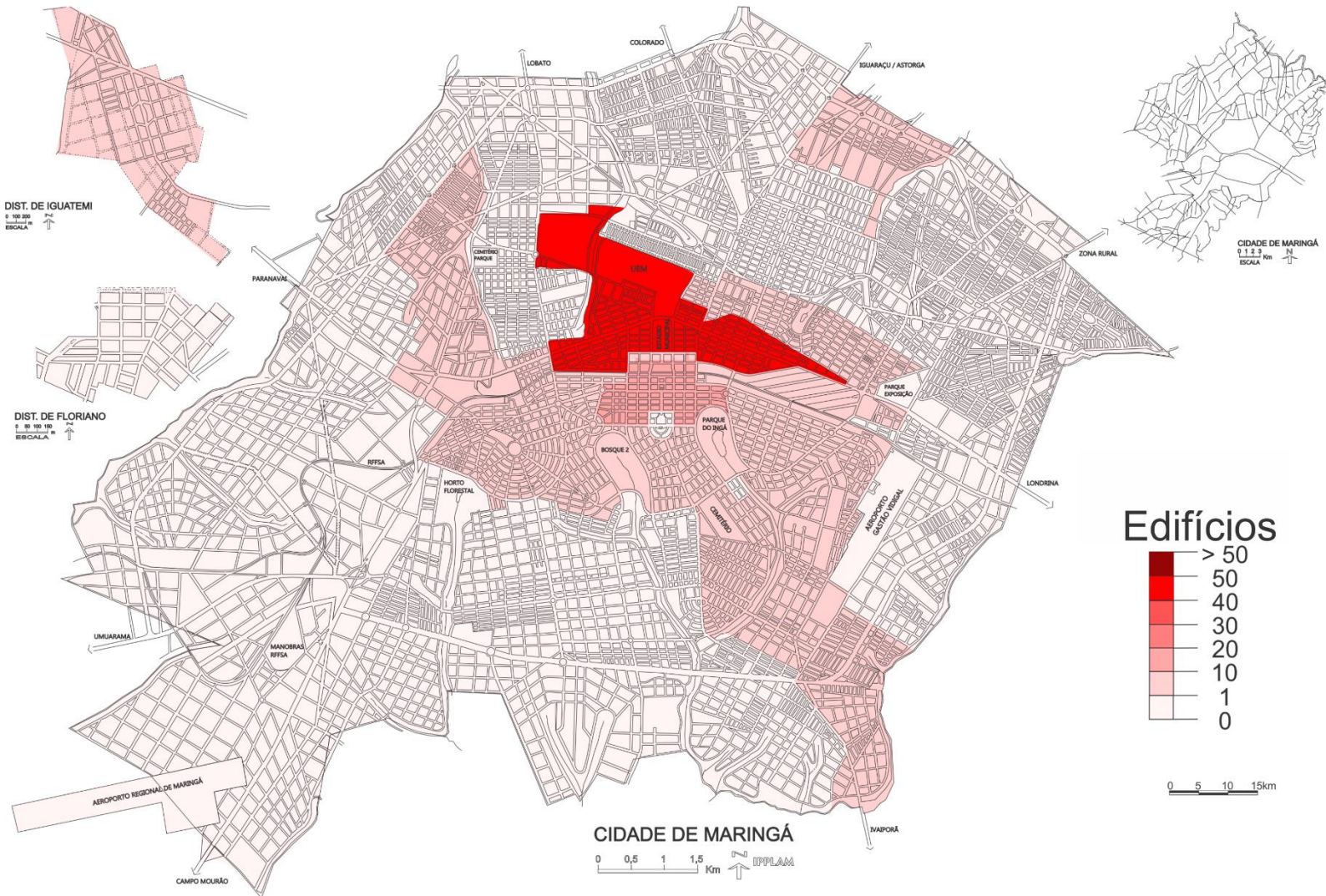


Figura 6 - Espacialização dos edifícios com quatro pavimentos ou mais sem habite-se concedido em Abril de 2013 na malha urbana de Maringá – PR. Base Cartográfica: Plano Diretor da Prefeitura Municipal de Maringá, 2002. Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2013. Elaboração: SANTOS, 2014.

Sobre o recente quadro do mercado imobiliário municipal, Töws (2010) proporciona uma caracterização dos tipos de empresas dominantes em Maringá, inclusive citando o nome de algumas dessas incorporadoras:

Por meio da forma de atuação das empresas[...] construiu uma tipologia para os tipos de empresas atuantes, tendo as seguintes características em comum: 1. Há a existência de empresas exclusivamente incorporadoras, como por exemplo, em Maringá, a empresa Silvio Iwata Imóveis, que trabalha com a incorporação e com o serviço de imobiliária. 2. Há empresas incorporadoras e construtoras, como é o caso da Plaenge, nas duas cidades, [...] a MRV e a Cidade Verde, em Maringá, dentre outras. 3. Há empresas exclusivamente construtoras, como é o caso, [...] Maringá a Construtora João Granado, ainda que esta trabalhe em parceria com a Incorporadora Pedro Granado Imóveis. 4. Há empresas exclusivamente vendedoras, que é o caso das imobiliárias que são inúmeras nas cidades (TÖWS, 2010, p. 185).

O papel destas empresas no município é imperativo, moldando até mesmo alguns posicionamentos dos políticos da região. Exemplo disso é a seguinte fala do ex-prefeito de Maringá que faz uma clara defesa ao modelo de verticalização como uma estratégia para as demandas habitacionais locais:

O prefeito Silvio Barros diz que outro desafio que a cidade tem que enfrentar é a demanda por unidades habitacionais, sem que isso permita a ocupação desordenada. A ampliação desordenada do perímetro urbano impõe um Custo muito alto para o erário e para a população. São linhas de ônibus mais longas, um sistema de transporte mais caro e uma infraestrutura de educação e Saúde que precisa ser levada a locais mais distantes. Uma das alternativas para resolver o problema habitacional, segundo ele, é o processo de verticalização. “Estamos propondo a verticalização da construção no plano diretor para resolve o problema sem criar o ônus da distância dos equipamentos públicos (BARROS, 2011, p. 18).

Compreendendo este cenário dominante das empresas construtoras no município, pode-se concordar com o posicionamento de Villela (2008) que apontou a relevância do papel das incorporadoras na produção do espaço urbano. “As grandes “corporações” da ICCSE desempenham papel fundamental na organização do espaço contemporâneo. Por detrás da lógica das grandes “corporações” da ICCSE está a construção das cidades contemporâneas” (VILLELA, 2008, p. 316).

A peculiaridade de Maringá enquanto uma cidade planejada, marcada pela ideologia do empreendedorismo, faz dela um exemplo da imagem urbana atraente, no caso principalmente voltada para o setor terciário, debatida por Harvey (2008) em “A Produção Capitalista do Espaço”:

Em primeiro lugar, a venda de uma cidade como local para determinada atividade depende muito da criação de uma imagem urbana atraente. As lideranças das cidades podem considerar o desenvolvimento espetaculoso um “chamariz” para atrair outras formas de progresso. Nessas duas décadas, parte do que vimos é a tentativa de criar uma imagem física e social das cidades adaptada para essa finalidade competitiva (HARVEY, 2008, p. 182).

Para Harvey (2008), a conversão dos espaços urbanos em um ambiente de espetáculo e representação abre um leque de mecanismos para o controle social. Em muitos casos a imagem de prosperidade pode ocultar e disfarçar as dificuldades existentes. Valendo-se do marketing de cidade verde, o empreendimento urbano é visto como um negócio frutífero tanto por investidores detentores de grande capital, quanto para a população em geral, conforme podemos observar no discurso utilizado na revista oficial da Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM):

Investir na compra de imóveis pode ser comparado a jogar o instigante banco imobiliário, onde os jogadores compram terreno, constroem casas e lucram com a valorização ou aluguel do imóvel até o fim da partida. Guardadas as devidas proporções, o cenário lúdico da brincadeira se reproduz na vida real. Em forte crescimento, o setor imobiliário desponta como um terreno fértil para um número diversificado de investidores ao mesmo tempo em que reflete a concretização de um sonho de grande parte da população brasileira com a aquisição da casa própria (ACIM, 2012, p. 30).

O aquecimento observado no setor gera um clima de otimismo aos empreendedores, propiciando o desenvolvimento de novas estratégias de acumulação incluindo estratégias de reestruturação produtiva a exemplo do planejamento diferenciado para o barateamento do custo da matéria prima como observamos nesta fala de representantes da construtora Pedro Granado em entrevista para a ACIM:

A nossa construtora foi criado um departamento específico que administra a compra em atacado dos materiais de construção. Por conta do volume de pedidos conseguimos preços bem mais atraentes aos do mercado, o que, conseqüentemente, reduz os custos da obra explica. Os empreendimentos da Pedro Granado levam, em média, quatro anos para serem concluídos e, do lançamento entrega, chegam a alcançar uma rentabilidade de 30% ou mais. Na entrega das chaves os clientes ficam imensamente satisfeitos ao comparar o valor do investimento ao preço do imóvel que estão recebendo (ACIM, 2012, p. 31).

Esta e outras formas de reestruturação produtiva são indícios de que o setor da construção civil, tanto no âmbito nacional quanto municipal, vem reinventando a si mesmo em uma constante revolução tecnológica do modo de produção e pelo desenvolvimento de novos modos de socialização que inevitavelmente possui um lado tão perverso quanto lucrativo que merece um maior estudo, sobretudo sobre a repercussão dessas inovações no mundo do trabalhador (VILLELA, 2010).

CAPÍTULO 3
TRABALHO E O TRABALHADOR DA CONSTRUÇÃO CIVIL

3 TRABALHO E O TRABALHADOR DA CONSTRUÇÃO CIVIL

Mais do que um setor fundamental para a economia de qualquer país, responsável por um importante papel na constituição do PIB e fomentando uma longa cadeia produtiva, a construção civil é, para muitos, a forma mais acessível para se inserir no mercado de trabalho urbano, sendo historicamente um setor de destino de muitos trabalhadores oriundos do meio rural.

Observamos durante os trabalhos de campo e em nossas entrevistas que o trabalho nos canteiros de obra é, em geral, caracterizado pela informalidade, alta rotatividade de emprego e de função, terceirização e subcontratação. Tais características denotam o caráter de vulnerabilidade vivenciado pelos trabalhadores.

Neste terceiro capítulo, encontra-se elementos que caracterizam o trabalhador e o processo de construção civil de edifícios, as categorias inclusas neste processo e as condições de trabalho a qual se submetem os trabalhadores os quais estudamos. Para tal finalidade, cabe mencionar que ao tratar do processo de trabalho desenvolvido nos canteiros de obra, compreende-se que este não é apenas um processo técnico, alinhando a visão marxista que o trata como processo técnico, econômico e social, ou seja, fruto de relações entre classes.

A produção na construção civil se divide em dois grandes momentos: o projeto e sua execução. O projeto é feito por engenheiros e arquitetos e outros trabalhadores de maior especialização técnica, todavia, não é o foco do nosso trabalho. Afinal, em sua maioria, fazem parte da própria empreiteira ou escritórios de engenharia, não reconhecendo a si mesmos como operários da construção civil.

Já a execução, esta sim realizada pelo trabalhador da nossa pesquisa, pode ser dividida em 11 principais etapas, conforme observamos na Tabela 1. Cada uma dessas tem suas particularidades, que podem exigir diferentes subclasses de trabalhadores da construção civil, e oferecer diferentes riscos e dificuldades. Tais informações sobre as etapas aqui expostas foram baseadas em descrições dos próprios trabalhadores sobre as fases da construção civil. Em alguns casos as etapas ocorrem concomitantes, dependendo do número de trabalhadores, da complexidade da obra civil e das etapas em si.

Tabela 1 - Descrição das Etapas do Processo de Edificação

Fase	Nome	Descrição Geral	Principais Profissionais Envolvidos
1	Instalação do canteiro	Preparação do terreno, construção de alojamento para ferramentas e máquinas, instalação do sistema elétrico e hídrico.	Serventes Pedreiros Eletricistas Encanadores
2	Escavação	Escavação das fundações do edifício, instalação das armações e caixarias necessárias, concretagem, nivelamento.	Poceiros Serventes Ferreiros Carpinteiros
3	Construção das estruturas	Montagem e instalação de elementos estruturais, concretagem de vigas, colunas e lajes, utilização de vibradores de concretos para homogeneizar a massa. Comumente, utiliza-se empresas terceirizadas para o preparo do concreto nessa fase.	Pedreiros Ferreiros Armadores
4	Edificação	Construção das paredes, preparo de argamassa, assentamento de tijolos e outros elementos de alvenaria	Serventes Pedreiros
5	Instalação da rede Elétrica e Hídrica	Instalação dos elementos referente a rede elétrica (cabeario, eletrodutos, caixas de distribuição, caixas para tomadas, ...) e rede hídrica (encanamento, rede contra incêndio, rede pluvial, registros, válvulas, reservatórios, ...)	Pedreiros Serventes Eletricistas Encanadores
6	Instalação de Esquadrias	Instalação de portas, janelas, portões, grades, batentes, vidraçarias, ...	Pedreiros Carpinteiros Vidraceiros
7	Forro	Instalação do forro	Carpinteiros Pedreiros Serventes
8	Cercamento	Levantamento de paredes externas, revestimento geral da obra	Pedreiros Serventes
9	Pisos e Azulejos	Colocação de pisos e azulejos	Pedreiros Carpinteiros
10	Pintura	Pintura geral da obra	Pintores Serventes Ajudantes gerais
11	Acabamento	Construção de pavimentos externos, instalação de fechaduras e outros detalhes gerais da obra	Pedreiros Serventes Carpinteiros Encanadores Eletricistas Jardineiros

Fonte: Pesquisa de campo, 2014.

Tendo em mãos a síntese exposta acima, fica claro o quão amplo é o serviço do trabalhador da construção civil, exigindo diferentes competências, experiências e preparo para tais funções. Trazendo essa análise para além da individualidade, também fica explícito que as fases da construção civil são distintas entre si, denotando uma extensa jornada para cumprir todas as fases do processo de edificação.

3.1 PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NA ICCSE EM MARINGÁ - PR

Conforme elucidado no Capítulo 2: “A Expansão da Indústria da Construção Civil na Esfera Econômica Brasileira: o caso de Maringá”, o Brasil passou por um momento de instabilidade econômica durante as décadas de 1980 e 1990. Tal conjuntura resultou em uma acentuada desaceleração no setor da indústria da construção civil tanto no âmbito nacional, quanto municipal. Esse cenário de retração exigiu que o setor vetoriza-se esforços no sentido de se reestruturar produtivamente, como podemos observar no trecho de Villela, sobre a ICCSE brasileira: “Durante a década de 90, diversas empresas do ramo iniciaram mudanças, visando atender as necessidades dos clientes e/ou despertando para novas necessidades de Reestruturação Produtiva” (VILLELA, 2008, p. 312).

Esse novo momento vivenciado no setor alinha-se a um momento histórico em que os ideais neoliberais prosperaram no ideário empresarial na maioria dos setores produtivos. Cabe ponderar que pelo caráter de imobilidade do produto final da construção civil, houveram algumas adaptações, entretanto, sem desonerar a centralidade do processo da reestruturação produtiva e da flexibilização nas relações de trabalho. Alves (2005) esclarece que o novo complexo de reestruturação produtiva se porta como uma nova ofensiva do capital na produção com o objetivo de constituir um novo patamar de acumulação capitalista. Com esta finalidade:

Sob o impulso da mundialização do capital, houve o desenvolvimento da acumulação flexível, um novo tipo de acumulação capitalista que se impõe, cada vez mais, às corporações transnacionais. Tal modo de acumulação decorre da necessidade de o capital reconstituir sua base de valorização, debilitada não apenas pelo desenvolvimento da Terceira Revolução Tecnológica (que pressionou a lucratividade das corporações transnacionais pelo aumento da composição orgânica do capital), mas também pela constituição do Welfare State, pelas barreiras à usurpação capitalista, erguida no interior do próprio sistema produtor de mercadoria nos países capitalistas centrais durante o pós segunda Guerra Mundial (ALVES, 2005, p.16)

A partir da repercussão da reestruturação produtiva, o setor passa a desenvolver medidas que o faz superar o estigma de “setor tecnologicamente atrasado”, trazendo à tona

aperfeiçoamentos que abrangem inovações técnicas e organizacionais, bem como as relações de trabalho nos canteiros de obra, fomentando estratégias como a terceirização e a subempreita, em uma clara tentativa de desvincular a construtora dos ônus das relações trabalhistas. Nas palavras de Antunes, 2010:

Assiste-se hoje à dupla transformação do trabalho, tanto quanto ao conteúdo da atividade, tanto quanto às formas de emprego, transformação aparentemente paradoxal, pois esse duplo processo ocorre em sentidos opostos. De um lado há a exigência de estabilização de implicação do sujeito no processo de trabalho, por intermédio de atividades que requerem autonomia, iniciativa, responsabilidade, comunicação ou intercompreensão. Por outro lado, verifica-se um processo de estabilização, precarização dos laços empregatícios, aumento do desemprego prolongado e flexibilidade no uso da força do trabalho. Em duas palavras: perenidade e superfluidade. E esse movimento é global e mundializado (ANTUNES, 2010, p. 9).

Com esta clareza, a abordagem foca-se nas novas estratégias encontradas pela indústria da construção civil, subsetor de edificações, valendo sobretudo das observações realizadas em campo, bem como outros relatos feitos pelos trabalhadores. É interessante observar alguns exemplos que Villela identificou na estrutura da ICCSE em entre elas:

1º) Produção Enxuta (“Lean Production”) – Construção Enxuta (“Lean Construction”); 2º) Programas de Qualidade Total; 3º) Racionalização dos processos de Trabalho em Escritório; 4º) Logística e racionalização do Canteiro de Obras; 5º) Horizontalização das Empresas; 6) Organização em constante Aprendizagem (“Learning Organizations”); 7º) Gestão Participativa; 8º) Política de Engajamento e Fixação dos Trabalhadores à Empresa; 9º) Terceirização (“Outsourcing”) e 10º) Novas Estratégias Organizacionais (VILLELA, 2008, p. 313.).

Tais formas de modernização técnica da indústria da construção civil trazem em seu bojo questões mais profundas sobre as relações de trabalho nos canteiros de obra. Antunes (2003) vai ao encontro de Harvey ao reafirmar a tese de que:

A acumulação flexível, na medida de em que ainda é uma forma própria do capitalismo, mantém três características essenciais desse modo de produção. Primeira: é voltado para o crescimento; segunda: este crescimento em valores reais se apoia na exploração do trabalho vivo no universo da produção e, terceira: o capitalismo tem uma intrínseca dinâmica tecnológica e organizacional. E particularmente no que diz respeito à segunda característica, acrescenta: “Curiosamente o desenvolvimento de novas tecnologias gerou excedente de mão de força de trabalho, que tornam o retorno de estratégias absolutas de extração de mais-valia, mais viável mesmo nos países capitalistas avançados (HARVEY, 1992, apud ANTUNES, 2003, p. 30)

Quanto as características de trabalho nos canteiros de obra em Maringá, é possível observar alguns reflexos desta reestruturação produtiva no caminha da flexibilização e precarização das condições de trabalho. Para Cockel e Peticarrari a sociologia do trabalho observa o seguinte quadro da ICCSE nacionalmente:

O quadro de impermanência e de descartabilidade enfrentado por essa mão de obra juntamente com o constante desrespeito às leis trabalhistas e previdenciárias, posicionam essa população à margem do sistema de proteção social-trabalhista. Nesse caso, o ônus do processo de informalidade e precariedade das condições de trabalho recai mais fortemente sobre os operários menos qualificados da construção civil, uma vez que esses trabalhadores encontram-se marginalizados pelo sistema de proteção social e recebem baixos salários, além da ausência de renda fixa, o que os impossibilita de arcar com as formas mercantis de proteção social (COCKELL e PERTICARRARI, 2010, p. 633).

Giovanni Alves (2005) também aponta um direcionamento no mundo do trabalho no sentido da precarização e desconstrução de direitos historicamente construídos, que vão além de mudanças estratégicas e tecnológicas típicas da reestruturação produtiva:

O novo complexo de reestruturação produtiva significa não apenas a aceleração da adoção da automação microeletrônica, mas a utilização de novas estratégias organizacionais, inspiradas na *learn production*. Elas articulam nova flexibilidade da produção, não apenas no espaço do processo de trabalho intra-empresa (ocasionando o surgimento de um novo perfil operário), mas, principalmente, na relação entre empresas, na qual se desenvolvem novas estratégias de subcontratação (ou descentralização produtiva) (ALVES, 2005, p. 182)

Esta relação de trabalho muitas vezes informal, não garante direito algum ao trabalhador, nenhuma forma de amparo e, frequentemente, nem a alimentação correspondente ao dia trabalhado. No caso de acidentes de trabalho com diaristas, por exemplo, a empreiteira ausenta-se de qualquer responsabilidade maior para com este, deixando-o por sua sorte apenas. Esses trabalhadores são requisitados principalmente quando o cronograma da construção está fora do planejado. Entretanto, existe também uma minoria de obras nas quais a maioria dos trabalhadores não é registrados.

Em nosso entendimento, ao contrário, a alienação ou, mais precisamente, o estranhamento (*Entfremdung*) do trabalho encontra-se, em sua essência, preservado. Ainda que fenomenicamente minimizado pela redução da separação entre o elaboração e a execução, pela redução dos níveis hierárquicos no interior das empresas, a subjetividade que emerge na fábrica ou nas esferas produtivas de ponta é expressão de uma existência inautêntica e estranhada, para recorrer à formulação de Tertulian. Além do saber operário, que o fordismo expropriou e transferiu para a esfera da gerência científica, para os níveis de elaboração, a nova fase do capital, da qual o toyotismo é a melhor expressão, retransfere o *savoirfaire* para o trabalho, mas o faz apropriando-se crescentemente da sua dimensão intelectual, das suas capacidades cognitivas, procurando envolver mais forte e intensamente a subjetividade operária. [...] Se o estranhamento permanece e até mesmo se complexifica nas atividades de ponta do ciclo produtivo, naquela parcela aparentemente mais estável inserida da força de trabalho que exerce o trabalho intelectual abstrato, o quadro é ainda mais intenso nos estratos precarizados da força humana de trabalho, que vivenciam as condições mais desprovidas de direitos e em condições de instabilidade cotidiana, dada pelo trabalho parttime, temporário, precarizado, para não falar nos crescentes contingentes que vivenciam o desemprego estrutural. Sob a condição da precarização ou da expulsão do trabalho, o estranhamento assume a forma ainda mais intensificada e mesmo brutalizada, pautada pela perda (quase) completa da dimensão de humanidade. (ANTUNES, 2005, p. 87).

Outra mudança estrutural no setor estudado consiste na evolução tecnológica. É possível classificar essa mudança em três grupos: novos equipamentos de trabalhos, novos métodos de transporte de materiais e novos materiais de construção.

Os novos equipamentos têm em suma dois objetivos: aumentar a produtividade do trabalhador e diminuir o desgaste físico do mesmo. Hoje são indispensáveis equipamentos como serras elétricas na construção civil em substituição do tradicional serrote manual ou outros equipamentos como a politriz, também elétrica, que dá melhor acabamento do que o polimento manual além de aumentar e muito a velocidade de processos relacionados a acabamento superficial, antes realizados manualmente com uma lixa e uma mangueira de água.

Além do ganho de produtividade, qualidade e menor desgaste do trabalhador, esses novos equipamentos têm outra função implícita que favorece principalmente a empreiteira: redução de acidentes. Com menos trabalhadores afastados, o custo de produção da obra reduz significativamente, já que um trabalhador afastado gera custos muito superiores à um trabalhador produzindo, e ainda isenta a contratante de multas e processos trabalhistas que um trabalhador acidentado pode gerar, ou seja, esses novos equipamentos geram um trabalhador alienado que, em sua inocência, acredita na bondade do contratante que fornece métodos mais seguros de trabalho, quando na verdade, esses métodos tem como objetivo reduzir os custos com acidentes de trabalho, e evitar ações contra a empresa.

O maior ganho de velocidade e maior impacto no trabalho da construção civil vem também através de equipamentos de maior porte, a exemplo da escavadeira e bates estacas, ou equipamentos de transporte de material como a grua e carrinhos hidráulicos.

Outra área em que houve modernização e aumento na produtividade além de mudanças na rotina do trabalho do nosso sujeito em questão é a de transporte de materiais. Os equipamentos de transporte utilizados na construção civil evoluíram de duas formas: de cima para baixo e de baixo para cima.

Esses equipamentos diminuem o emprego de força física do trabalhador, facilitando o transporte de cargas pequenas e médias. Analisando por um viés capitalista, eles aceleram o processo produtivo e diminuem afastamentos médicos originados por esforço físico, além de tornar o ambiente de trabalho mais agradável e prático. Na prática, os equipamentos de transporte de pequeno porte são utilizados na logística da matéria prima, enquanto os de maior porte transportam tanto matéria prima quanto resíduos e entulhos gerados no processo construtivo.

Para descarga de material no canteiro de obras a empreiteira fornece aos seus trabalhadores a empilhadeira hidráulica: uma versão motorizada do carrinho hidráulico. Este equipamento pode transportar até duas toneladas, mas diferente do carrinho hidráulico, ela consegue elevar essa carga até três metros de altura, ou depositar ele no nível do chão.

Essa categoria de equipamentos, por sua vez, costuma ser locada pelas empreiteiras devido ao seu alto custo de aquisição, ultrapassando frequentemente a centena de mil reais. Esses são usados para transporte de grandes cargas, tanto de matéria prima quanto entulho. Em geral, são necessários cursos técnicos específicos para sua operação e a agilidade conseguida por esses equipamentos é maior do que qualquer outro equipamento.

Para superar as dificuldades de acesso da pá carregadeira, foi criada uma versão menor, chamada de mini carregadeira Bobcat ou, na prática, de apenas Bobcat. Suas dimensões costumam ficar perto dos três metros de comprimento por um de largura.

Existe também uma subcategoria nos equipamentos de transporte de cargas para os equipamentos fixos. No ambiente da construção civil de edificações existem três grupos de equipamentos, do maior para o menor: guindaste, pontes rolantes e guias.

O guindaste é utilizado no transporte de pequenas cargas quando comparado à ponte rolante e as guias. Fisicamente, é uma haste, fixa no chão ou na laje da obra, com uma roldana na parte superior e um carretel ligado a um motor elétrico. De simples operação, evita que o trabalhador suba escadas com suas ferramentas ou material nas costas, diminuindo o esforço físico dele.

Além de novos equipamentos, também faz parte da mudança no cenário produtivo da construção civil os novos materiais. Existe toda uma gama de aditivos que podem ser empregados na construção civil com o intuito de melhorar a qualidade do mesmo, diminuindo futuras falhas.

A inserção desses novos compostos no cotidiano do trabalhador que estudamos é simples e direta: o engenheiro responsável pela obra e contratado pela empreiteira explica as diferenças entre o produtivo antigo e o novo, monitorando apenas as primeiras utilizações. A simplicidade da atualização da rotina trabalhista é explicada, nas palavras de J., Mestre de Obras:

Não tem muita diferença pra gente, as proporções continuam as mesmas quase sempre, não muda pra nós aqui na construção. A diferença é que o patrão chega e fala 'em vez de usar dessa marca vamos usar dessa', e pronto, não tem segredo, não tem erro (J., Mestre de Obras, 55 anos)

Em Maringá gostaríamos de destacar a priori as formas de contratação observadas em na pesquisa de campo. No que diz respeito ao método de contrato dos trabalhadores registrados, encontramos três formas: i) os que possuem vínculo empregatício com a construtora, ii) os que são contratados por subempreiteiras, e iii) os contratados pelo condomínio.

O primeiro grupo compõe um nicho de trabalhadores, são amparados pela construtora responsável pela obra. O segundo desfruta de menos benefícios na carreira, afinal, suas relações trabalhistas são com uma sub empreiteira, uma empresa menor com menos oportunidades para seus trabalhadores que se inserem no mercado de trabalho por esta via que envolve menos questões burocráticas e, portanto, são mais simples para o trabalhador menos instruído.

O terceiro grupo, os contratados pelos condomínios, são os que se encontram em posição menos favorável entre os três. Estes, por serem funcionários do condomínio, não podem afiliarem-se ao sindicato da construção civil. Além da questão sindical, eles ficam também em posição inferior aos trabalhadores das empreiteiras, visto que as empreiteiras possuem melhores condições de amparo para este trabalhador que o condomínio por dois motivos: i) por não ter uma base sólida para lidar com assuntos relacionados a construção civil, e ii) o condomínio nem possuir ainda estrutura administrativa completa, como as empreiteiras possuem.

A opção por registrar o trabalhador como funcionário do condomínio e não da empreiteira é mais uma forma de precarização do trabalho, deixando o funcionário distante dos direitos da sua real função, e extinguindo maiores obrigações da construtora com ele.

Existe ainda uma outra forma de relação trabalhista que não envolve contratos escritos: os conhecidos bicos. Esses 'bicos' são acordos verbais realizados entre o trabalhador e a empreiteira e consistem basicamente em pagamentos de diárias para o trabalhador.

A jornada de trabalho nos canteiros de obra é flexível, em algumas fases da construção do edifício o trabalhador entra antes do horário tradicional a fim de evitar o sol do final do dia: das 6h até as 15h, em alguns casos. Esse horário rotineiramente é combinado entre os operários e a empreiteira, podendo variar de construção para construção. Quando a obra chega em estágios em que é possível trabalhar em ambientes internos, a jornada de trabalho retorna para períodos tradicionais à construção civil. As chuvas também podem causar variações diárias da jornada. Foi relatado pelos trabalhadores, em mais de um caso, que em dias de chuva mais

pesada, os trabalhadores podem ser dispensados mais cedo para, em um período futuro, ‘compensarem’ essas horas. No caso dos trabalhadores não registrados os dias perdidos por causa das intempéries climáticas não são recebidos, gerando um grande prejuízo e instabilidade financeira em determinados meses do ano.

Os horários de alimentação também sofrem alterações com as mudanças das jornadas de trabalho. Nos dias em que os trabalhadores entram mais cedo, comumente existe uma pequena pausa para se alimentarem. Esse padrão reflete também no horário de almoço, que passa a ser mais cedo. Ainda sobre a alimentação, é necessário ressaltar que muitas das obras não têm um local adequado para os funcionários se alimentar ou estocar a comida. Em muitas obras foram encontrados armários construídos pelos próprios trabalhadores para guardar suas marmitas que, em geral, são preparadas pelos mesmos: as empresas raramente fornecem alimentação para seus funcionários. Em algumas obras também foi constatado que o sindicato fornece ou o café da manhã ou o lanche da tarde.

3.2 CARACTERIZAÇÃO DO TRABALHADOR ENTREVISTADO NA CONSTRUÇÃO CIVIL DE MARINGÁ

É possível perceber que a faixa etária dos trabalhadores se concentram entre 20 e 60 anos. Buscamos aqui destacar os aspectos gerais sobre idade e sua relação com o salário, cargo e tempo de trabalho nesse setor.

O sindicato agrupa os trabalhadores em cinco maiores categorias: servente, meio profissional, profissional, contra mestre e mestre de obras, conforme exposto na Tabela 6. Todavia, ao entrevistar os trabalhadores, eles se agrupam em pelo menos 17 cargos. Essa diferença é explicada quando se analisa a motivação de cada classificação. O sindicato agrupa esses trabalhadores por experiência, enquanto os trabalhadores por função.

Os serventes são os que possuem menor experiência. Ao habituarem-se ao trabalho costumam ser classificados como meio profissional, ou seja, um trabalhador que consegue executar as tarefas sob supervisão de alguém mais experiente. O profissional, por sua vez, já está apto a trabalhar com supervisão apenas do contra mestre ou do mestre de obras, já sendo capaz de executar diversas tarefas sem depender de instruções específicas de outros trabalhadores.

Para o contra mestre e o mestre de obras o caso do meio profissional e profissional se repete, mudando apenas a dimensão do trabalho: enquanto o profissional (ou o meio profissional) fica responsável por tarefas específicas, o mestre de obras (ou o contra mestre) é responsável pela obra como um todo.

Tabela 2 - Cargo Por Idade

Cargo	Idade média
Servente	40,8
Meio Profissional	40,5
Profissional	38,7
Contra Mestre	41,5
Mestre	52,5
Empreiteiro	47,3
Média Geral	41,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2014.

Com a Tabela 2, fica claro observar que o mestre de obras possui uma maior média de idade entre os demais trabalhadores, o que compatibiliza com a característica desse cargo que exige maior experiência por parte do trabalhador.

A menor idade observada na pesquisa foi 18 anos, com três casos: dois profissionais e um servente. Já o trabalhador mais velho, 76 anos, exercia a função de mestre de obras. Vale ressaltar que foi também encontrado um servente de 70 anos, fato que evidencia que idade não é indicativo de ascensão na carreira.

É importante também expor claramente o salário em relação a idade. Apesar da média salarial ser 2,4 salários mínimos, 2% dos trabalhadores ganham menos de um salário enquanto 5% ganham mais de 5 salários. Segue a tabela de distribuição salarial média por idade.

Tabela 3 - Porcentagem dos trabalhadores por salário e idade

Salários mínimos	Idade Média	% dos trabalhadores por salário
Menos de 1	48,5	1,5%
1	43,3	8,5%
2	40,2	62,3%
3	38	16,9%
4	43,3	5,4%
5	49	0,8%
Mais de 5	53	4,6%

Fonte: Pesquisa de campo, 2014.

Finalizando o tema idade, ainda podemos observar se os trabalhadores mais jovens gostam ou não da profissão (Gráfico 5). Esse dado é relevante pois permite traçar uma perspectiva desse trabalhador mais jovem no que tange a continuar ou não na profissão.

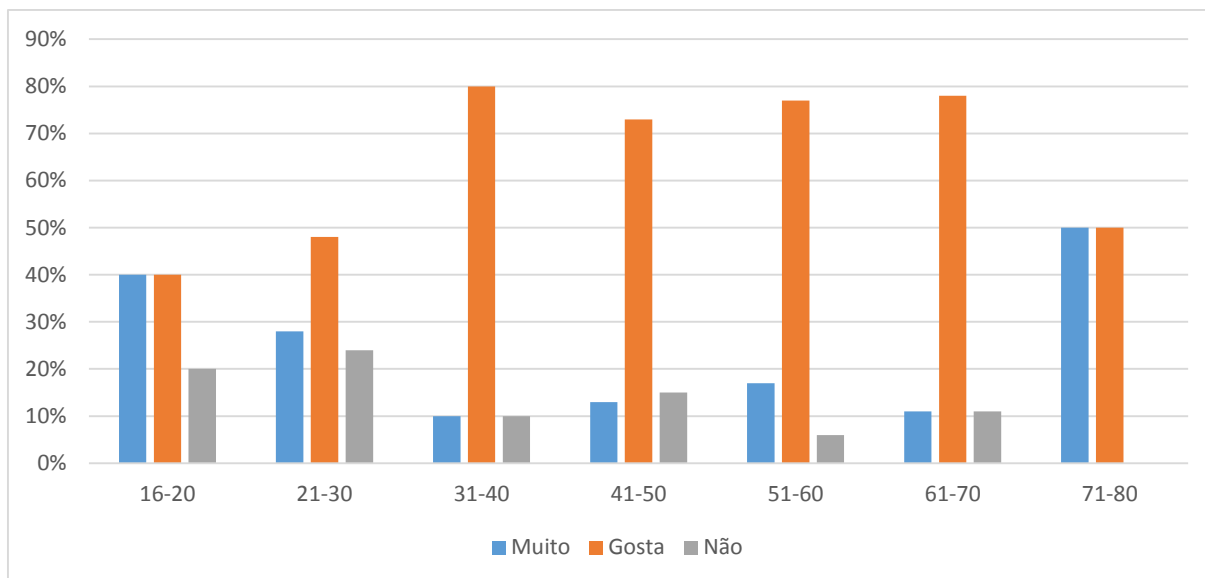


Gráfico 5 - Faixa Etária dos Trabalhados Relacionado o Gosto pela Profissão
Fonte: Dados de campo, 2014.

Fica claro ao observar a categoria dos trabalhadores que gostam muito da profissão ou são mais novos que a média, ou mais velhos que a média, enquanto os que apenas gostam concentram-se na faixa etária média dos trabalhadores entrevistados. Tendo em mãos esses dados, ao compararmos o tempo de trabalho na construção civil podemos concluir que existem duas categorias de trabalhadores que gostam muito da profissão: os que trabalham a pouco tempo nessa área e os que desenvolveram apressado e, dentre outros motivos, não trocaram de profissão.

No que tange a salário, o sindicato forneceu a Tabela 4 como valores usados de referência na construção civil em Maringá.

Tabela 4 - Valores de Referência do Sindicato para Salários e Cargos Ocupados na Construção Civil de Maringá

Função	Por hora (R\$)	Por mês, R\$	Vale mercado (R\$)	Valor Total (R\$)	Conversão para Salário Mínimo
Servente	3,72	818,40	293,00	1.111,40	1,50
Meio-profissional	4,10	902,00	293,00	1.195,00	1,61
Profissional	5,37	1.181,40	293,00	1.474,40	1,99
Contra mestre	7,24	1.592,80	293,00	1.885,80	2,55
Mestre	9,77	2.149,40	293,00	2.442,40	3,30

Fonte: Dados de campo, 2014.

No entanto, em nossas entrevistas, foi possível verificar os dados da Tabela 5 no que refere-se a salário. Fazendo a análise estatística dos dados e cruzando com as informações do

sindicato, podemos verificar que, ao menos em Maringá, existem alguns trabalhadores que recebem menos do que o valor exposto pelo sindicato, a exemplo do caso dos mestres de obras que, por vezes, buscam montar suas próprias micro empreiteiras com o intuito de gerir a mão de obra terceirizada, afim de obter complemento da sua renda, chegando assim a receber mais de cinco salários mínimos.

Tabela 5 - Relação Salarial dos Cargos Declarados dos Trabalhadores Entrevistados

Cargo	1 SM¹	2 SM	3 SM	4 SM	5 ou mais SM	Média Ponderada	Valores de Referência do Sindicato	Proporção em Relação ao Valor do Sindicato²
Ajudante	2	8	1			1,9	1,6	1,2
Apontador		2		1		2,7	2,0	1,3
Armador		6	2	1		2,4	2,0	1,2
Carpinteiro		11	1			2,1	2,0	1,0
Contra mestre			3			3,0	2,6	1,2
Eletricista		1		1		3,0	2,0	1,5
Empreiteiro					3	5,0	3,3	1,5
Encanador			1			3,0	2,0	1,5
Gesseiro			1			3,0	2,0	1,5
Guarda			1			3,0	2,0	1,5
Mestre	1	4	4			2,3	3,3	0,7
Oficial		2				2,0	2,0	1,0
Operador de betoneira		1				2,0	1,5	1,3
Operador de Guincho		1	1			2,5	1,6	1,6
Pedreiro	1	21	8			2,2	2,0	1,1
Pintor			1			3,0	2,0	1,5
Servente	8	19	1	1		1,8	1,5	1,2

A relação entre os cargos descritos nas entrevistas e os cargos do sindicato foi determinada junto ao sindicato, que padroniza em menos cargos para facilitar suas análises.

1. Salário Mínimo em Agosto de 2014.

2. A proporção entre o valor recebido e o valor sugerido pelo sindicato é direta.

Fonte: Dados de campo, 2014.

Todavia, mesmo com algumas categorias recebendo salários maiores do que os sugeridos pelo sindicato, alguns trabalhadores optam por complementar a renda com outras atividades, representando 17% do total: 19 executam tarefas diversas por conta própria na construção civil, os chamados ‘bicos’, e outros 3 trabalham no setor alimentício executando

tarefas de churrasqueiro, ‘chapeiro’ e cozinheiro, conforme observado em campo. Esse complemento de renda oscila de R\$ 400 a R\$ 2.500 por mês, conforme dados de nossa pesquisa.

A distribuição de trabalhadores, em valores absolutos, por salário é representada no Gráfico 6.

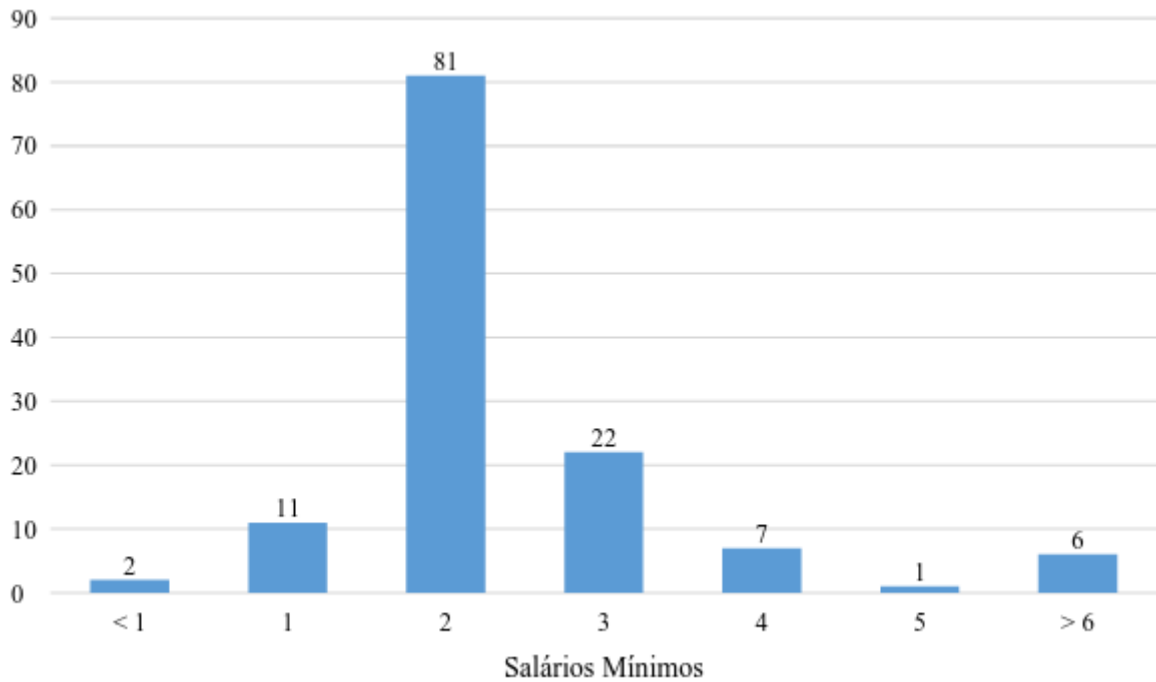


Gráfico 6 - Número de Trabalhadores por Salário Mínimo
Fonte: Dados de campo, 2014.

Podemos perceber, graficamente, o reflexo da média salarial da classe e a existência de trabalhadores que ganham menos de um salário mínimo e alguns poucos acima do dobro da média.

O tempo de serviço em uma profissão costuma implicar em melhores salários, devido à, primeiramente maior experiência na área e, em segundo lugar, devido a reajustes salariais como dissídios, entre outros.

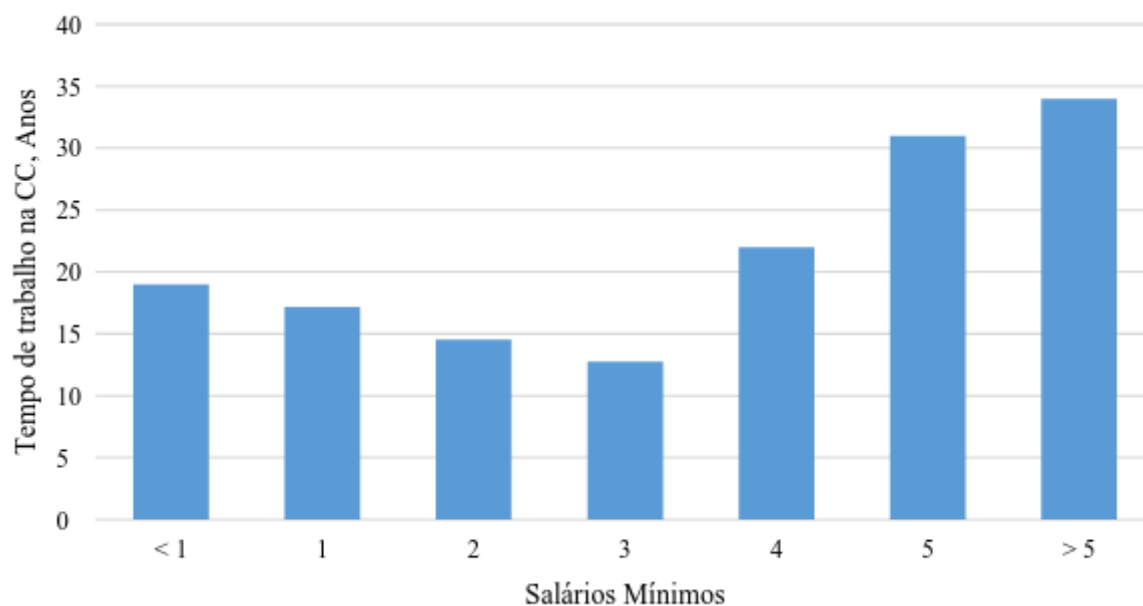


Gráfico 7 - Tempo na Construção Civil por Salário
 Fonte: Dados de campo, 2014.

A interpretação desses dados gera três cenários:

- Os menores salários encontrados entre os entrevistados ocorrem entre os profissionais de idade média, devido à falta de instrução (os trabalhadores entre 30 e 50 anos tem baixos níveis de escolaridade), tanto técnica quanto de seus direitos.

- Os trabalhadores com menos tempo de profissão, apesar de menor experiência, recebem a média salarial da categoria, devido a cursos na área ou maior conhecimento / poder de argumentação na hora de exigir salários no momento de contrato com a empreiteira.

- Os maiores salários ocorrem entre os profissionais com maior tempo na construção civil, o que concorda com a maior experiência (Gráfico 7), apesar de serem os profissionais com menor grau de escolaridade, conforme Gráfico 10: os menores índices de escolaridade são encontrados entre os mais velhos.

Essa análise sobre tempo de trabalho na construção civil só gera uma perspectiva completa do trabalhador quando apresentado mais um dado, referente ao cargo e salário na construção civil. O Gráfico 8 confirma essa hipótese, expondo os dados mais claramente.

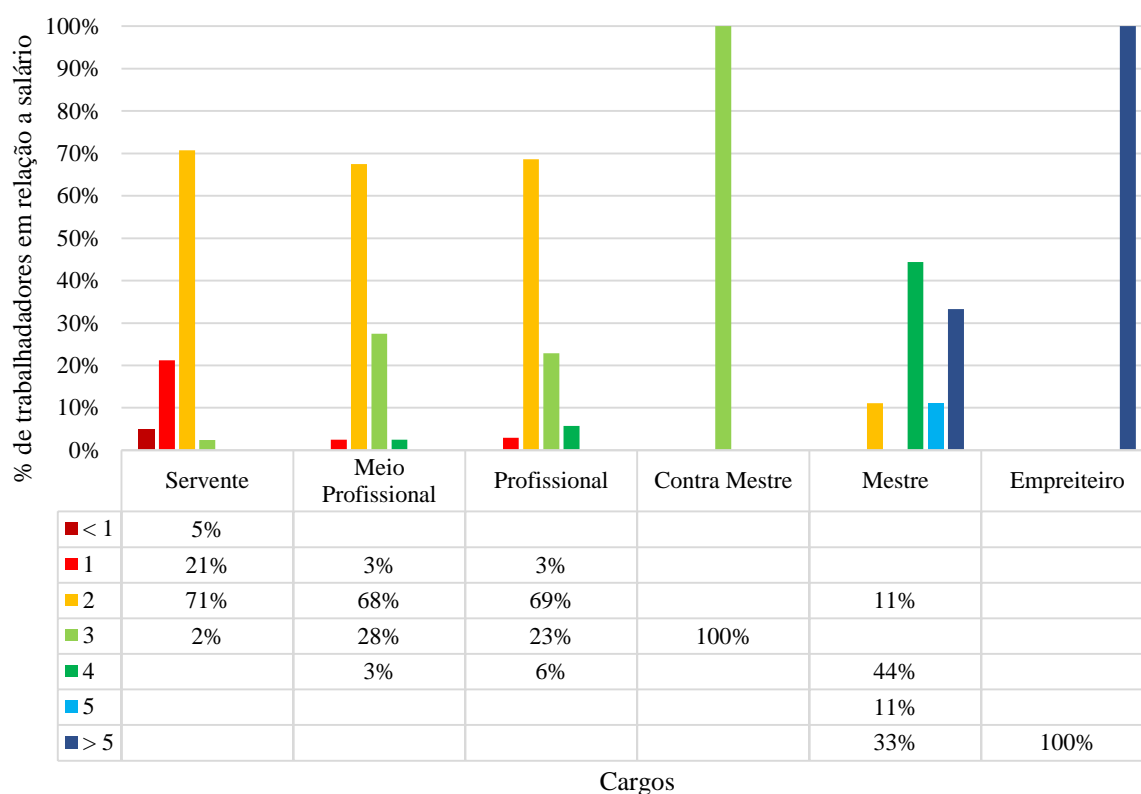


Gráfico 8 - Salário por Cargo
Fonte: Dados de campo, 2014.

Os serventes, conforme mostra o gráfico, proporcionalmente tem os menores salários do setor, sendo o único cargo com trabalhadores recebendo menos de um salário mínimo. Conforme sugerido, o salário está de acordo com a função, sendo os maiores salários do contramestre, mestre e o caso dos trabalhadores que também são empreiteiros.

O caso dos empreiteiros é válido ser analisado separadamente. Tem-se que, através da extração de dado dos tópicos anteriores, alguns pontos a ponderar sobre os trabalhadores que exercem a função de empreiteiro.

Eles representam apenas 2,3% dos trabalhadores, e possuem distintas escolaridades, ou relativamente alta, ou relativamente baixa. Dados apresentados anteriormente revelam que, na média, os trabalhadores que possuem baixa escolaridade são mais velhos, e os que possuem alta escolaridade, são mais novos. Quanto a inserção no mercado, caracterizam-se ou por inserção antiga ou recente (Gráfico 13), o que reafirma as suposições sobre idade e escolaridade.

Em outras palavras, existem dois perfis de empreiteiros. Os jovens que estudaram mais e os mais velhos que possuem experiência, mas baixa escolaridade. Isso também justifica a média de 47,3 anos entre os empreiteiros: de um lado temos os jovens e do outro os idosos.

Esse fato também revela um padrão entre os trabalhadores: o baixo grau de escolaridade. A expressiva maioria dos trabalhadores não completaram o ensino médio. O estigma de trabalhador de baixa instrução confirma-se também pelo fato de que a maioria dos trabalhadores não realizaram nenhum curso especializante, a maioria entrando como servente e, ao longo do tempo, vão aprendendo melhor a profissão e subindo de cargo pela experiência.

Apesar das novas necessidades trabalhistas que o mercado exige em todas profissões, na construção civil maringaense ainda se encontra um baixo grau de instrução. Desenhando o estudo dos trabalhadores do setor em questão em relação ao grau de instrução, obtemos que 50% dos trabalhadores não possuem o ensino fundamental completo. Existe, no entanto, trabalhadores de outro grupo, são 4,6% dos trabalhadores que chegaram a ingressar no ensino superior, apesar de não concluírem o curso.

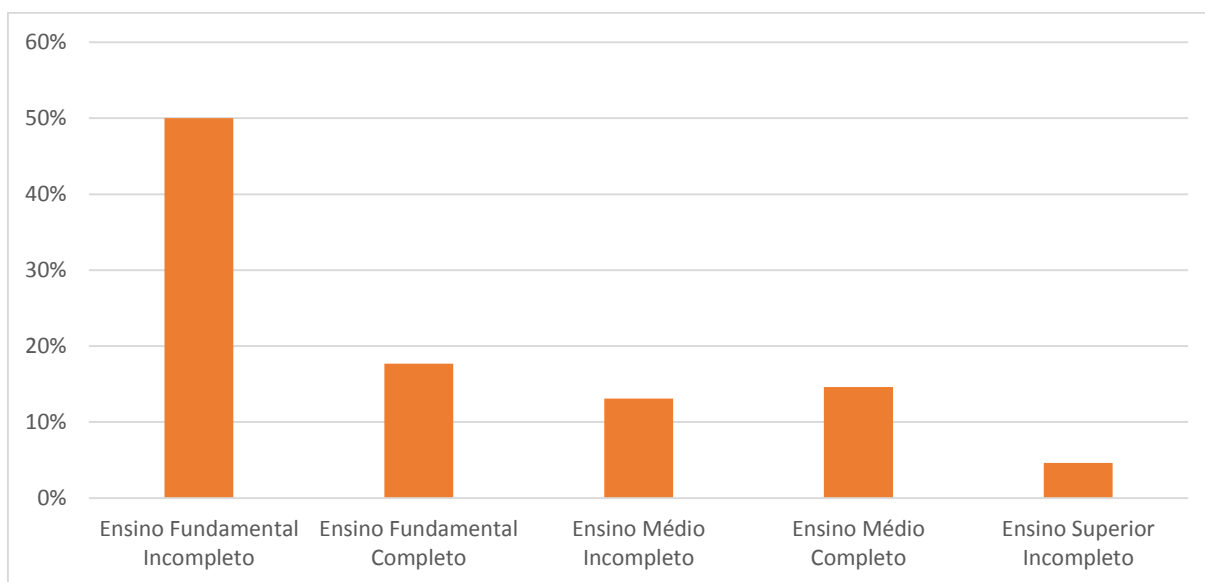


Gráfico 9 - Porcentagem de Trabalhadores por Escolaridade
Fonte: Dados de campo, 2014.

Também é possível observar que, ao analisarmos idade e escolaridade, quanto maior a segunda, menor a primeira, traduzindo-se numa tendência desses trabalhadores prosseguirem o estudo: enquanto a média etária dos trabalhadores que possuem até a 4ª série é de 50 anos, a média entre os que iniciam o ensino superior é de 31. Para melhor compreensão, segue o Gráfico 10 acerca da idade e escolaridade do trabalhador, além da aproximação linear desse dado.

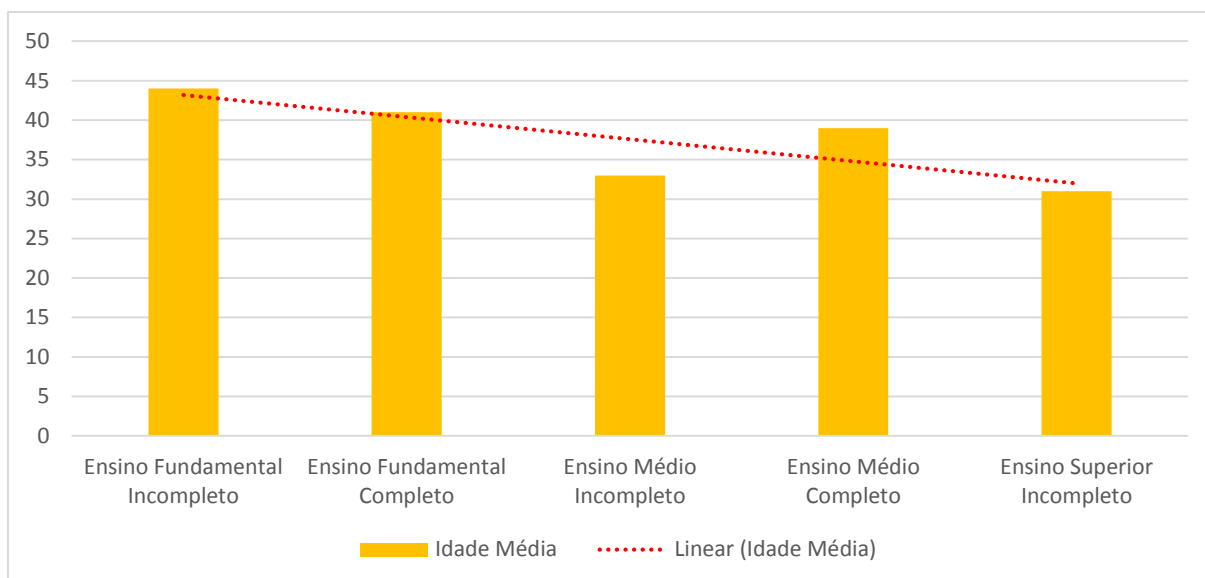


Gráfico 10 - Média de idade dos trabalhadores por escolaridade e aproximação Linear
Fonte: Dados de campo, 2014.

A análise da aproximação linear evidencia claramente que os mais jovens estão estudando mais. É o caso, por exemplo, da única mulher que encontramos em nossa pesquisa.

Natural de Santa Fé - PR, B. migrou com a família para Maringá ainda criança. Já trabalhou como auxiliar geral no ramo da indústria. Começou a trabalhar na construção civil em 2013, quando tinha 19 anos, como servente por influência do pai que é mestre de obra. Atualmente desempenha a função de apontadora recebendo R\$ 2.000,00 por mês. Gosta de trabalhar na construção civil pois considera ser bem remunerada, além do mais, ressalta que é uma oportunidade de atuar na área em que cursa: Engenharia Civil. Considera sua relação com os colegas de trabalho muito boa, acredita que seu salário seja equivalente ao de um homem que trabalha na mesma função e se sente mais respeitada no trabalho por ser mulher.

Cabe ainda a ressaltar que apenas 26 dos entrevistados fizeram algum curso técnico na área, enquanto a maioria, 104, apenas com a experiência prática. Em dados absolutos, temos o Gráfico 09 revelando a quantidade de trabalhadores por grau de instrução.

O presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), Paulo Safady Simão ressalta que as modernizações do setor têm exigido trabalhadores mais qualificados, com um novo perfil e que sejam capazes de assimilar as novas técnicas construtivas.

É necessário erradicar o analfabetismo e elevar a escolaridade dos nossos trabalhadores. Desse modo, contribuiremos para a melhoria da qualidade de vida dos empregados, para a redução do número de acidentes, elevando a eficiência do trabalho e proporcionando uma redução de desperdícios e perdas nos canteiros de obras (SIMÃO, 2010).

Apesar de já tratarmos anteriormente do quesito escolaridade cruzando seus dados com a idade, ainda se faz necessário tratar de outros aspectos dessa questão. De início vale ressaltar o reflexo do grau de instrução no cargo executado.

Fica evidente o grau de escolaridade dos trabalhadores quando exposto graficamente. Entre os serventes, o nível educacional fica concentrado no ensino fundamental e o mesmo se repete para o meio profissional. A situação começa a alterar a partir do profissional, cujo alguns já possuem um superior incompleto, entretanto a concentração ainda fica no ensino fundamental. O ensino médio completo se torna representativo apenas entre os mestres de obras e empreiteiros, que possuem, na média, um grau de instrução maior que os demais.

Essa conjuntura acerca de assuntos estudantis nos leva a dois assuntos para análise: i) o não-acesso aos seus direitos, e ii) a busca das empreiteiras por trabalhadores mais especializados.

Analizamos anteriormente a idade em comparação ao salário. Neste ponto é importante compreender os dados coletados através das entrevistas a respeito da escolaridade em relação ao salário (Gráfico 11).

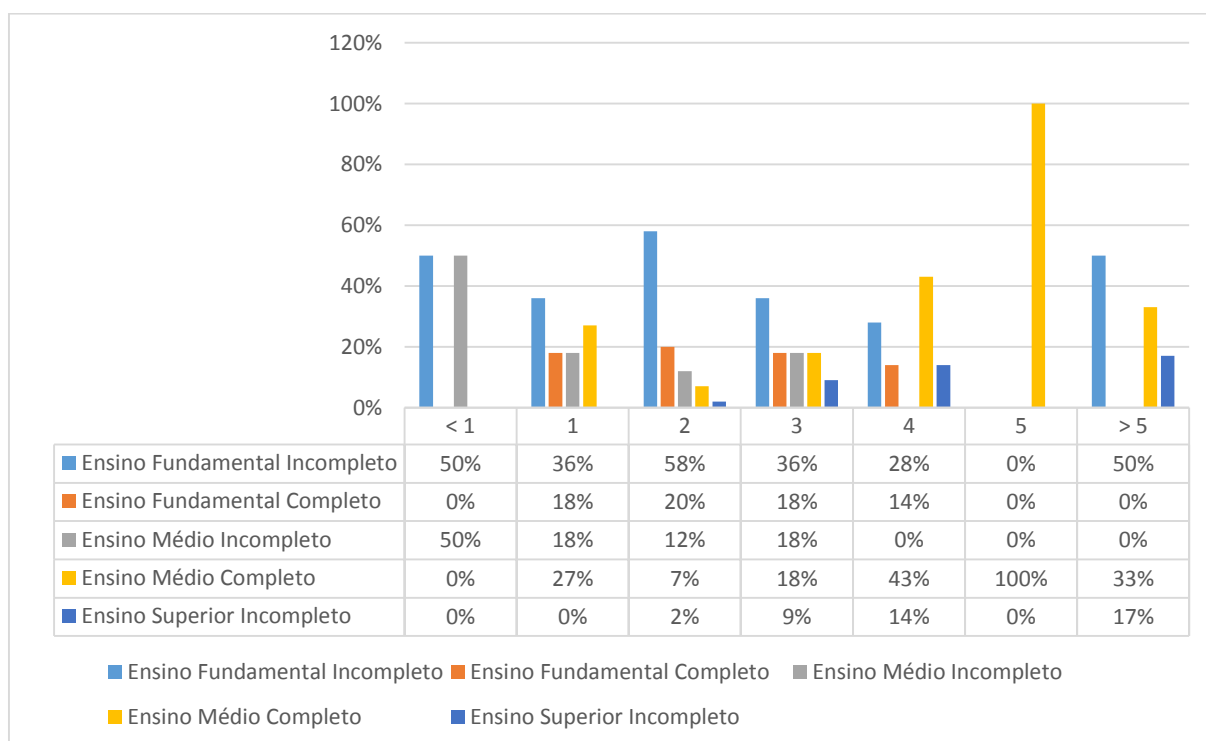


Gráfico 11 - Porcentagem de trabalhadores por Salário e Escolaridade
Fonte: Dados de campo, 2014.

Temos, a partir do Gráfico 11, questões importantes a serem expostas sobre o trabalhador. A primeira delas sobre os que ganham menos de um salário mínimo é que eles não são os com menores níveis de escolaridade do nosso campo de estudo. Em outras palavras, o salário, quando analisado do menor para o maior, não é diretamente proporcional aos anos de estudo: os menos instruídos não necessariamente recebem o menor salário. Essa hipótese é confirmada diante ao fato de que 50% dos trabalhadores com até a quarta série ganham mais de 5 salários por mês.

Iremos, a partir do Gráfico 12, analisar a escolaridade do trabalhador por década de inserção. Essa análise tem por objetivo direto descobrir se o trabalhador que se insere no mercado das edificações maringauenses hoje tem maior escolaridade do que os que se inseriram nas décadas passadas.

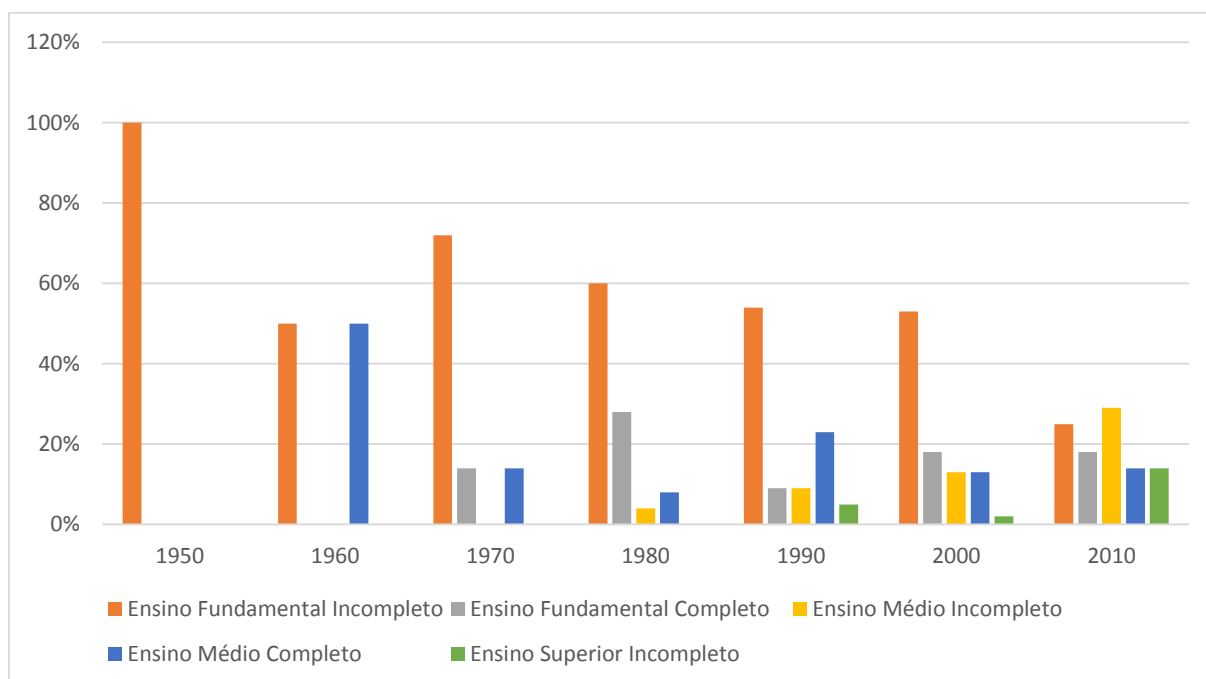


Gráfico 12 - Grau de Escolaridade por Década de Inserção dos Trabalhadores
Fonte: Dados de campo, 2014.

Pode-se notar uma tendência da elevação do nível de escolaridade do trabalhador, visto que os trabalhadores entrevistados que trabalharam no setor durante a década de 1950 cursaram apenas até o ensino fundamental, enquanto que ao passar das décadas, aumentou-se a faixa de trabalhadores que possuem até o nono ano, e que nas duas últimas décadas alguns trabalhadores chegam a apresentar o ensino superior incompleto. O destaque fica para a última década quando 15% dos trabalhadores ingressaram no ensino superior. Isso reafirma o fato constatado no Gráfico 10 com a linha de tendência de escolaridade desses trabalhadores.

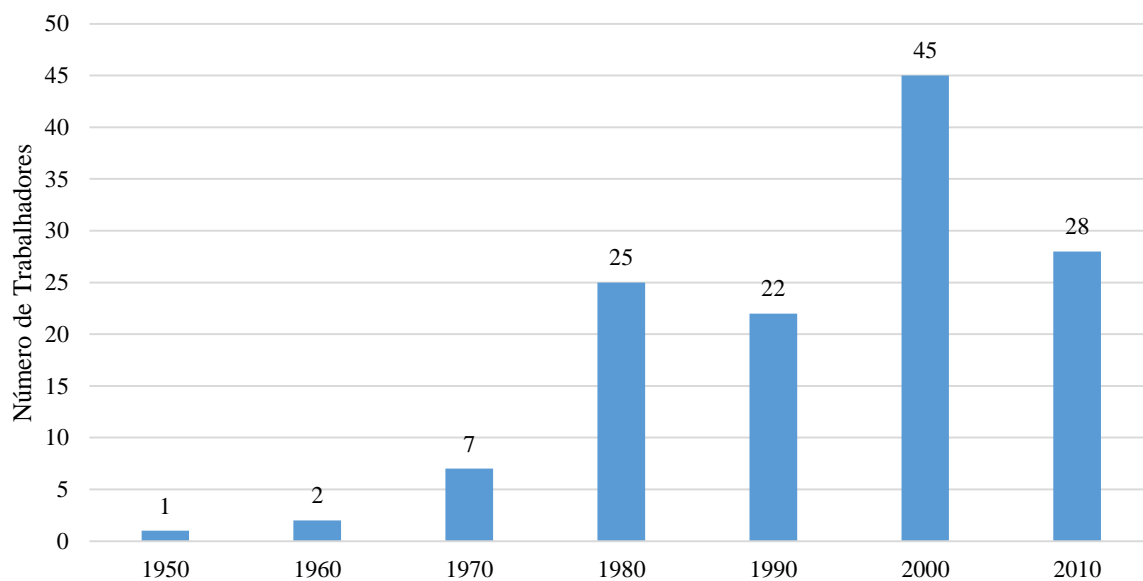


Gráfico 13 - Número de Trabalhadores por Década em que se inseriram na construção civil
Fonte: Dados de campo, 2014.

Observa então um crescimento vertiginoso do número de trabalhadores inserindo-se na construção civil na década de 2000. Vale alertar que ainda seja alto o número de trabalhadores que entraram na década de 2010, ela ainda não terminou, tendo passado apenas 4 anos, no momento da pesquisa a campo.

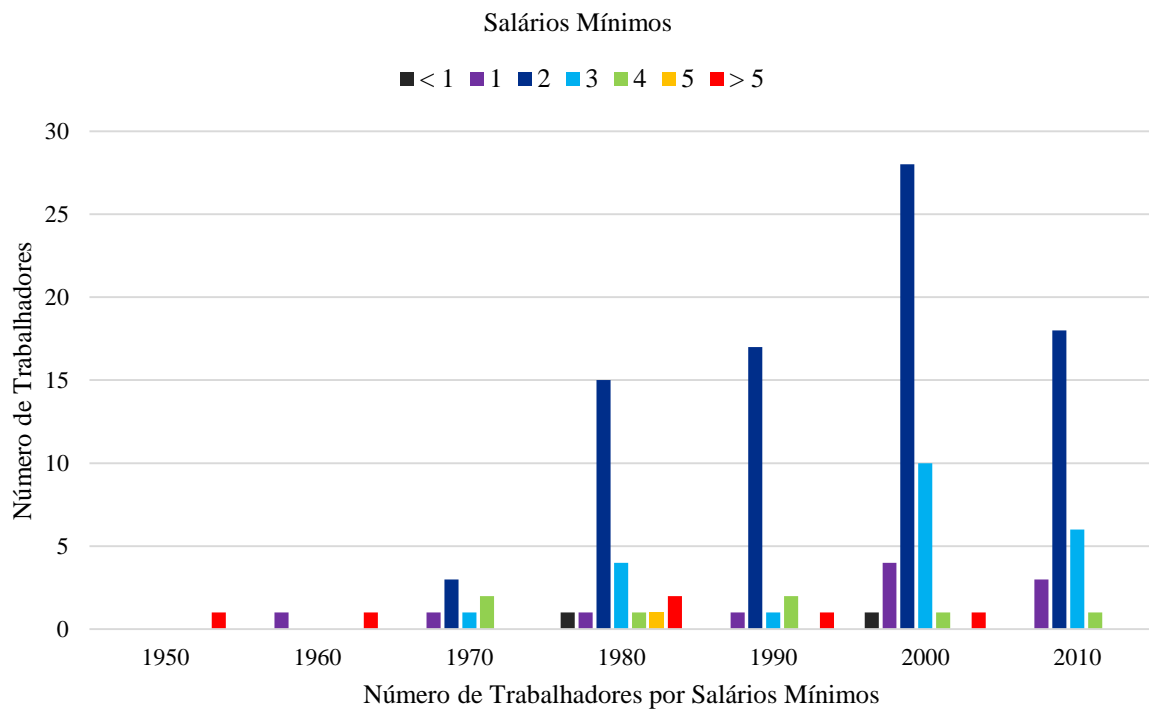


Gráfico 14 - Salários por Década de Inserção na Construção Civil
Fonte: Dados de campo, 2014.

Observa-se através do Gráfico 14 que o número de trabalhadores que recebem 1 salário mínimo ou menos não se concentra em determinado período analisado, se comportando de forma distribuída. Temos em porcentagem de trabalhadores por década o Gráfico 15.

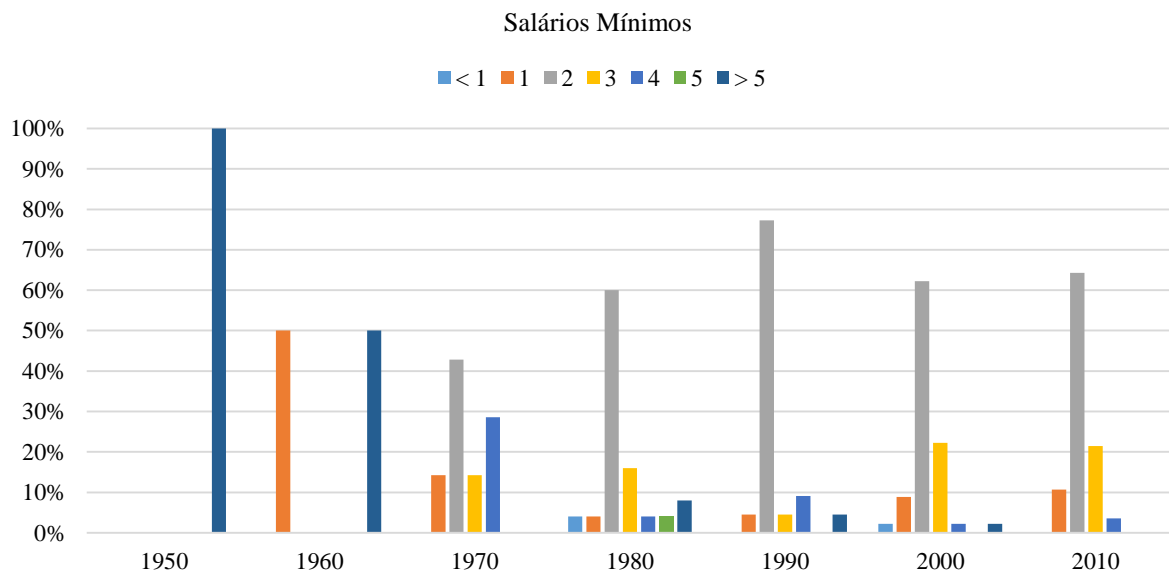


Gráfico 15 - Porcentagem do salário dos trabalhadores por década de inserção na construção civil
Fonte: Dados de campo, 2014.

Observa-se que o único trabalhador encontrado que se inseriu na década de 1950 pertence à classe de maior salário encontrada na pesquisa. Ao relembrar o Gráfico 13, sobre escolaridade e década de inserção, conclui-se que ele também possui até o quinto ano.

Ao estender essa análise para a década seguinte, ainda sobre educação, vale ressaltar que os trabalhadores desse período estão distribuídos entre dois grupos: os que possuem apenas até o quinto ano ou ensino médio completo. A conclusão é direta, se lembrarmos do Gráfico 13, como encontramos apenas dois trabalhadores que entraram na década de 1960, temos um que recebe um salário e o outro recebe mais de 5.

Outro dado sobre década de inserção diz respeito aos cargos. A questão explanada aqui é se os que se inseriram antes conseguiram melhores posições e hoje possuem melhores cargos. Todavia, iremos analisar apenas as últimas 5 décadas graficamente afim de facilitar a compreensão, já que entre 1950 e 1960, temos apenas 3 trabalhadores, sendo um empreiteiro, um mestre e um profissional, e eles representam apenas 2% do espaço amostral de nossa pesquisa. Ainda em tempo, vale ressaltar o aumento expressivo de profissionais no nosso campo de pesquisa nas últimas 4 décadas e o fato de boa parte dos profissionais de 1950 e 60 já terem se aposentado.

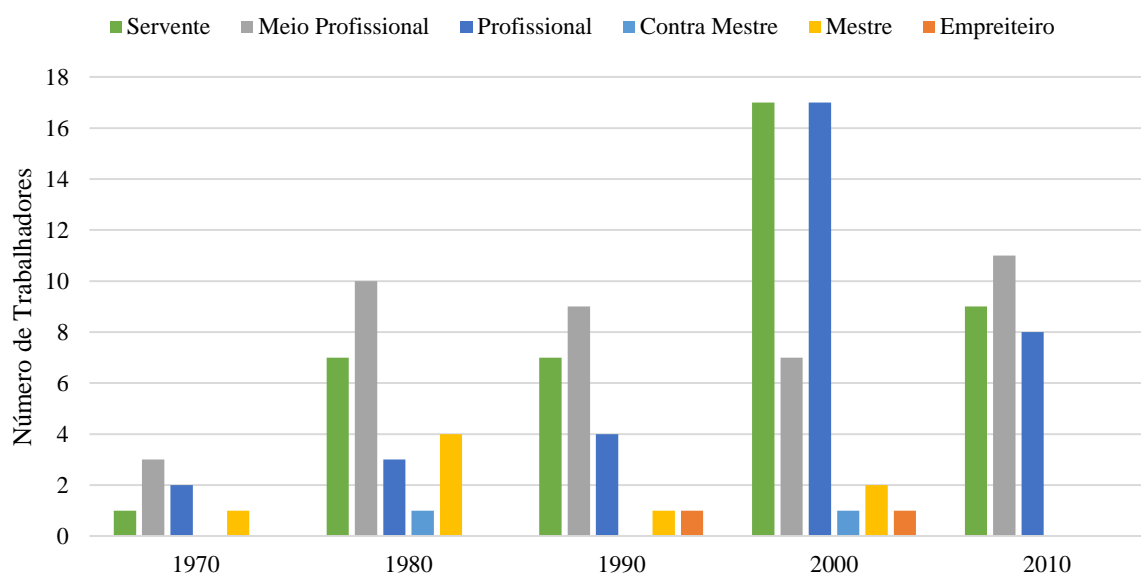


Gráfico 16 – Década de Inserção por Cargo dos Trabalhadores
Fonte: Dados de campo, 2014.

Tendo em mãos o aumento da inserção de trabalhadores na década de 2000, mostrado mais claramente no Gráfico 16, percebe-se que hoje em dia eles se concentram em dois cargos: ou profissional ou servente. Isso pode ser interpretado, com auxílio do Gráfico 12 sobre

escolaridade e década de inserção, que houve uma especialização dos trabalhadores que se inseriram nesse período. Conquanto, ainda temos uma parcela significativa desses trabalhadores que não obtiveram essa mesma especialização e, atualmente, ocupa os mais baixos cargos do setor: servente.

Analisando o sentimento de valorização e reconhecimento do trabalhador, a partir dos dados coletados, podemos construir o Gráfico 17. Nota-se que a maioria dos trabalhadores sente-se valorizado no seu trabalho atual, apenas um sexto dos trabalhadores não possuem esse sentimento. Durante as entrevistas nas obras, ouvimos vários relatos desses trabalhadores sobre esse sentimento e sobre gostar da área. O argumento mais utilizado sobre o valor diz respeito a poder se orgulhar da obra finalizada.

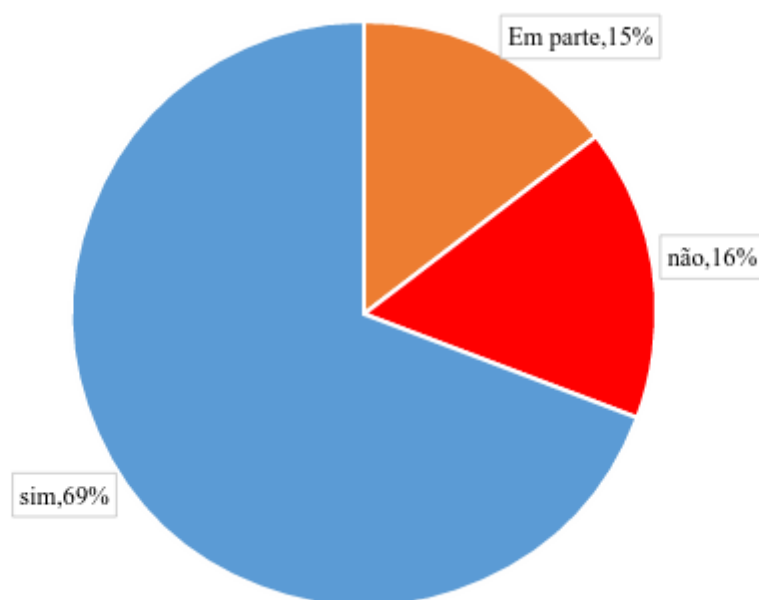


Gráfico 17 - Porcentagem dos trabalhadores em relação ao sentimento de valorização
Fonte: Dados de campo, 2014.

A escolaridade está intimamente ligada a conhecimento, e esse conhecimento por sua vez fornece melhor embasamento para entender a sociedade como um todo. Quanto melhor se conhece a sociedade, mais apto está nosso sujeito para chegar a conclusões sobre sua valorização no mercado de trabalho. Com esta pesquisa, foi possível traçar comparações do nível de escolaridade do nosso trabalhador e seu sentimento de valorização na sua área de atuação.

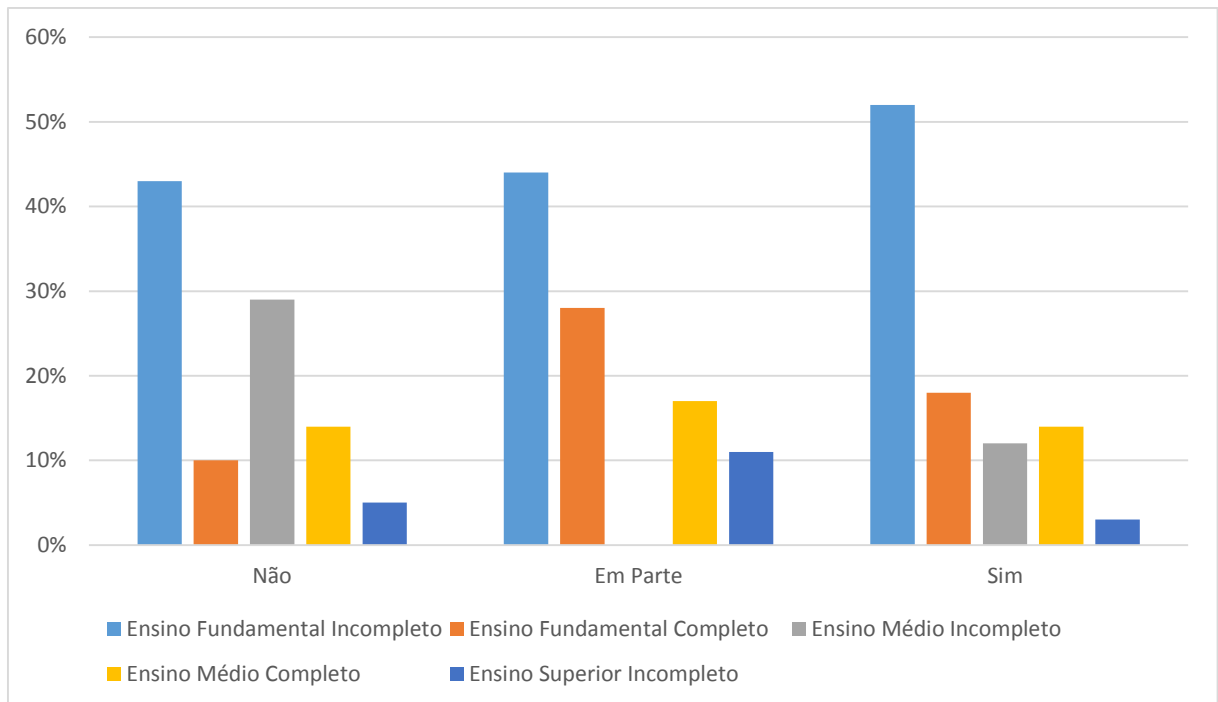


Gráfico 18 - Sentimento de Valorização comparando com a escolaridade.
Fonte: Dados de campo, 2014.

É possível perceber que os maiores índices de sentimento de valorização do trabalhador ocorrem nos menores níveis de instrução. No entanto, é interessante fazer a mesma análise com o salário do trabalhador (Gráfico 19).

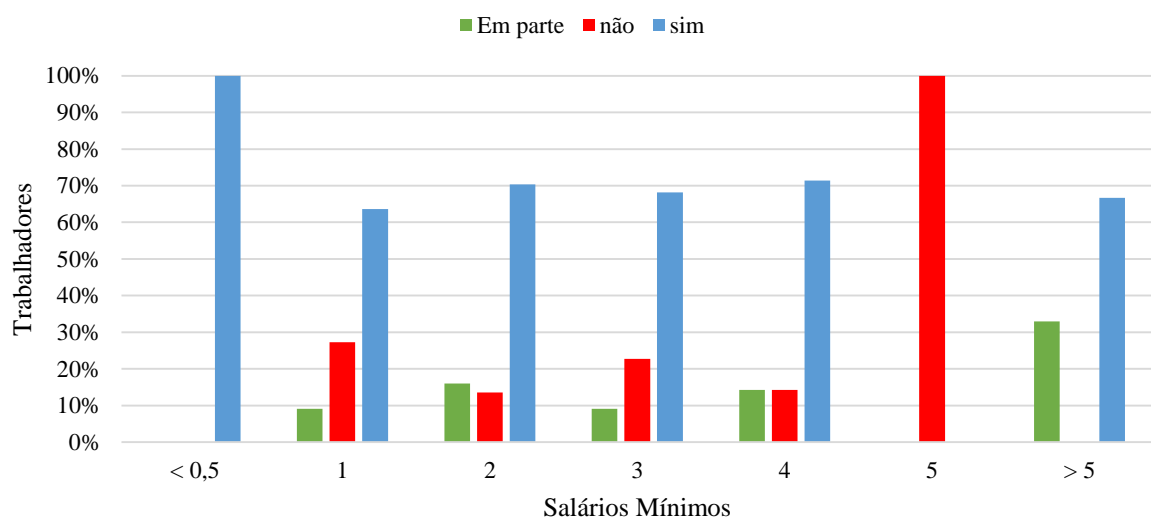


Gráfico 19 – Valorização por Salário do Trabalhador
Fonte: Dados de campo, 2014.

Observa-se então que o maior índice de sentimento de não-valorização ocorre em uma faixa de altos salários, e, em contrapartida, os maiores índices de valorização ocorre na menor

faixa salarial. Subjetivamente falando, quando o trabalhador não se sente valorizado na atual profissão, é direta a inferência sobre sua vontade de mudar de profissão.

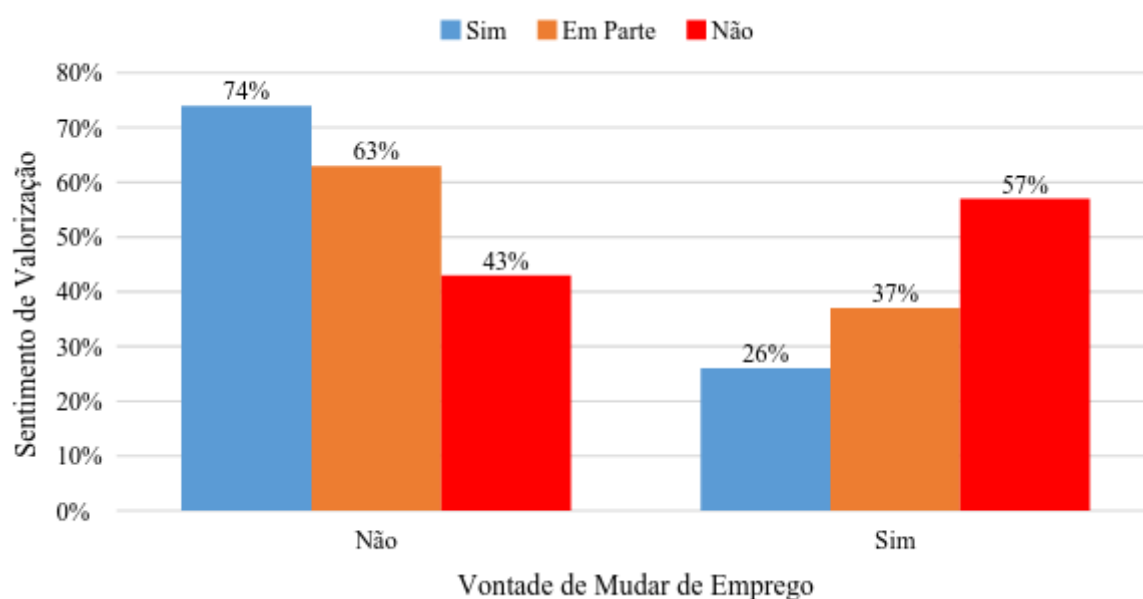


Gráfico 20 - Sentimento de Valorização por Vontade de Mudar de Emprego
Fonte: Dados de campo, 2014.

Tem-se de forma ilustrada que a maioria expressiva dos trabalhadores que não querem mudar de emprego se sentem valorizados na profissão atual, enquanto o oposto também se confirma, a maioria dos que desejam mudar de emprego não se sentem valorizados. Cabe notar que dois terços dos trabalhadores que se sentem em partes valorizados não desejam a mudança, traduzindo-se em um dada esperança com a profissão e as condições em que desenvolve seu trabalho.

Fica exposto até aqui vários aspectos do trabalhador que são reflexos da individualidade dos mesmos, como escolaridade, cargo e afins. Todavia, nos Gráficos 8 e 13, trabalhamos com o salário e década de inserção na construção civil, citando, como justificava o aumento de salário dos mais velhos no dissídio. Este dissídio, seja ele o acordo coletivo ou convenção coletiva, é pactuado a partir do sindicato profissional com as empresas ou com o sindicato patronal. Todavia, a sindicalização do profissional não reflete somente em seu salário através do dissídio, tendo outras características que impactam na vida do trabalhador.

Essas questões, relações entre trabalhador e empreiteira, horário de trabalho e alimentação, nem sempre são protocoladas em sindicatos. O sindicato dos trabalhadores da construção civil não se faz presente no cotidiano do trabalhador. Este fato é possível comprovar

diante das várias falas dos trabalhadores que encontramos durante nossas entrevistas, como nos casos relatados adiante.

Antunes (2003) afirma que a atual inoperância de parte dos sindicatos é fomentada a partir do estranhamento do trabalho presente no toyotismo, a desidentidade entre indivíduo e gênero humano, apontado por Marx, fato que se traduz em medidas toyotistas de cunho mais participativo que despótico gera um pertencimento, um envolvimento cooptado pela empresa, aprofundando o estranhamento, caracterizando-se, então, em um estranhamento pós-fordista.

Tal condição se reflete no distanciamento dos sindicatos de uma postura classista e social para um alinhamento a uma postura de negociação e de participação, conforme melhor explicita Antunes (2003):

Os sindicatos operam um intenso caminho de institucionalização e de crescente distanciamento dos movimentos autônomos de classe. Distanciam-se da ação, desenvolvida pelo sindicalismo classista e pelos movimentos anticapitalistas, que visavam o controle social da produção, ação está tão intensa em décadas anteriores, e subordinam-se à participação dentro da ordem. Tratam seus movimentos dentro dos valores fornecidos pela sociabilidade do mercado e do capital. O mundo do trabalho, não encontram, em suas tendências dominantes, especialmente nos seus órgãos de representação sindicais, disposição de luta com traços anticapitalistas (ANTUNES, 2003, p. 44)

Nesta pesquisa de campo com os trabalhadores da indústria da construção civil, construção de edificações, subsetor de quatro pavimentos ou mais, foi comum encontrar trabalhadores que não sabem qual a função do sindicato: mais de 70% dos trabalhadores não souberam responder. Alguns trabalhadores demonstraram também interesse em saber, conforme o caso de D., 22 anos e maringense, operante na construção civil desde os 16 anos. Ele alega que sindicalizou-se por ordem da empreiteira, todavia, não usou nenhum benefício do mesmo. Ainda completa que buscou o sindicato para obter informações sobre o Programa Minha Casa Minha Vida e não conseguiu explicações nem nenhuma informação sobre como ter acesso ao programa, nas palavras dele:

Fui até o sindicato procurar alguma informação [...] sobre o Minha Casa Minha Vida, só que lá ninguém me falou nada, disseram que não era ali que eu tinha que ver essas coisas e me deixaram falando sozinho, foram atender o próximo da fila. (D., 2014)

Fica claro a falta de conhecimento dos trabalhadores por seus direitos, a ponto deles nem saberem onde procurar, e nas raras exceções quando sabem, não conseguem acesso à informação desejada. Explicitando outro caso, temos R., nascido em Paiçandu, mudou-se para o distrito de Iguatemi em Maringá no começo da década de 1990. Trabalhou no começo de sua

carreira no ramo de distribuição de alimentos, entrou na construção civil em 2005 como servente de pedreiro. Possui o ensino médio incompleto e é sindicalizado já que, segundo ele, apenas os sindicalizados recebem aposentadoria. Aqui temos claramente o caso de um trabalhador que não consegue acesso a informações sobre seus direitos, a ponto de alegar que sua sindicalização é para no futuro receber aposentadoria, dando a entender a ideia recorrente no setor estudado de que apenas os sindicalizados recebem aposentadoria.

No setor de edificações da construção civil, em Maringá, temos que a maioria expressiva dos trabalhadores é sindicalizada, todavia, não necessariamente sabem o porquê da sindicalização, sequer o papel do sindicato. Para melhor análise desses trabalhadores, expõe-se primeiramente a comparação entre os sindicalizados ou não (Gráfico 21) e os que sabem ou não por que dessa sindicalização (Gráfico 22).

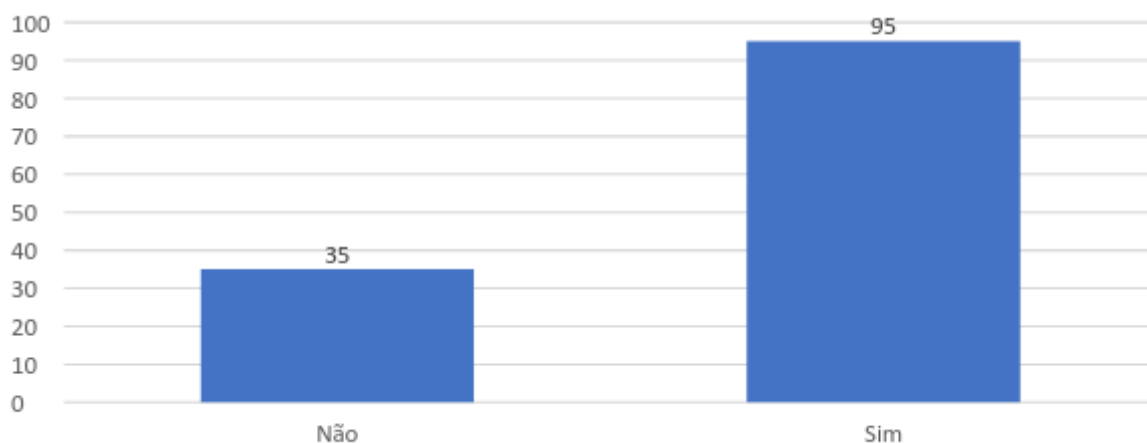


Gráfico 21 - Sindicalização dos Trabalhadores
Fonte: Dados de campo, 2014.

Vemos claramente que a maioria dos trabalhadores são sindicalizados, no entanto, essa sindicalização em muitos casos é obrigatória, segundo relatos de vários trabalhadores obtidos durante as pesquisas de campo. Graficamente, segue os motivos que os trabalhadores sindicalizados alegam para essa sindicalização.

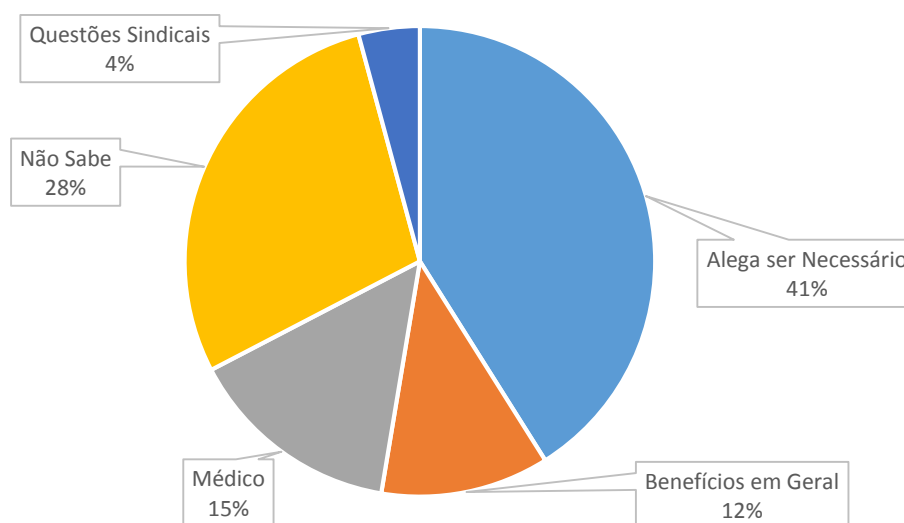


Gráfico 22 - Motivos para Sindicalização

Fonte: Dados de campo, 2014.

Por questões sindicais, entende-se como as reais funções do sindicato: defesa dos direitos dos trabalhadores e luta por melhores condições de trabalho e salário. Temos também que uma parcela significativa desses trabalhadores justificam suas sindicalizações em questões de saúde, como desconto em consultas médicas e odontológicas, plano de saúde e assistência em caso de acidentes no trabalho, além de amparo jurídico quando das rescisões de contrato.

Todavia, temos outra parcela significativa entre esses sindicalizados, 100 trabalhadores, que não sabem porque são sindicalizados, ou não sabem para que serve o sindicato ou ainda alegam ser obrigatório ser sindicalizado para ter carteira assinada. Existe ainda uma outra categoria de trabalhadores: 12%, que são sindicalizados por motivos diversos como acesso ao campo de futebol do sindicato.

Essa análise também é interessante entre os não sindicalizados. Os motivos dos 35 trabalhadores optarem pela não sindicalização são resumidos em dois grupos: 94% alegam que não são sindicalizados pois não sabem as vantagens ou benefícios da sindicalização, e o outro grupo que declaram não ser sindicalizado, mas aponta motivos para serem, 3% alegam ser necessário e outros 3% dizem existir benefícios, mas preferem não ser.

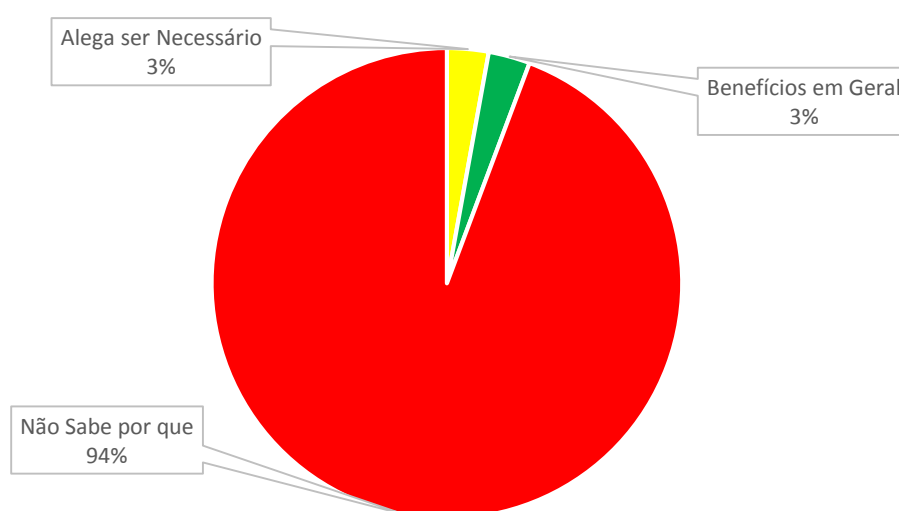


Gráfico 23 - Motivos para a Não Sindicalização

Fonte: Dados de campo, 2014.

Tabela 6 - Média de Idade dos Trabalhadores por Sindicalização

Dado	Sindicalizados	Não sindicalizados
Idade Média	41,6	39,4

Fonte: Dados de campo, 2014.

A escolaridade pode ser motivo para sindicalização, por conhecerem melhor o que é um sindicato e suas vantagens.

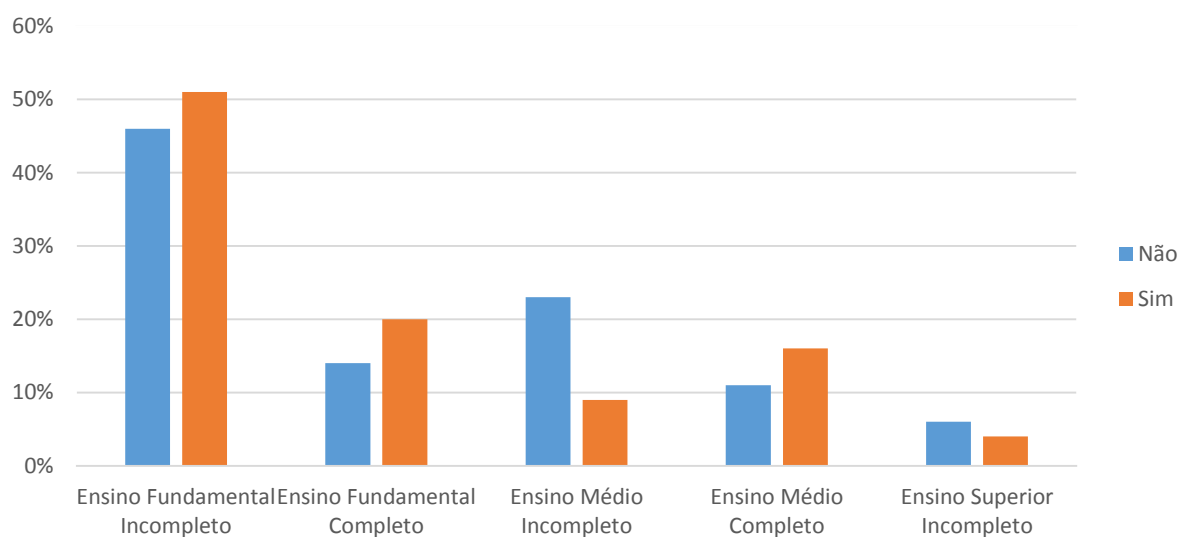


Gráfico 24 - Sindicalização e Escolaridade

Fonte: Dados de campo, 2014.

O único grau de escolaridade que apresenta diferença significativa entre os sindicalizados ou não é a do ensino médio incompleto. Lembrando das informações do Gráfico 10 observamos que, na média, os trabalhadores com ensino médio incompleto também são os mais novos, o que ressalta as informações da Tabela 7, que mostra que os não sindicalizados são um pouco mais novos.

A motivação da sindicalização, relatadas por eles mesmos, é apresentada, de forma sintética, na Tabela 7. Atenta-se para o fato de que 26 trabalhadores alegaram que precisam do sindicato para serem registrados, 7 apenas responderam que era necessário sem explicar o motivo e 6 não sabem por que são filiados. As tentativas de contato com o sindicato patronal foram exaustivas, porém com poucos resultados, horários que eram marcados, eram desmarcados em cima da hora, em reuniões marcadas com os funcionários eles não compareciam. Quanto ao sindicato dos trabalhadores, conseguimos apenas uma reunião, todavia pouco frutífera, na qual conseguimos apenas alguns dados objetivos como a faixa salarial e o número de trabalhadores do setor de edificações sindicalizados e não sindicalizados, as questões mais críticas, entretanto, não foram respondidas.

Tabela 7 - Motivações para Sindicalização e Quantidades

Motivação para ser sindicalizados	Nº de trabalhadores
Precisa para ser registrado	26
Por causa da firma, fornece pão e leite no intervalo	1
Necessidade	7
Não sabe	6
Leis e direitos	1
Direitos/ luta salarial/ segurança trabalhista	9
Benefícios na área de saúde	11
Benefício	12
Aposentadoria	1
A contribuição é feita em folha/ Recolhimento obrigatório/ já é descontado	30

Fonte: Dados de campo, 2014.

Já sobre motivações para não serem sindicalizados, construímos a Tabela 8. Com ela, verificamos que, devido ao sindicato não estar presente no dia a dia do proletariado de forma incisiva e crítica, existe uma falta de interesse do trabalhador para se sindicalizar: 23 trabalhadores durante a pesquisa de campo alegaram não ter interesse no sindicato ou que este faz muito pouco pelos seus afiliados, não compensando a taxa mensal de sindicalização.

Tabela 8 - Motivações Para Não Serem Sindicalizados

Motivação para não ser sindicalizado	Nº de trabalhadores
Não tem interesse	17
Não teve tempo/ eles deveriam vir na obra para fazer a sindicalização	7
Porque o sindicato faz muito pouco; taxa alta	5
É novo na profissão	4
Não sabe	1
Não tem registro na carteira	1

Fonte: Dados de campo, 2014.

Questionados sobre o que o sindicato poderia fazer para esses trabalhadores, sindicalizados ou não, a resposta mais comum foi que ‘não tem o que fazer’ ou não sabe ou ainda preferiram não dizer, faixa correspondente a 37% dos trabalhadores. Do restante, 44 trabalhadores alegaram a luta salarial como principal ponto de reivindicação que o sindicato deveria tomar frente. Do total, 12 responderam pontos relacionados à questões médicas e 6 comentaram sobre a questão da alimentação, já que nem todas obras possuem instalações que fornecem condições para aquecimento das refeições: algumas obras nem fornecem alimentação. Além do almoço, existe a questão do café da manhã ou lanche da tarde, reivindicação dos trabalhadores que deveriam ser manhã e tarde, não apenas uma opção.

Trazendo à tona a figura de um trabalhador não sindicalizado, porém com intenções de filiação, temos o caso de J., 48 anos. Natural de Altônia, migrou para Maringá em 1996, abandonando o meio rural por questões familiares, entrando na construção civil apenas em 2010. Não sindicalizado, explica que não conseguiu tempo para ir ao sindicato, todavia, tem várias críticas ao sindicato: “O sindicato poderia cobrar maior limpeza das obras, um lugar para tomar banho, lavar as mãos... Essas coisas de higiene”. Também deixa claro que não se sente representado pelo sindicato: “vou me afiliar só para ter acesso aos campos de futebol”, completa. Gosta de trabalhar na construção civil devido ao salário e possibilidade de ter vários amigos, conversar enquanto trabalha em um ambiente aberto.

Existem, no entanto, algumas reivindicações alarmantes, mesmo que não numericamente expressivas, por parte dos trabalhadores. Foi relatado que em alguns casos não é feito o repasse do abono salarial ao trabalhador, não é fiscalizada a carga horária trabalhada e que o sindicato deveria se posicionar a favor do trabalhador e não a favor da empreiteira como é atualmente.

Tabela 9 - Reinvidicações Para o Sindicato pelos Trabalhadores

Reinvidicações	Nº de trabalhadores
Luta salarial	44
Assistência médica	12
Não tem o que fazer/ Não sabe/ Preferiu não responder	49
Melhorias na alimentação	6
Segurança no trabalho	5
Se aproximar do trabalhador	5
Melhorar o atendimento	3
Mais assistência	2
Diminuir os descontos	2
Trabalho menos pesado	2
Fornecer mais cursos	2
Vistoriar as obras	2
Condições de serviço	1
Melhorar o clube	1
Valorização da profissão	1
Facilitação para conseguir financiamento de imóveis	1
Higiene	1
Fornecer mais do que o básico	1
Já estão em luta por melhorias	1
Fiscalizar a carga horária	1
Repassar o abono	1
Uniforme	1
Se posicionar a favor do trabalhador	1

Fonte: Dados de campo, 2014.

Como resultado dos problemas do sindicato desses trabalhadores, temos que menos da metade dos trabalhadores, sindicalizados ou não, sente-se realmente representado por ele, enquanto 43% não vê representatividade alguma.

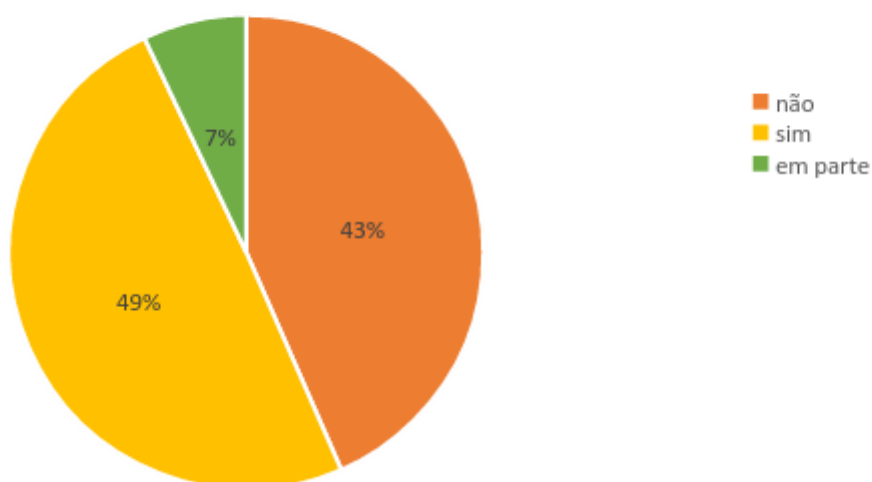


Gráfico 25 - Porcentagem de Trabalhadores Em Relação a Sentirem-se Representados pelo Sindicato ou Não.
Fonte: Dados de campo, 2014.

Analisando criticamente esses dados sobre as relações entre trabalhador e sindicato podemos concordar com o pesquisador Alves (2005) que aponta uma crise no sindicalismo brasileiro, cujo o principal sintoma político-ideológico é, em parte, o desenvolvimento do sindicalismo neocorporativo, no qual deixa de ser um sindicalismo de massa e passa a atuar a partir da livre negociação de salários, concessão de abonos salariais de acordo com um espírito toyotista. Acrescido da ineficiência estrutural das estratégias sindicais “obreiristas” intrínsecas ao sindicalismo de classe (ALVES, 2005):

Na verdade, a crise do sindicalismo no Brasil é, na atual situação, o resultado político-ideológico da crise do mundo do trabalho (de caráter estrutural e não apenas conjuntural), caracterizado pelo surgimento de um novo (e precário) mundo do trabalho (ALVES, 2005).

Quando perguntados o que poderia mudar para melhorar, cinquenta e oito trabalhadores não souberam explicar o que poderia melhorar, vinte citaram o salário e nove relataram a segurança como principal ponto de melhoria necessária, conforme o observado no Tabela 11.

É interessante observar o valor expressivo de trabalhadores que não sabem nem explicar qual ponto que exige melhora, levantando a indagação sobre qual o papel que o sindicato desempenha no dia a dia dos trabalhadores, a ponto de não conseguirem nem pontuar o que poderia melhorar na vida de seus sindicalizados.

Tabela 10 - Anseios dos trabalhadores sobre o que o sindicato poderia lutar por eles

Melhoria	Nº de trabalhadores
Não sabe	58
Salário	20
Segurança	9
Tudo	8
Jornada de trabalho	7
Não tem o que melhorar	6
Equipamentos	4
Qualidade	4
Respeito	4
Alimentação	4
Subir de cargo	3
Cursos	3

Fonte: Dados de campo, 2014.

A figura do sindicato não é a única no sistema trabalho-trabalhador-empregadora que não está com os interesses alinhados ao do proletariado. Durante nossa pesquisa de campo, houveram inúmeros casos de trabalhadores que apontaram o mestre de obras como um dos problemas de trabalhar na construção civil. O mestre de obra é uma figura que rotineiramente posiciona-se em favor da empregadora, esquecendo das peculiaridades do canteiro de obra e exigindo resultados mais rápidos dos trabalhadores.

Outros trabalhadores também alertavam que, em casos de imprevistos e alertados ao mestre de obras, este, quando repassava a empregadora, não defendia os seus subordinados, nem sempre contando todos os detalhes do acontecimento.

Outro aspecto que expõe a não-defesa dos trabalhadores por parte do mestre de obras e do sindicato tange a questão da segurança do trabalho. Não foram raras as obras onde a ausência de equipamentos de segurança de todos os tipos: individuais e coletivos. Muitos trabalhadores reclamaram que a ausência de CIPA – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes nas construções e qualquer fiscalização nesse âmbito resultava na empregadora não fornecerem protetores auriculares, cintos de segurança, redes de apoio entre outros artefatos.

Ao debruçar sobre essas questões, o olhar cai sobre a legalidade do trabalho na construção civil. A ausência de fiscalização nas obras cria margem para o abuso do trabalhador, possibilitando a empregadora não cumprir com todos seus deveres para garantir os direitos dos seus trabalhadores. O trabalhador ao inserir-se no sistema, abdica de seus direitos ficando à mercê da empregadora que não provém as melhores condições de trabalho.

Um método frequente que a empreiteira usa para diminuir os custos, e consegue êxito devido a não luta permanente por melhores condições dos trabalhadores, são os baixos salários. Os trabalhadores, de modo geral, reclamam do salário, dizendo que são mais baixos do que os correspondentes a outras áreas, como indústria ou comércio.

Quando se pensa no contexto em que o trabalhador da construção civil, subsetor de edificações de 4 pavimentos ou mais, se situa um ambiente insalubre, de baixos salários, sem apoio sindical nem mesmo de colegas de trabalho, com pouca segurança e estabilidade, surge a ideia de considerar esse setor como uma das últimas saídas encontradas pelo trabalhador para inserir-se no mercado de trabalho.

W., natural de Goioerê, 21 anos, já trabalhou como soldador em Maringá por dois anos para em 2013, entrar na construção civil, onde atualmente cumpre o papel de meio oficial. Ele explica que não é sindicalizado pois este não faz nada pelos seus afiliados: “Esse sindicato não ajuda ninguém”, em suas próprias palavras. Não se sente valorizado na atual profissão, porém não considera o trabalho ruim dizendo que o maior problema é o baixo salário.

E., 52 anos, natural do interior do Paraná, migrou para Sarandi, cidade vizinha a Maringá, no ano de 1988 e entrou na Construção Civil apenas em 2000. Trabalhava antes como construtor de asfalto para uma prestadora de serviços ligada ao governo, saindo desse trabalho devido às exigências físicas extremas. É sindicalizado, diz que o sindicato luta por melhores salários para a classe, mas acrescenta que essa sindicalização é obrigatória. Sente falta de segurança no trabalho já que a CIPA e outros afins não estão presentes nas obras.

R., nascido em Paiçandu, mudou-se para o distrito de Iguatemi em Maringá no começo da década de 1990. Trabalhou no começo de sua carreira no ramo de distribuição de alimentos, entrou na construção civil em 2005 como servente de pedreiro. Possui o ensino médio incompleto e é sindicalizado já que, segundo ele, apenas os sindicalizados recebem aposentadoria. Apesar do anseio por mudar de emprego - para motorista de caminhão - gosta da construção civil: “Aqui tenho amigos de trabalho, posso conversar com eles o dia todo enquanto trabalho”. O único ponto negativo que ele aponta é o fato de não ter uma profissão bem vista pela sociedade, não se sente valorizado pelo seu trabalho.

Natural de Sarandi, W., 50 anos, teve seu primeiro trabalho na área rural, mas logo mudou de área, tornando-se segurança para, somente então, migrar para a indústria da construção civil em 1988, onde exerceu duas funções até hoje: pedreiro e servente. Ainda mora em Sarandi, mas prefere buscar emprego em Maringá que, segundo ele, tem mais oportunidades

na área e maiores salários. O ponto mais criticado da construção civil por ele tangencia os assuntos sindicais. Apesar de sindicalizado, diz que “Esse sindicato é pelego, serve para nada, só sou afiliado por causa do campo de futebol”. Ele ainda acrescenta que, apesar de saber que o sindicato tem função de lutar pelos trabalhadores e seus direitos, desde que se sindicalizou, nunca viu o sindicato fazer nada. Apesar de gostar do seu emprego atual, reconhece os aspectos negativos da Construção Civil, e ainda deixa claro que caso pudesse, voltaria sem dúvida para o sítio, “muito mais calmo, muito mais tranquilo, muito mais seguro, quase não tem acidente de trabalho”.

Outro relato negativista sobre o Sindicato, é o de M., 25 anos e maringense. Ele diz que o sindicato só atua em favor dos interesses do patrão, e ainda completa “nunca me sindicalizei na construção civil, nem pretendo, nem nunca fez falta”. Residente em um bairro distante do centro de Maringá, trabalhou como carregador de caixas e entrou na construção civil há 13 anos. Hoje, meio oficial, também exerce a função, por conta própria, de encanador e pintor, tarefas que lhe garantem mais do que seu salário na construção civil: R\$ 2000 e R\$ 1600, respectivamente. Não se sente valorizado na construção civil, não gosta do seu trabalho atual e seu desejo é trabalhar por conta própria, montando sua própria empreiteira de pequeno porte.

Além da valorização, com a pesquisa foi possível compreender os motivos que levam o trabalhador a buscar o emprego na construção civil, motivos esses muito variados e que incluem desde a remuneração, a possibilidade de trabalho em equipe, a dinamicidade do trabalho, que inclui várias atividades, além do fato de ser um trabalho ao ar livre.

As relações interpessoais de amizade, o fato de estarem acostumados com o trabalho e a ausência da exigência de conhecimentos técnicos prévios para execução das tarefas em diferentes funções se constituem num atrativo adicional para estes trabalhadores. A grande oferta de trabalho, a possibilidade de aprendizado no cotidiano, a vocação e apreço pelo trabalho desenvolvido e a possibilidade de subir na carreira que convertem em um elemento atrativo e até mesmo de satisfação pessoal a despeito da jornada exaustiva e da exploração cotidiana a que são submetidos.

Apesar da “explosão do sindicalismo” dos anos 80, o sindicato atualmente não tem o mesmo prestígio de outrora. Com base nos relatos orais dos trabalhadores, pode-se traçar um perfil geral deste sindicato dos trabalhadores da construção civil de Maringá. O sindicato comporta-se de maneira omissa aos problemas da construção, demonstrando quase total indiferença aos problemas trabalhistas dos seus afiliados. Para diminuir a insatisfação dos

trabalhadores, fornece benefícios neocorporativistas que não representam as reais necessidades dos seus sindicalizados (ALVES,2005).

A nível organizacional, nota-se que os trabalhadores possuem um sindicato fragmentado e com pouco poder de barganha nas lutas pelos trabalhadores, fato este que apenas reforça Alves (2005, p. 282):

É possível discernir algumas das principais características da estrutura sindical do Brasil. Em primeiro lugar, ela é descentrada, fragmentada e dispersa por uma miríade de sindicatos municipais, em sua maioria pouco expressivos e com exígua capacidade de barganha (ALVES, 2005, p. 282).

Alves traz a frente uma crítica aos sindicatos do Brasil, dizendo que estes se subdividiram e, com isso, perderam muito de sua força. Essa fraqueza sindicalista foi observada durante as entrevistas com os trabalhadores e outros momentos da pesquisa, visto que nenhum trabalhador soube apontar, além do convênio médico e campos para prática de esportes, quase nenhum benefício real de ser sindicalizado, não mostrando nenhuma vitória do sindicato na luta pelos direitos do trabalhador.

CAPÍTULO 4

MOBILIDADE HUMANA DOS TRABALHADORES DA ICCSE: A CENTRALIDADE DA FORÇA DE TRABALHO COMO ESTRATÉGIA DE PRECARIZAÇÃO

4 MOBILIDADE HUMANA DOS TRABALHADORES DA ICCSE: A CENTRALIDADE DA FORÇA DE TRABALHO COMO ESTRATÉGIA DE PRECARIZAÇÃO

Busca-se neste capítulo discutir a luz do conceito de Mobilidade Humana os mecanismos de precarização que envolveram a vida dos trabalhadores do subsetor de edificações na construção civil em Maringá, enfocando a centralidade do trabalho nas tomadas de decisão dessa população. Para tal, existe a perspectiva de se aplicar uma análise pautada no conceito de Mobilidade Humana elaborado por Rocha (1998) em consonância ao conceito de Mobilidade Centrada na Força do Trabalho defendido por Gaudemar (1977) balizados pela investigação empírica realizada nos canteiros de obra.

Sobre os estudos de mobilidade populacional Cunha (2012) faz uma profícua explanação:

Ou seja, partir de reflexões que considerem não apenas uma terminologia mais ampla, mas também uma visão mais complexa do que seria a movimentação da população no espaço, poderia representar, a priori, uma vantagem para melhor compreender a real característica, os condicionamentos e as consequências da dinâmica da população nos seus vários contextos socioespaciais (CUNHA, 2012).

A conceituação de Mobilidade Humana cunhada por Rocha (1998) é, para nós, uma possibilidade norteadora por estabelecer uma síntese das construções teóricas sobre uma diversidade de dimensões conceituais sobre mobilidade, sendo primordial para um estudo acerca da mobilidade populacional.

Sendo assim, analisamos as informações obtidas com as entrevistas, relacionando-as com dados oficiais e a conjuntura paranaense e brasileira e, então, expomos o caráter complexo dos fluxos empreendidos pelos trabalhadores, provando a interdependência das categorias de mobilidades e sua multidimensionalidade, conforme constata o autor:

A criação do conceito de Mobilidade Humana como já foi dito, nasce da constatação da existência de várias ordens interpretativas da mobilidade. Buscou-se em cada uma delas, as referências teóricas fundamentadas no materialismo histórico, que norteia toda a construção teórica do trabalho. A partir destas fontes de reflexão, selecionou-se as categorias mais adequadas de cada um dos ramos das ciências tratado, com vistas a criar um desenho mais abrangente para explicar o fenômeno de mobilidade que foi denominado de Mobilidade Humana. Foi constatado, na aplicação de tal estrutura, a partir do trabalho empírico, o inter-relacionamento das categorias e sua coerência interna. A formulação das questões seguiu as hipóteses construídas de cada uma das ordens de mobilidade, ou seja, o encadeamento das perguntas partiu respectivamente, da ordem de mobilidade física, mobilidade centrada no trabalho e mobilidade social. Constatou-se que muitos conteúdos nos remetiam a explicações teóricas fornecida por outras ordens, demonstrando com isso o grau de interação existente (ROCHA, 1998, p. 162).

Com o propósito de entender a mobilidade física, passamos a discutir a macromobilidade física desses trabalhadores, explanamos sobre as principais tendências dos padrões de migração interna em que se inclui o Paraná, sempre focando o município de Maringá. Esse entendimento é necessário para situar a realidade deste trabalho na perspectiva do panorama brasileiro que passou por uma urbanização vertiginosa e, após a consolidação deste processo, passa por uma readequação nos processos migratórios, em especial após 1980, na qual se destaca como destinos de migração as cidades de porte médio.

Posteriormente analisamos a micromobilidade física que, assim como a macromobilidade, também trata de uma mobilidade horizontal. Tal fenômeno é de suma importância pois trata da escala diária de temporalidade, compreendendo, entre outras motivações o deslocamento cotidiano para o trabalho.

Ao fim deste capítulo discorremos acerca da mobilidade centrada na força de trabalho, buscando dissertar sobre o caráter forçado existente em alguns aspectos das supracitadas escalas de mobilidade humana. Ao elencar o caráter central do trabalho existente nas tomadas de decisão do indivíduo no espaço, percebemos que esta, de fato, não é uma expressão da liberdade e dos desejos humanos, mas sim uma maneira encontrada pelo trabalhador para sua sobrevivência e de seus dependentes.

No decorrer dos estudos, entrevistas e campos realizados para delinear esta pesquisa conheceu-se um pouco da história dos trabalhadores entrevistados. Foram 130 trabalhadores que em seus poucos momentos de descanso cederam um pouco de sua atenção a nós, nos possibilitando compreender os percursos que os levaram a inserção no mercado de trabalho da indústria da construção civil.

No subcapítulo “3.2 – Caracterização do trabalhador da ICCSE de Maringá- PR” focamos no delineamento de um perfil social destes trabalhadores a fim de compreender posteriormente as inserções na organização capitalista das empresas construtoras de edifícios. Neste momento considera-se o caráter dos anseios que conduziram estes homens ao trabalho na construção civil, bem como os caminhos ocupacionais trilhados por eles até este momento.

Januzzi (1999) explica a realidade brasileira da mobilidade horizontal, a escala dos deslocamentos físicos, uma estratégia recorrente para almejar uma mobilidade social ascendente, o que remete imediatamente a realidade dos trabalhadores da construção civil estudados neste trabalho. Sobre isso, pode-se dizer que cerca de 80% dos entrevistados recorreram a migração em grande parte para a garantia de sua sobrevivência.

O quadro geral da mobilidade social entre naturais e migrantes é o encontrado em várias sociedades contemporâneas. A mobilidade geográfica (horizontal) induz à mobilidade social (vertical). Vários estudos indicam que as oportunidades econômicas induzem à mobilidade geográfica. Os indivíduos que vivem em um lugar diferente de onde nasceram tendem a alcançar um status ocupacional mais alto do que os indivíduos que permanecem no mesmo lugar[...]. Em suma, há várias indicações de que a migração tem aumentado como mecanismo de compensação da enorme disparidade regional que subsiste no Brasil (JANUZZI, 1999, p. 61).

Coloca-se aqui outras características importantes acerca das necessidades econômicas desta população que os induziram a empreender não apenas a mobilidade física, mas também pesam na decisão de outras mobilidades como, por exemplo, a setorial e ocupacional. Percebeu-se, por exemplo, que 66% tem como origem o meio rural, no qual a maioria começou sua trajetória ocupacional. Evidentemente, a saída do campo não foi fácil, exigindo penosos processos de adaptação ao meio urbano gerando um dado saudosismo em muitos deles, inclusive 36 trabalhadores relataram o desejo de voltar a morar no meio rural.

A maior parte dos relatos sobre as motivações para essa empreitada rural-urbano foram relacionados a questões econômicas como por exemplo: a partilha de terras de produção familiar insuficiente para o permanecimento dos filhos; ausência de terra própria para o cultivo e dificuldades em relação aos poceiros e meeiros; trabalho extenuante e baixa remuneração; necessidade de trabalhar no corte de cana; dificuldades em acompanhar a mecanização agrícola; problemas climáticos, sobretudo em relação ao cultivo do café e na minoria por questões de decisão pessoal, vontade de morar no meio urbano e questões familiares.

É interessante pontuar que, por intermédio das entrevistas efetuadas, pode-se afirmar que a maioria dos trabalhadores que constroem os edifícios do município de Maringá é parte do elo mais frágil do processo de modernização agrícola sofrido pelo meio rural brasileiro na

década de 1960. Este fato é uma das expressões da estratégia capitalista da mobilidade forçada, estudada e aprofundada pelo economista Gaudemar (1977). Tal autor aponta que o êxodo e a proletarianização do produtor rural são impostos, em grande parte, por um sistema que:

[...] apenas considera a exploração do solo e da natureza na medida do lucro que daí extrai. São impostos, a maioria das vezes, os modos de acesso aos empregos e às formações profissionais por um sistema que considera os homens apenas como instrumento de valorização do capital (GAUDEMAR, 1977, p. 31).

Essa estreita relação entre a face da mobilidade rural-urbana, de cunho social com a mobilidade da força do trabalho, remete ao grau de interação inerentes as ordens de mobilidade humana proferida por Rocha (1998) quando este ressalta em seu trabalho que apesar do conceito de mobilidade humana elencar diferentes ordens de mobilidade, entre elas a social, a física e a centrada na força de trabalho, tais ordens possuem uma forte inter-relação tornando-se complementares.

Retomando então o raciocínio de Gaudemar (1977) que atrela a mobilidade urbano-rural à mobilidade da força do trabalho como estratégia capitalista para viabilizar o aumento da reserva de mão de obras bastante expressiva, pode-se somar a outra estratégia capitalista fomentada pela introdução da modernização agrícola a desoneração do custo da habitação do trabalhador rural, beneficiando o agronegócio, conforme nos explica Oliveira (2006):

Mas foi uma das primeiras coisas: o agronegócio expulsou o trabalhador da propriedade. Alguém poderia pensar que era para aproveitar mais terras, mas a quantidade de terra ocupada pela construção dos trabalhadores rurais era insignificante. A questão é outra: expulsar do custo de produção aquele custo da habitação que existia na formação do preço e na formação do lucro do agronegócio. Além, claro, de livrar o empresário das outras obrigações que era obrigado a assumir por tradição, no velho sistema do dom, isto é, da troca, ou em registro brasileiro e buarqueano, com a troca de favores que cimenta uma espécie de sentimento entre o campesinato e os proprietários rurais. (OLIVEIRA, 2006, p. 74).

Compreendendo a conexão existente entre as ordens de mobilidade humana abordadas neste estudo, apontamos que a desoneração da questão habitacional repercute no cotidiano de nossos entrevistados no que tange sua rotina de micromobilidade diária a ser discutida adiante.

Sobre a qualidade de vida urbana encontrada pelos trabalhadores vindos do meio rural, Oliveira (2006) alerta de que nem sempre essa mudança reflete um desejo do trabalhador, sendo na maioria dos casos uma necessidade econômica. Januzzi alerta que nem sempre essa tomada de decisão da saída do meio rural repercute em melhor qualidade de vida, não sendo necessariamente uma mobilidade positiva:

Mas, parafraseando Peliano (1992), tornar-se um residente urbano, alterando sua condição de bóia-fria com a de biscateiro na cidade, seguindo os ditames cíclicos da sazonalidade agrícola, poderia ser interpretado como um movimento ascensional? Sair da condição de trabalhador rural para migrante itinerante seria outro caso de mobilidade vertical? (JANUZZI, 1999, p. 63).

Muitos que adentram ao mercado de trabalho urbano do município de Maringá via construção civil não encontram uma garantia de emprego digno. Muitos ainda trabalham por “conta própria”, ou vivem de “bico” ou até possuem registro trabalhista, mas de forma precária, sujeito a alta rotatividade do setor e a manobras de desvinculação trabalhista.

Focando no intuito de mobilidade social inerente aos trabalhadores da ICCSE do município de Maringá, joga-se importante abordar os percursos ocupacionais por eles vivenciados na rotina urbana. Dentre os 130 colaboradores de nossa pesquisa, 60 já vivenciaram outras experiências de trabalho além da construção civil.

Um exemplo do que significa esta mobilidade ocupacional é a vivenciada por O., 32 anos, que diz gostar de trabalhar na construção civil, pois é a função que sabe exercer, com pouco estudo – não completou nem o ensino fundamental - aprendeu pouca coisa sobre trabalho. Seu primeiro trabalho foi no meio rural, plantação de fumo, e adotou a construção civil como meio de trabalho devido a esta fornecer melhores salários que suas profissões anteriores. Quando questionado se havia desejo de voltar para o meio rural, responde firmemente que não, pois considera o trabalho rural muito pesado e pouco remunerado.

Outra história de vida interessante que revela o caráter determinante da necessidade econômica na escolha da profissão é a de E., de 27 anos, já foi moto boy, almoxarife e recepcionista, atualmente tem como principal emprego a construção civil, servente, e nas horas vagas trabalha como padeiro. Natural de Munhoz de Melo - mudou-se para Maringá em 1994 buscando melhorar de vida, ainda não completou um ano na construção civil. Tem desejos de sair da construção civil e ser padeiro em tempo integral, já que o salário de servente é muito baixo e o trabalho muito pesado, além da ausência de plano de carreira ou qualquer expectativa real de evolução na área.

Tais realidades são expresivas e ambientam minimamente sobre as histórias trabalhistas dos entrevistados. Entre os 101 trabalhadores migrantes entrevistados, 45 já trabalhavam no meio urbano, entre estes 21 no setor da construção civil ao chegar no município de Maringá. Outros 24 iniciaram na profissão após a chegada, tendo 5 deles exercido atividades metalúrgicas, 10 trabalhavam na prestação de serviços, 7 em outras indústrias como a madeireira e a alimentícia e os demais destes 84 trabalhadores exerciam atividades rurais em outros

municípios. Do total de trabalhadores entrevistados, 53% já exerceram atividades em outros setores da economia antes da construção civil.

A partir dos dados de mobilidade setorial dos trabalhadores da construção civil de Maringá – PR pode-se mensurar a importância da Mobilidade Humana em suas vidas, são indivíduos que buscam se adaptar as condições do sistema econômico da maneira mais positiva o possível, se mobilizando verticalmente e socialmente para isso, o que nos remete a próxima ordem de mobilidade humana a ser contemplada a Macro Mobilidade Física.

A mobilidade física, em especial a macromobilidade, pode funcionar, na sociedade capitalista como uma forma de reprodução do capital, pautando-se na característica livre e móvel exigida da força de trabalho neste sistema, ou seja, o fluxo populacional dos trabalhadores é impulsionado, em grande parte, pela oferta de mercado de trabalho e demanda por mão de obra. Neste contexto podemos compreender a macromobilidade humana como sinônimo de migração. Nas palavras de Ghizzo e Rocha (2008): “A migração pode ser definida como Mobilidade Física da população, um deslocamento populacional, o qual reflete em mudanças nas relações entre as pessoas e conseqüentemente, nas relações de produção” (GHIZZO, ROCHA, 2008).

Partindo desta concepção, concorda-se com Biagioni (2012) ao ditar sobre o fenômeno migratório que é, para além do mero fenômeno demográfico de mudança de local de residência, um processo social de deslocamento de população em contextos históricos específicos, delimitando o próprio fenômeno. Em outras palavras, o processo migratório não se trata meramente da mudança de residência e município, mas também, e principalmente, um processo social, histórico, geográfico e político.

Pode-se dizer que existem diversas trajetórias de migração que se sobrepõem em um mesmo espaço-tempo, o que traz à estudos como este a primazia da multidimensionalidade. Com o objetivo de contemplar esse caráter, é importante pontuar alguns traços fundamentais sobre aos movimentos populacionais brasileiros a partir da segunda metade do século XX.

A primeira instância se faz necessário lembrar que entre as décadas de 1960 e 1980 o Brasil passou por uma fase de transição demográfica, tornando-se majoritariamente urbano. Sobre o destino pelos migrantes neste momento de transição, Brito (2009) ressalta que:

O destino fundamental dos migrantes que abandonavam os grandes reservatórios de mão-de-obra - o Nordeste e Minas Gerais principalmente - eram as grandes cidades, particularmente, os grandes aglomerados metropolitanos em formação no Sudeste, entre os quais a Região Metropolitana de São Paulo se destacava (BRITO,2009).

Esse processo migratório estava intimamente ligado - tanto no imaginário do migrante quanto na prática - à possibilidade de ascensão social do mesmo. Para além do Nordeste, é necessário lembrar que o Sul também apresentava um saldo negativo em relação as trocas populacionais. Parte desse movimento inclui o norte paranaense, que foi um dos palcos da modernização agrícola que proporcionou uma maior concentração fundiária, resultando em êxodo rural. Brito (2009) acrescenta que:

As análises econômicas e sociológicas sobre as migrações internas foram fortemente influenciadas, respectivamente, pela teoria do desenvolvimento econômico com oferta ilimitada de mão-de-obra e pela teoria da modernização social. Na primeira, encontra-se a concepção de que as migrações são um poderoso mecanismo de transferência da população de regiões agrícolas, densamente povoadas, e com uma produtividade do trabalho extremamente baixa, para os setores urbanos e industriais da economia capitalista, onde o progresso técnico intrínseco garante uma produtividade do trabalho muito mais elevada (BRITO, 2009)

É nesta lógica que o Paraná vem sendo destaque nas últimas décadas no cenário nacional, pois apresenta uma dinâmica de crescimento demográfico bastante instável, fortemente condicionada pelos movimentos migratórios. Por metade do século passado, o Estado absorveu enormes contingentes migratórios durante a etapa de expansão de sua fronteira agrícola sendo praticamente todo o território paranaense ocupado, crescendo substantivamente tanto a população residente nas áreas rurais quanto nas cidades (CINTRA; MAGALHÃES, 2012).

A partir do final dos anos 1960 e início da década de 1970 esse quadro populacional se alterou bruscamente[...]. As áreas rurais do Estado passaram a perder população em ritmos acelerados, as cidades aumentaram de tamanho, principalmente aquelas que já tinham maior porte, a Região Metropolitana de Curitiba se expandiu e adensou velozmente, mas uma parte substantiva da população antes residente no Estado buscou novas oportunidades de trabalho e de vida no vizinho Estado de São Paulo, que naquela época colhia aceleradamente os frutos do chamado “milagre brasileiro”, e na nova fronteira agrícola nacional, que se expandia principalmente por sobre Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Rondônia (CINTRA; MAGALHÃES, 2012, p. 265)

Nas últimas duas décadas do Século XX, o padrão do fenômeno da mobilidade populacional se modificou. Destacam-se, esse fenômeno, os fluxos intraestaduais, em especial para cidades de médio porte, como Maringá, devido a descentralização econômica dos grandes centros urbanos.

A redução do ritmo da urbanização, assim como do crescimento das grandes cidades e aglomerados metropolitanos, refletem as transformações profundas pelas quais passaram a economia e a sociedade brasileiras. A intensa internacionalização da economia e consequente reestruturação produtiva modificaram substancialmente o processo de acumulação de capital, mesmo sem ter alterado, substancialmente, os desequilíbrios regionais e as desigualdades sociais. Todavia, a economia e a sociedade não exigiam mais uma transferência inter-regional de excedente populacional na forma como aconteceu no terceiro quartel do século passado (BRITO, 2009).

Compreendendo este contexto de dinâmica populacional encontra-se nas publicações oficiais do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES) o estudo de Pereira (2010), o qual aponta a Região Norte Central Paranaense pareada à Região Metropolitana de Curitiba como regiões de destaque no que tange ao saldo migratório positivo, conforme observamos adiante:

Sob o prisma dos vetores das migrações paranaenses, pode-se afirmar que, desde os anos 70, quando o Paraná passou a experimentar o agudo processo de expulsão de movimentos. As áreas do Norte paranaense - Noroeste, Norte Central e Norte Pioneiro - e o Oeste geraram perdas populacionais principalmente de vetor interestadual, em detrimento da dinâmica intermesorregional (dados não apresentados). Ainda no final dos anos 80 essa tendência persistia. O Sudoeste, naquele quinquênio, também evidenciava uma predominância de perdas interestaduais. Nos anos 90, a maior parte das mesorregiões paranaenses passa a apresentar um panorama distinto, uma vez que a emigração interestadual perde força, predominando, então, as trocas intermesorregionais. Vale notar, entretanto, em paralelo a essa tendência, o expressivo ganho comparativo de importância que os saldos migratórios interestaduais adquiriram em favor das áreas mais dinâmicas do Estado - notadamente a Metropolitana e a Norte Central (PEREIRA, 2010, p. 4)

A cerca das migrações cuja a motivação principal é a busca por emprego, a região por nós estudada se tornou, ao passar dos anos, um destaque. Conforme apontam os dados do IPEA de 2010 apresentados por Magalhães e Cintra (2012), os estados brasileiros que mais carecem de mão de obra qualificada ou com experiência são o Paraná e Santa Catarina, ambos na Região Sul. Conforme segue:

Mantendo ainda o foco sobre as relações entre emprego e migrações, é interessante mencionar que recente publicação do IPEA apresenta resultados de uma projeção para 2010 do balanço entre demanda e oferta de mão de obra qualificada estimada para todas as unidades da federação brasileira, com base no comportamento do mercado de trabalho nacional demonstrado no período 2004-2008 e das sinalizações decorrentes do impulso de crescimento econômico em curso no País (IPEA, 2010). De acordo com o estudo, apenas alguns estados, como Paraná e Santa Catarina, “[...] poderão registrar escassez de mão de obra qualificada e com experiência profissional”. (IPEA, 2010, p. 13) (MAGALHÃES; CINTRA, 2012, p. 284)

Na pesquisa de campo deste trabalho, 130 trabalhadores foram entrevistados e a maioria expressiva é migrante, sendo a maior parcela oriunda de migração intraestadual, enquanto apenas 23% são maringenses, conforme observamos no Gráfico 26. Este dado por si só é intrigante, afinal, caracteriza a construção civil maringaense como um setor de inserção de mão-de-obra migrante.

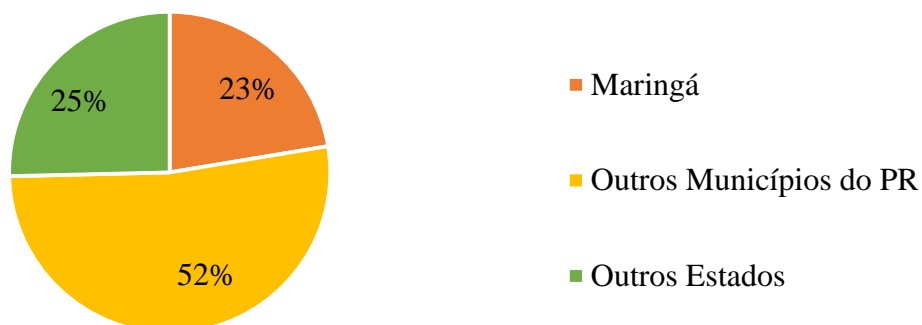


Gráfico 26 - Naturalidade dos Trabalhadores Migrantes Entrevistados
Fonte: Dados de campo, 2014.

Evidencia-se aqui, através do Gráfico 27, que o crescimento de migrantes nesse setor acentua-se a partir da década de 80. Esse fato converge com os estudos de Baeninger (2012) sobre o padrão de migração brasileiro pós década de 1980 em que se observa:

Um novo dinamismo às migrações no Brasil, onde os fluxos mais volumosos são compostos de idas-e-vindas, refluxos, re-migrações, outras etapas – que podem ser mesmo o próprio local de origem antes do próximo refluxo para o último destino - (BAENINGER, 2012).

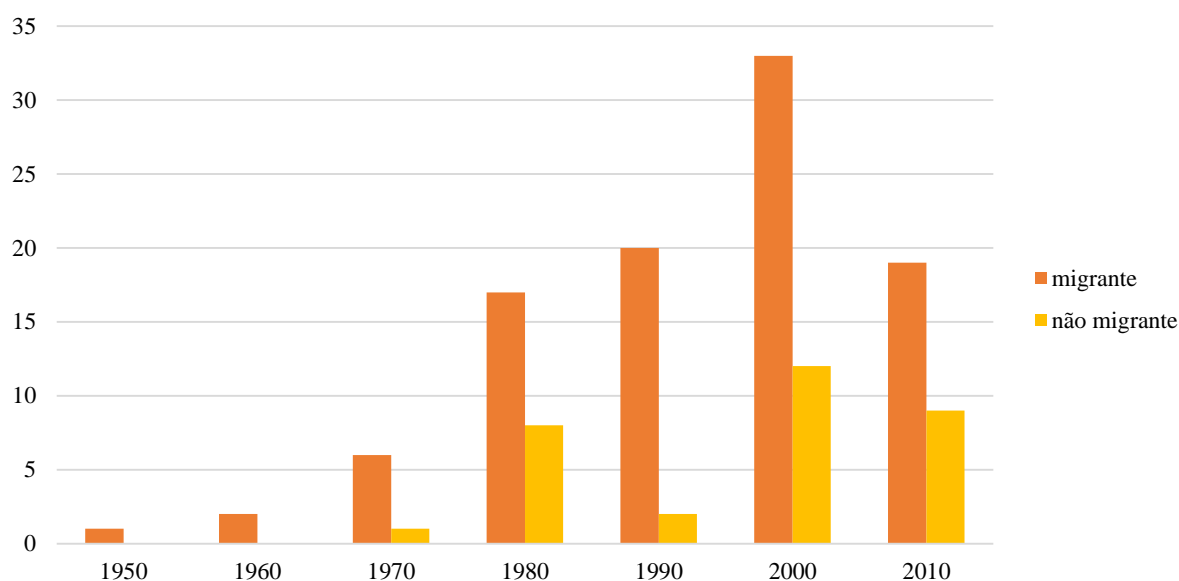


Gráfico 27 - Número de Migrantes e Não Migrantes por Década.
Fonte: Dados de campo, 2014.

Voltando para a perspectiva histórica, é importante lembrar que o crescimento do setor na segunda metade da década de 2000, resultou num aumento significativo de trabalhadores, migrantes e locais, conforme apontado no Capítulo 2, e é reafirmado no Gráfico 28, a seguir.

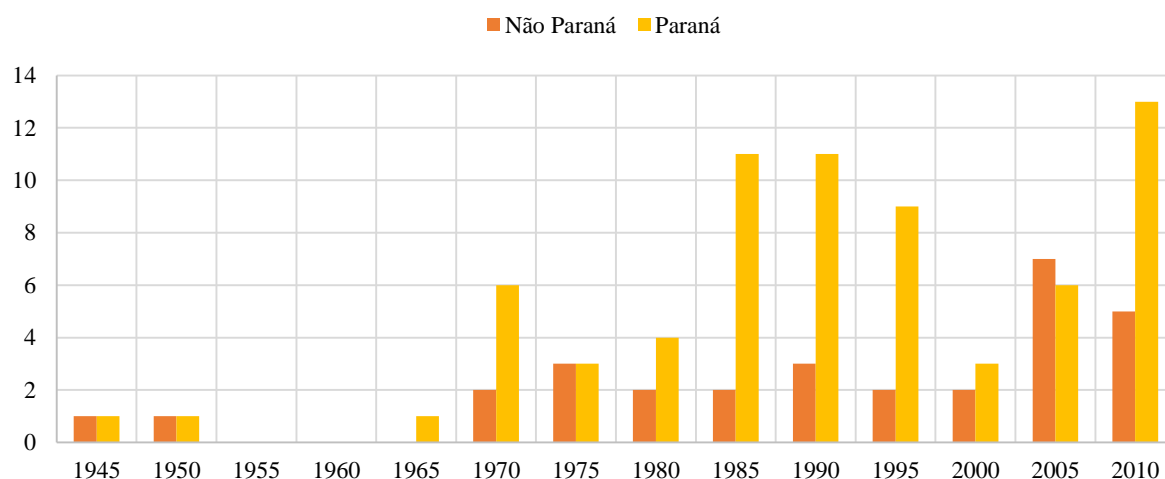


Gráfico 28 - Migrantes na Construção Civil, Intra e Interestadual
Fonte: Dados de campo, 2014.

Neste mesmo Gráfico 28, observa-se um predomínio da migração intraestadual ao longo de todo o período analisado, exceto no segundo quinquênio do ano de 2005, o que nos mostra que o trabalhador da ICCSE de Maringá é primordialmente do próprio estado, estando, então, em consonância com os recentes estudos migratórios de Magalhães e Cintra (2012):

Se a relevância dos movimentos migratórios interestaduais para a dinâmica do crescimento populacional do Paraná no transcorrer da segunda metade do século XX é inquestionável, as migrações intraestaduais igualmente sempre estiveram presentes em ritmo intenso, contribuindo para a delimitação dos espaços ganhadores e perdedores de população no Estado. [...] Inseridas nesta categoria todas as transferências de residência entre os municípios paranaenses, lembrando inclusive que tais transferências podem se dar entre distintas combinações de setores: 1) mudança de residência a partir do setor rural de um município com destino ao setor rural de outro município; 2) saída do setor rural de um município em direção à área urbana do outro município; 3) troca intermunicipal com origem urbana e destino urbano; e 4) troca com origem urbana e destino rural. É bem verdade que durante um longo período prevaleceram em volumes os fluxos interestaduais, porém no final do século passado, com o arrefecimento dos deslocamentos de mais longa distância, as migrações intermunicipais e intraestaduais adquiriram maior peso (MAGALHÃES; CINTRA, 2012, p. 269)

A delimitação sobre as origens dos trabalhadores encontrados nas entrevistas de campo nos leva a compreender suas motivações para o deslocamento no espaço.

A figura 7 expõe que o maior número de migrantes interestaduais vem do estado de São Paulo, seguido por Minas Gerais e por fim de estados do Nordeste, com poucos migrantes do Rio Grande do Sul, Mato Grosso e Roraima. Este fato indica que o Paraná comportou-se como atrativo de trabalhadores dos estados próximo.

O Gráfico 28 complementa a análise exposta no Gráfico 27, tratando não só os migrantes do Paraná. Percebemos através dele que o número de migrantes dos outros estados manteve-se estável ao longo da década, provando que a migração intraestadual sempre foi mais representativa do que a interestadual, conforme indica Magalhães e Cintra, 2012.

Entretanto, o peso da migração interestadual na dinâmica demográfica do Estado depende de um espectro de fatores bem mais amplo, ligados tanto à performance do próprio Paraná quanto à das outras unidades da federação, em particular aquelas com as quais trocas migratórias vêm sendo mais intensas - São Paulo, demais estados do Sul, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia. (MAGALHÃES; CINTRA, 2012, p. 282)

O ponto divergente do estudo de Magalhães e Cintra (2012), diz respeito a um fluxo migratório intenso com os demais estados do Sul.

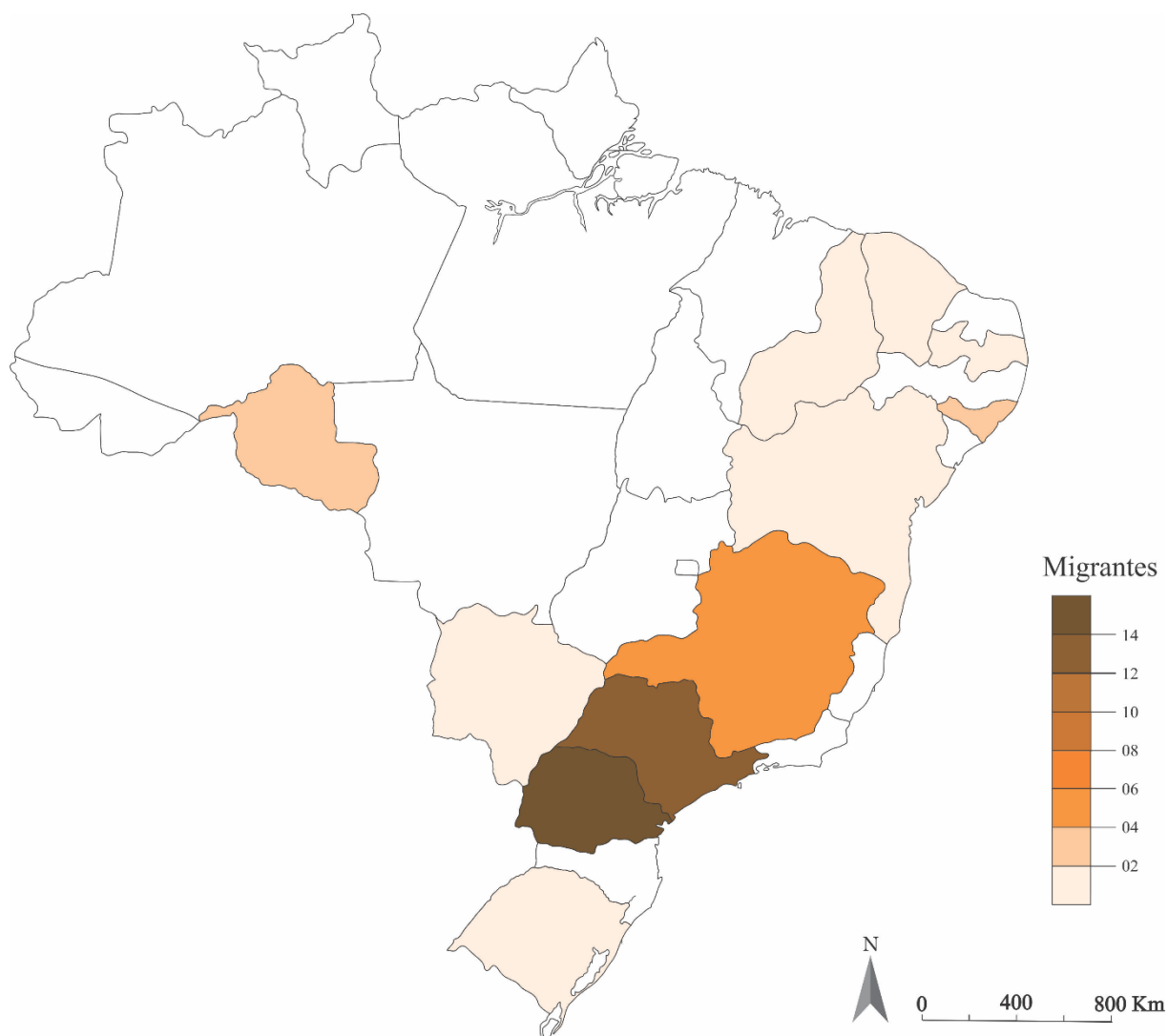


Figura 7 – Estado de origem dos migrantes trabalhadores da ICSSE de Maringá em 2014.
Fonte: Dados de campo, 2014.

Com base nos dados da pesquisa de campo, é possível afirmar que a maioria dos migrantes da ICCSE, enquanto migrantes estaduais, tem como origem os estados de São Paulo e Minas Gerais, e estão espacialmente distribuídos de forma homogênea ao longo das décadas estudadas, ou seja, não houve um período temporal onde o fluxo migratório com origem em São Paulo e Minas Gerais foi mais intenso. Cabe também ressaltar a menos expressiva, mas também sempre constante, migração dos estados do Nordeste, com destaque para Alagoas. Para complementar a Figura 8, se faz necessário a análise do Gráfico 29, o qual consta o número de migrantes encontrados por estado e por década.

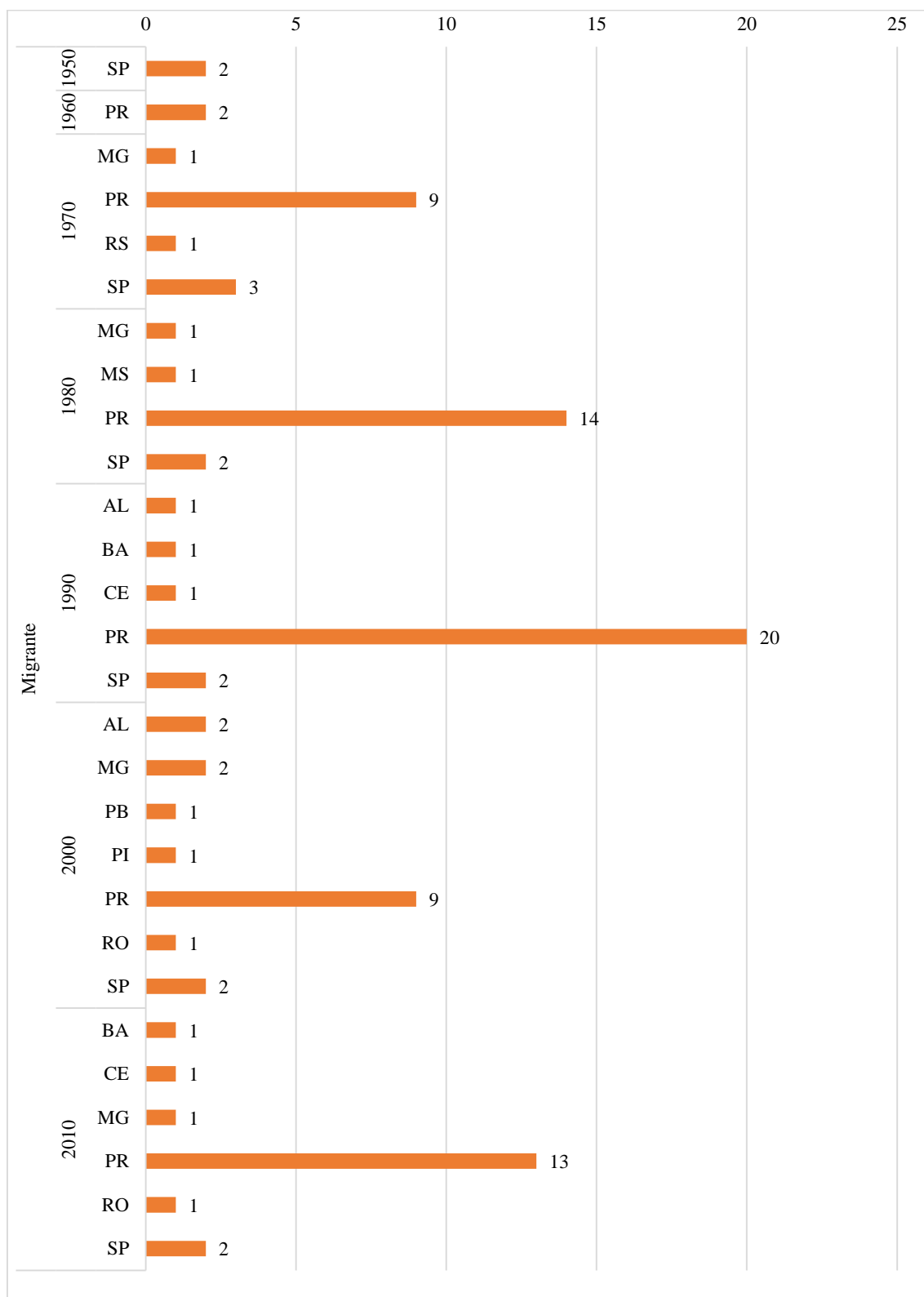


Gráfico 29 - Migrantes Interestaduais por Década de Inserção na ICCSE
 Fonte: Dados de campo, 2014.

A mesma análise, espaço-temporal, feita anteriormente sobre a migração interestadual, é necessária para migração intraestadual. Com base na pesquisa de campo, foi possível encontrar migrantes oriundos de nove das dez mesorregiões do Paraná. Dentre essas 9, é possível destacar o Norte Central, Centro Ocidental e Noroeste. Na Figura 9 consta essas informações graficamente, para melhor compreensão. Fica claro, a partir da Figura, que a migração intraestadual concentra-se nas mesorregiões mais próximas a Maringá e, em menor frequência, nas regiões centrais do estado.

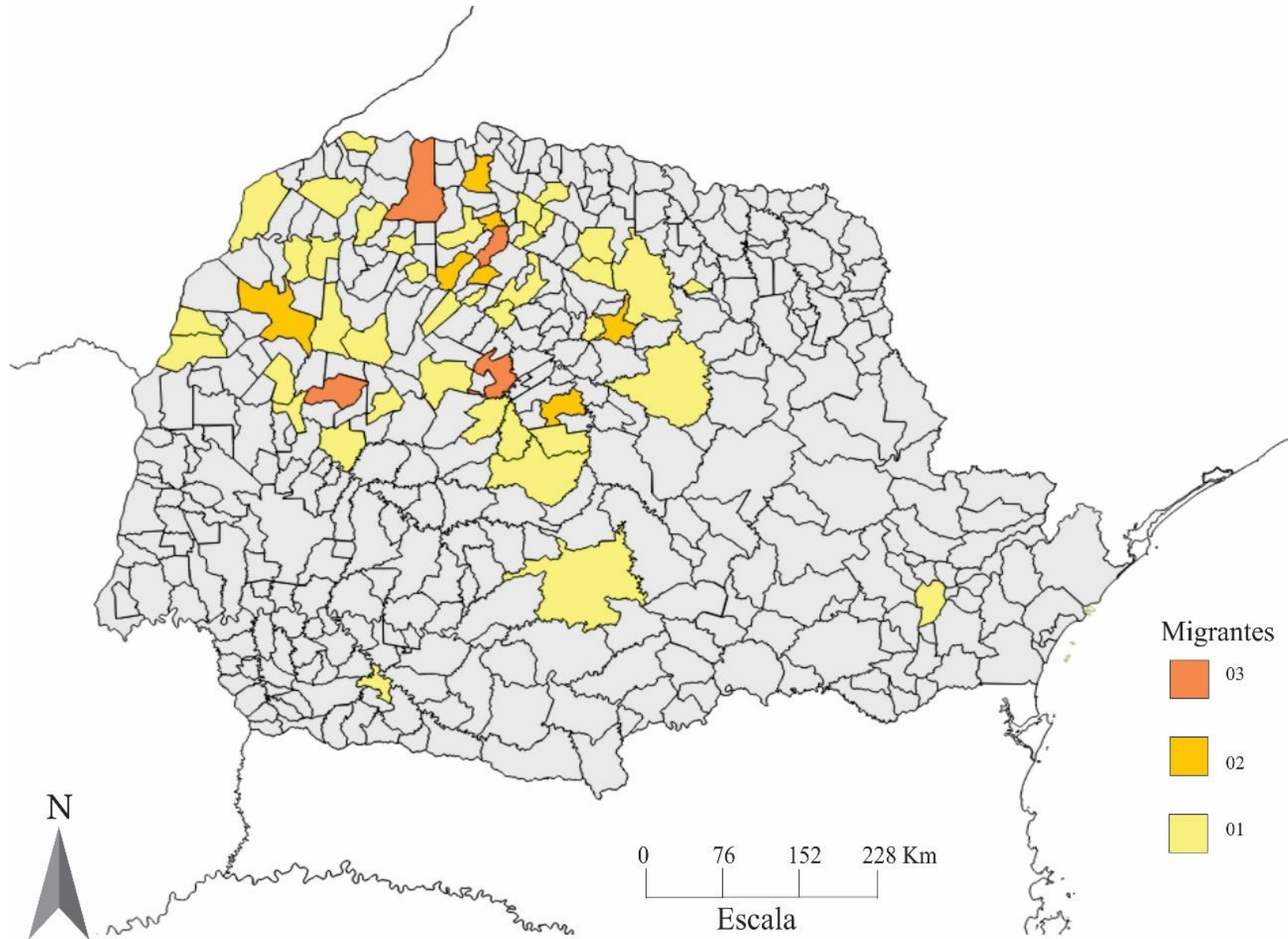


Figura 8 - Origem dos Migrantes Intraestaduais
Fonte: Dados de campo, 2014.

Temporalmente, os fluxos migratórios intraestaduais concentram-se nas décadas de 1980 e 1990, destacando as mesorregiões Centro Ocidental, Norte Central e Noroeste. O aumento das migrações no setor a partir da década de 1970, reflete o crescimento do número de edifícios em construção no mesmo período, concretizando que a cidade se consolida enquanto polo regional, conforme já afirmado anteriormente. Segue o Gráfico 30, sobre as mesorregiões que forneceram migrantes e as décadas de migração do trabalhador da ICCSE de Maringá.

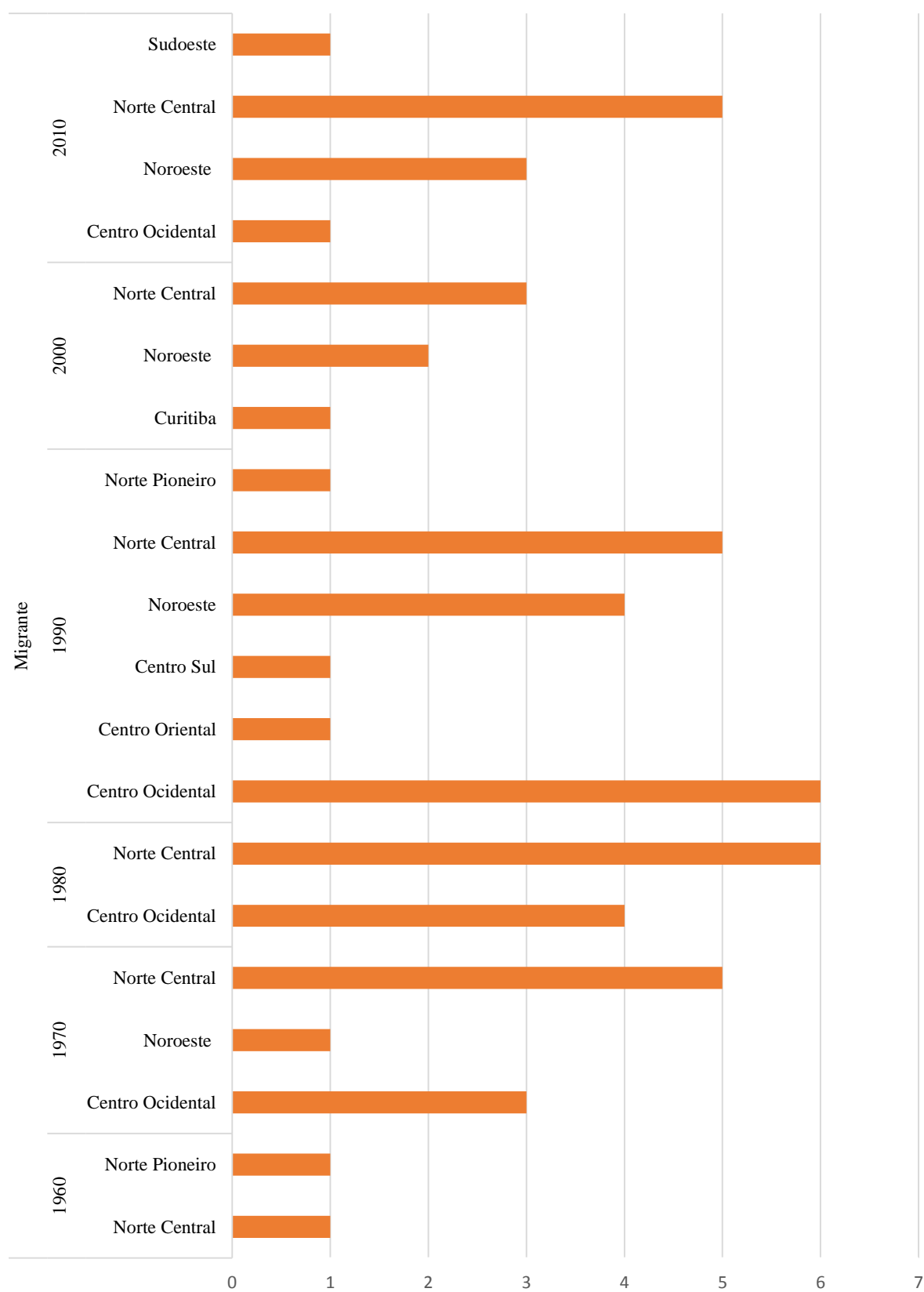


Gráfico 30 - Migrantes Intraestaduais por Década
 Fonte: Dados de campo, 2014.

Podemos observar na figura 9 que os migrantes intraestaduais mais presentes em nosso recorte de estudo são de municípios relativamente próximos a Maringá. Sobressaindo os das regiões Norte Central Paranaense e Noroeste Paranaense, conforme o observado na tabela 13 onde constam as mesorregiões paranaenses, os municípios e o número de migrantes entrevistados.

O fenômeno da migração de retorno faz parte desse processo. Inúmeros estudos confirmam que, nas últimas décadas, áreas tradicionalmente expulsoras de população, como Minas Gerais, Nordeste do Brasil, Paraná, passaram a receber significativos fluxos migratórios de retorno, seja porque os que haviam emigrado obtiveram êxito e retornaram para se estabelecer em melhores condições em suas regiões de origem, seja porque a emigração redundou em fracasso, provocando um retorno em busca das redes sociais e de parentesco de proteção, ou, ainda, mas não menos importante, porque as principais transformações na estrutura produtiva hegemônica do País se desenvolveram, nesse período, com um perfil desconcentrador, abarcando, em maior ou menor grau, essas áreas, dentre as quais o Paraná. (MAGALHÃES; CINTRA, 2012, p. 268)

Quanto ao caráter espacial da macromobilidade física empreendida pelos trabalhadores da construção civil em Maringá é interessante ressaltar que no decorrer de nossa pesquisa empírica nos deparamos com um dado peculiar sobre o município em questão. Ao passo que este se comporta como um atrativo, também possui fatores repulsivos, como por exemplo o elevado custo de vida e do preço dos imóveis. Como solução, é comum que se efetue a emigração para os municípios do entorno, onde o custo de vida é menor.

Tendo situado nosso migrante na linha do tempo e exposto sua origem, se faz possível, além de pertinente, cruzar esses dois dados numa análise que pode ser nomeada como espaço temporal.

No decorrer da elaboração deste trabalho a motivação que induz o trabalhador a migrar foi uma questão latente. Buscamos então esclarecer aqui esta questão a partir das entrevistas semi-diretivas efetuadas.

Em uma primeira instância questionamos de forma objetiva aos migrantes: Qual o motivo principal na decisão de migrar para o município de Maringá? A partir desta resposta observamos o dado elucidado no Gráfico 31, a motivação de 51% está na centralidade do trabalho, melhores condições de vida e motivação familiar somam 36% e o restante, 13%, são classificados como outras motivações. Entretanto, ressaltamos que dentre esses há a presença de três trabalhadores que relatam o fim do emprego ou a falta de condições de permanecer no campo como motivação principal.

Mas, aí reside um problema importante. Não basta entender somente como o padrão migratório se transformou e quais as mudanças significativas que devem ser incorporadas a um novo paradigma para entendê-lo. Precisa-se ir além, não só entendendo que a mobilidade espacial é um direito do indivíduo, mas, também, avançar em direção ao futuro e pensar que condições econômicas e sociais a mobilidade espacial pode voltar a se articular com a mobilidade social. O presente não é uma fatalidade inexorável e nem o futuro é a sua pálida projeção. (BRITO, 2009, p. 23)

O fato da centralidade do trabalho sobrepor aos anseios subjetivos do trabalhador indica que estes são levados a se posicionar na sociedade de maneira subserviente ao sistema. Conforme podemos observar nas respostas obtidas.

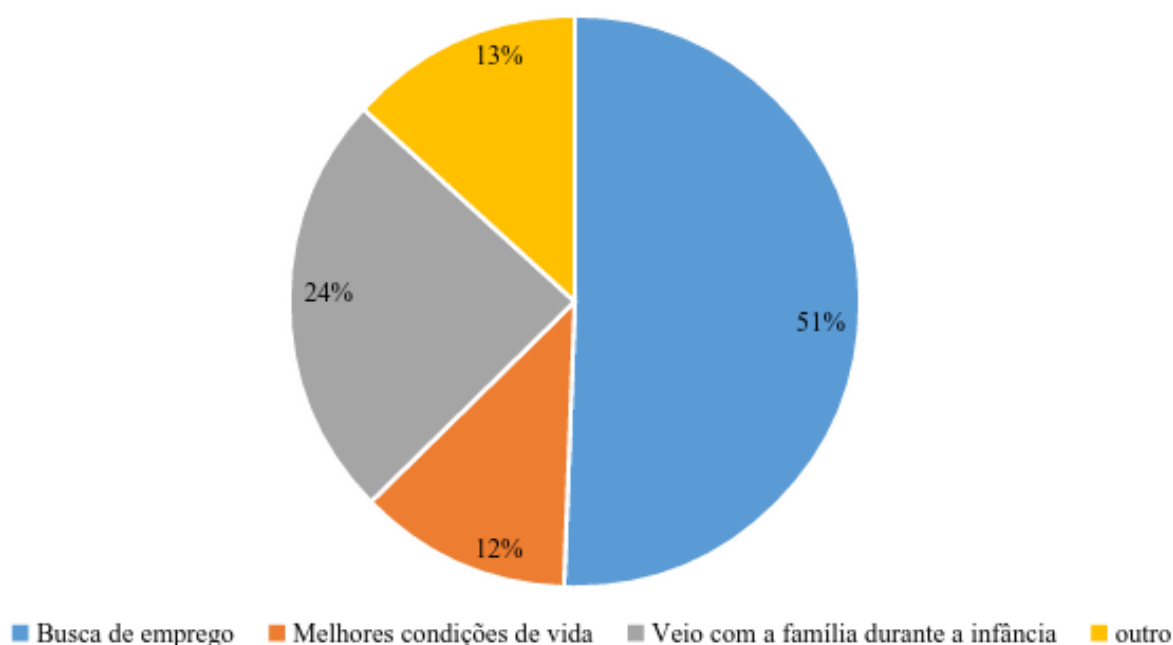


Gráfico 31 - Motivos para Migrar
Fonte: Dados de campo, 2014.

Conforme abordamos anteriormente neste capítulo o êxodo rural que mobilizou boa parte dos trabalhadores da construção civil de Maringá, representou uma forma de desoneração do custo moradia para a agroindústria. Conforme reafirma Oliveira (2006):

De início, o fenômeno era mais claro na economia agrária. No binômio latifúndio e minifúndio, a habitação era um bem autoconstruído. Só no caso das grandes culturas comerciais — nos engenhos e usinas de açúcar do Nordeste agrário e do Nordeste açucareiro, nas fazendas de café —, a habitação era um custo para o empresário, um custo do capital. Na larga formação semicamponesa do Brasil, porém, a habitação era autoconstruída, portanto seu custo jamais esteve presente no produto do semicampesinato brasileiro (OLIVEIRA, 2006, p. 69).

Essa estratégia utilizada no meio rural foi transposta para o meio urbano na forma das periferias, que para Oliveira (2006) é um atestado de que a acumulação capitalista continua a apoiar-se na autoconstrução das moradias dos trabalhadores para baratear o custo da mão de obra, bem como baratear o custo da própria cidade. Em que não há a existência do mercado imobiliário popular pois, estas casas autoconstruídas não possuem valor de troca, apenas o valor de uso para habitação. A autoconstrução é perversa em um duplo sentido, uma vez que é fomentadora do rebaixamento do custo de mão de obra, ou seja do salário do trabalhador e também por não remunerar a mão-de-obra empreendida (OLIVEIRA, 2006).

Observa-se que 65% do trabalhadores da construção civil entrevistados por nós declararam habitar em casa própria, conforme observamos no gráfico 32. Ou seja, tomando por base a contemplação de Chico de Oliveira (2006) temos que ao menos parte destes indivíduos, que trabalham na construção de edifícios habitacionais de médio e alto padrão, não dispõem da oportunidade de habitar o padrão por eles construído, uma vez que não é contabilizado em seus salários o custo moradia. E para além disso, ponderando o caráter de autoconstrução de parte dessas habitações por conta própria há o emprego da própria mão-de-obra nas horas vagas.

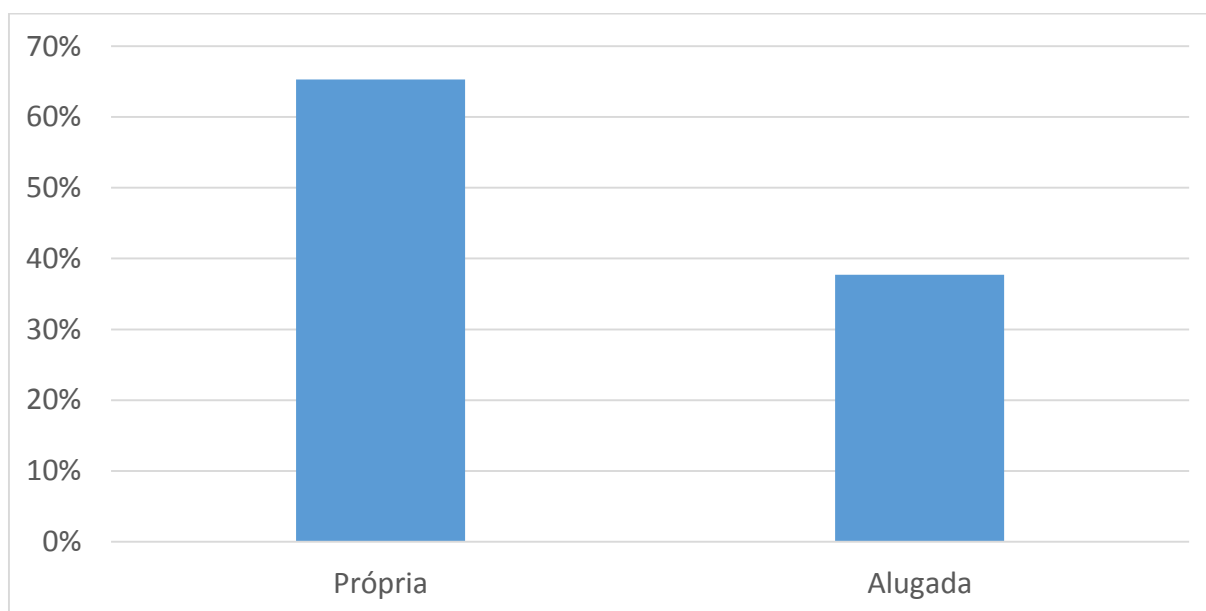


Gráfico 32 - Porcentagem de trabalhadores com Casa Própria e Casa Alugada
Fonte: Pesquisa de Campo, 2014.

Observando a realidade do trabalhador de arcar com o custo da própria habitação temos que o município de Maringá possui um custo de vida bastante elevado, e mesmo que as

habitações possam ser construídas pelos trabalhadores, o custo do solo urbano é elevado e faz com que parte dos trabalhadores não habite o município, conforme indica o estudo de Borges (2004) sobre a periferia urbana decorrente da mobilidade da força de trabalho na região de Maringá.

Por outro lado, embora Maringá expresse dados favoráveis no contexto regional e estadual, seu aglomerado se apresenta muito desigual. Percebe-se que no entorno desta cidade-pólo se “esconde” um número significativo de portadores de carência. Deste modo, não fugindo à “regra” das consagradas metrópoles nacionais, no aglomerado urbano de Maringá se identificam cidades que nasceram cidades-dormitório e, de certo modo, ainda exercem essa função, retratando um espaço urbano degradado. (BORGES,2004, p. 116)

Quanto as entrevistas aplicadas aos trabalhadores da ICCSE observa-se que apenas 55% dos trabalhadores residem no município de Maringá, os outros 45% residem em municípios da redondeza como: Sarandi, Paiçandu, Ângulo, Cambé, Tamboara, Cruzeiro do Sul, Marialva e Itambé, como observa-se na figura 9.

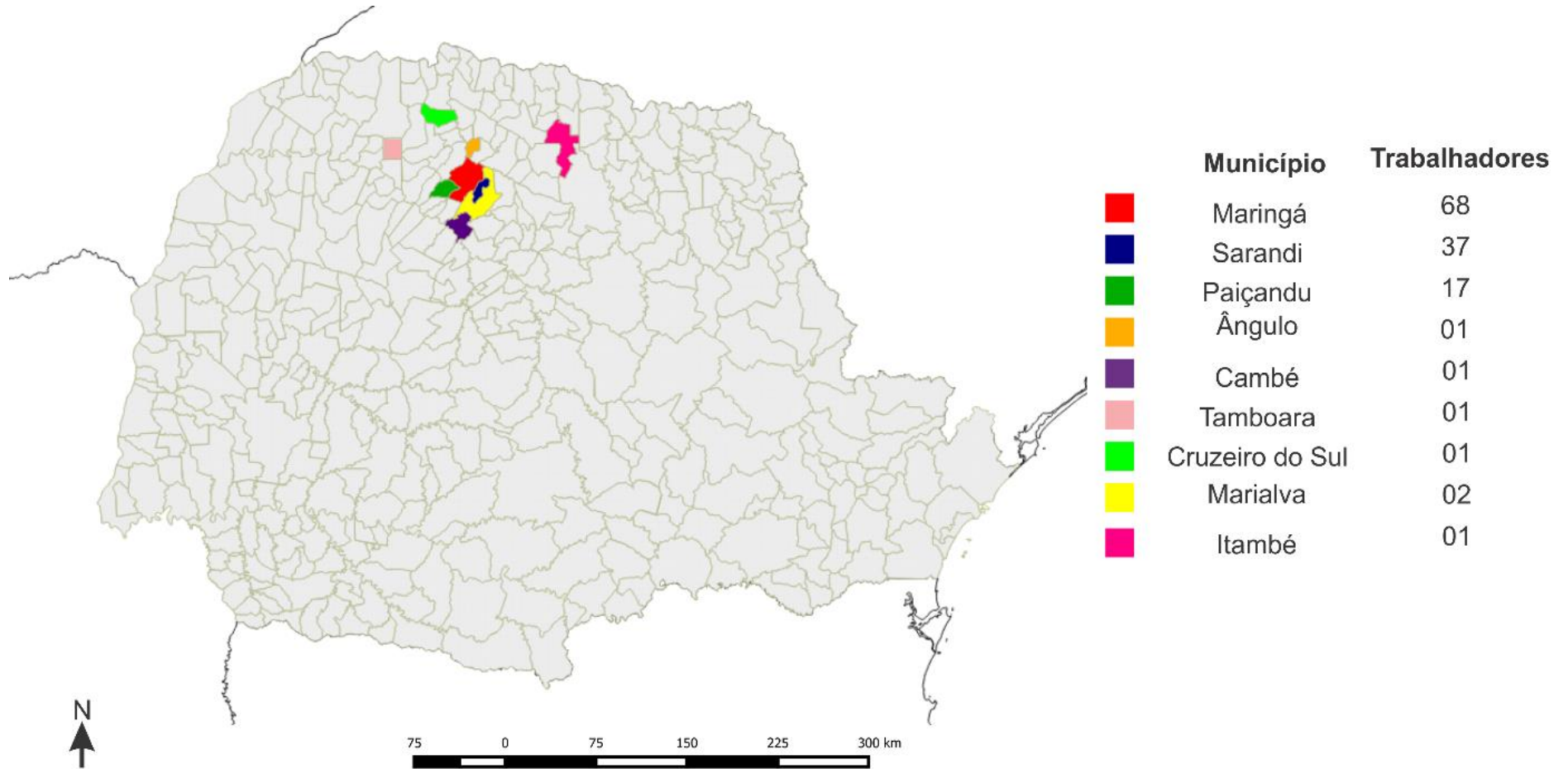


Figura 9 - Cidades Residência Dos Trabalhadores da ICCSE de Maringá
 Fonte: Pesquisa de campo, 2014.

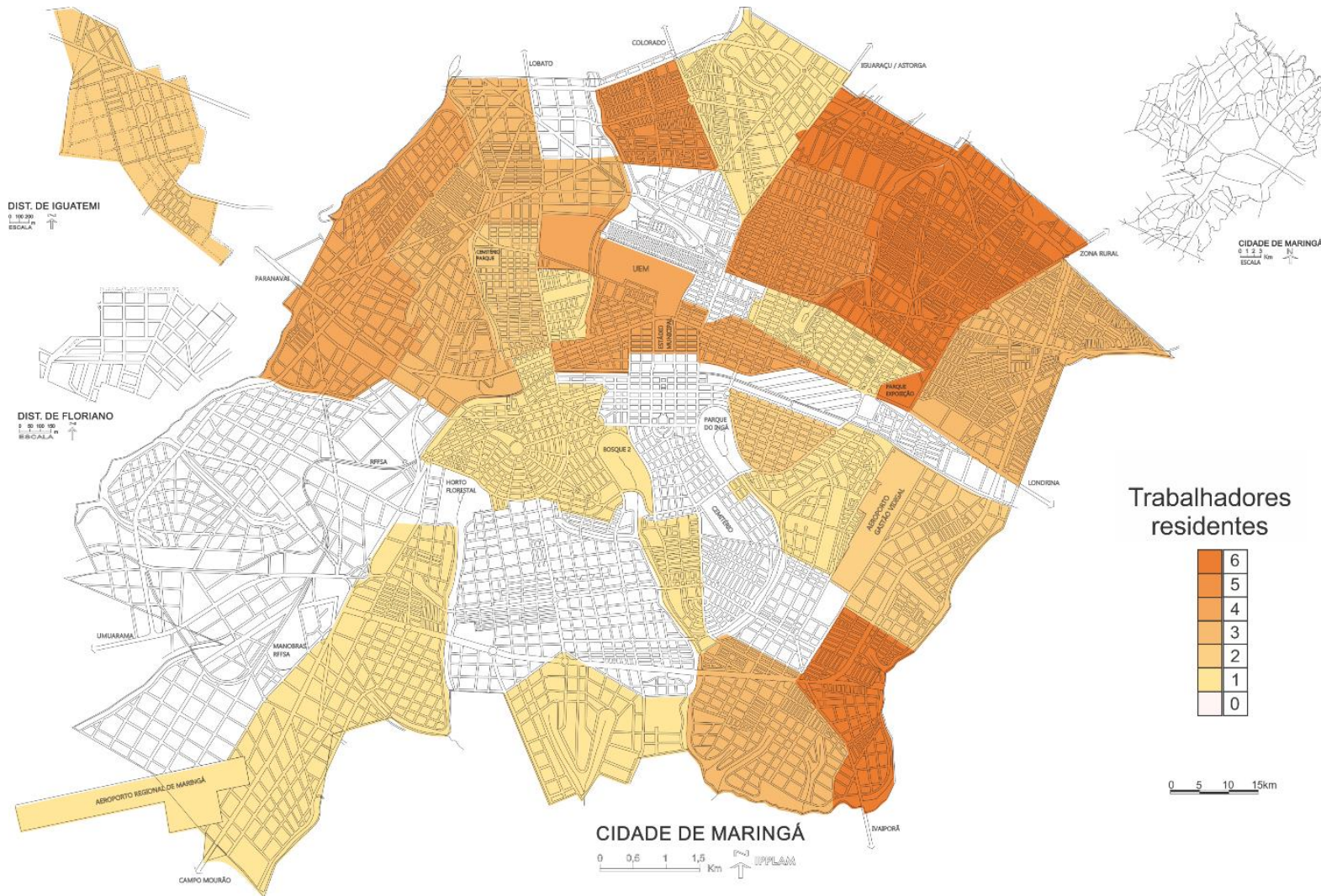


Figura 10 - Local de Residência dos Trabalhadores que Residem em Maringá
 Fonte: Pesquisa de campo, 2014.

Acerca dos que moram em Maringá, a figura 10 aponta as zonas onde mais concentram-se as residências dos trabalhadores estudados. Vemos que a maioria reside nas zonas periféricas da cidade, mesmo que a concentração dos edifícios seja nas zonas centrais.

Entre os trabalhadores por nós entrevistados, o fluxo diário intermunicipal de maior intensidade é feito pelos que habitam, sobretudo, os municípios de Paiçandu e Sarandi, que fazem divisa com Maringá.

A média de tempo de deslocamento para chegar ao trabalho é de 31 minutos sendo que a média por cidade se mostra diferente. Os residentes em Maringá demoram 26 minutos para chegar ao trabalho, os residentes de Paiçandu 27 minutos, o residente de Marialva 30 minutos, os residentes de Sarandi 32 minutos, os residentes de Itambé 45 minutos, os residentes de Ângulo e Cambé 60 minutos, os residentes de Cruzeiro do Sul 1 hora e 30 minutos, conforme observamos na tabela 11.

Tabela 11 - Tempo de Deslocamento Diário dos Trabalhadores em Direção ao Local de Trabalho

Cidade	Tempo (min)	Distância de Maringá (Km)
Maringá	26	-
Sarandi	32	6,8 Km
Paiçandu	27	15,8 Km
Marialva	30	17,1 Km
Itambé	45	42 Km
Ângulo	60	26 Km
Cambé	60	69 Km
Cruzeiro do Sul	90	71 Km

Fonte: Pesquisa de campo, 2014.

As explicações sobre este tempo de deslocamento dos residentes de cada município são diversas. Os residentes de Maringá, Sarandi e Paiçandu apresentam tempos de deslocamentos semelhantes dada a conurbação urbana existente entre os três municípios. O tempo de deslocamento do único residente de Marialva se apresenta menor do que os residentes do município de Sarandi por causa do modal utilizado, no caso, o carro. Sobre os moradores de Sarandi, os dados revelam que: 30,8% utilizam a bicicleta como modal, 25,7% a moto, 22,4% ônibus interurbano, 8,5% carro enquanto 2,8% caminham para o trabalho. Ângulo, Cambé, Cruzeiro do Sul e Itambé possuem a média de tempo apresentada no gráfico 33, principalmente dada a distância percorrida.

As motivações para residirem em um município diferente do qual trabalham pauta-se, primeiramente, por questões relacionadas ao emprego (58,3%), 10% alegam dificuldade em conseguir emprego no município de residência, 10% se sentem atraídos para Maringá devido à maior oferta de emprego, 8,3% pelo valor da remuneração, 5% alegam a falta do setor de construção de edifícios nos municípios de residência como impulsionador dessa mobilidade, 3,3% se deslocam diariamente pois foram contratados por empresas prestadoras de serviços com sede no município de origem e 5% alegam que a qualidade do emprego em Maringá é melhor devido a fatores que vão além da remuneração, como o registro em carteira assinada e garantia dos direitos trabalhistas.

Em segundo lugar entre as justificativas para a realização de deslocamentos diários estão os fatores econômicos (15%). Durante a realização das entrevistas muitos citaram o valor do aluguel, o preço dos imóveis e o custo de vida maringaense como um fato excludente. Ainda como fator de exclusão há 3,3% dos entrevistados que habitam em outros municípios por não conseguir obter moradia em conta no município de Maringá.

Questões pessoais relacionadas à família, costumes e pertencimento ao município de residência é a motivação de 10% dessa população, há ainda 3,3% que permanecem no município por causa da aquisição da casa própria.

Quanto à fixação no município de residência, 81,9% dos migrantes pretendem continuar morando onde residem, 2,9% tem outros planos, 1,9% não sabem, 1% pretende migrar novamente conforme o mercado de trabalho exigir.

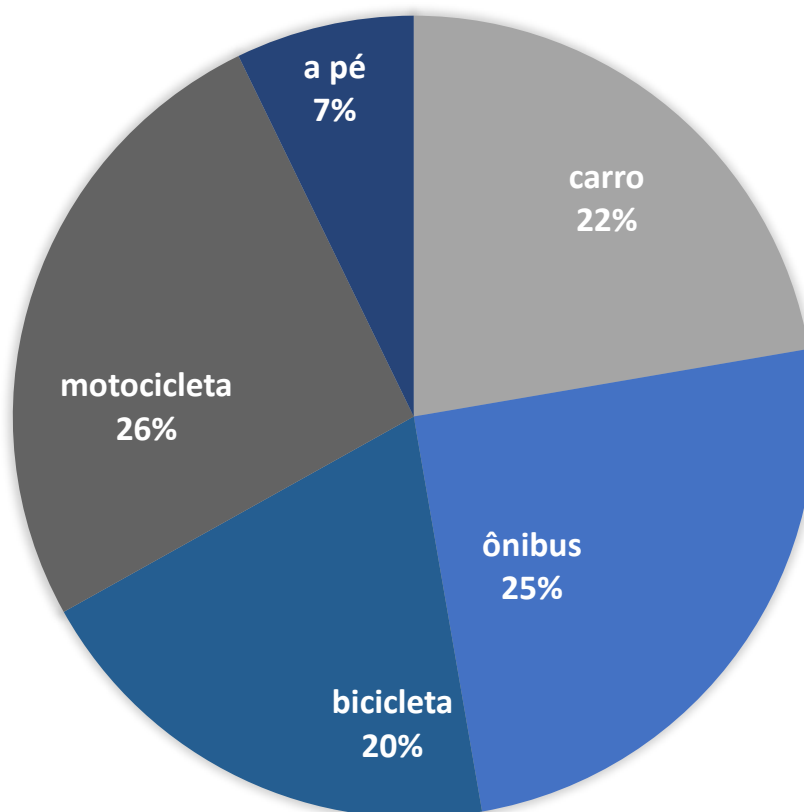


Gráfico 33 - Modal Utilizado pelos Trabalhadores da ICCSE de Maringá
Fonte: Dados de campo, 2014.

Segundo dados de nossa pesquisa de campo, dos que moram em Maringá, 52% deslocam-se utilizando o ônibus ou bicicletas e até mesmo a pé, o que ilustra a preocupação acerca dos aspectos financeiros nos seus deslocamentos: 22% vão trabalhar de carro, veículo de maiores custos por deslocamento para o transporte, apesar da parcela que possui esse veículo ser muito maior.

Fica exposto até aqui as diretrizes que cercam a micromobilidade física do trabalho quando este se põe disposto ao mercado da construção civil em Maringá. Através dessa exposição fica claro observar duas características implícitas desse trabalho: i) o fato que ele é agente ativo economicamente no transporte de e para o trabalho, ou seja, a construção civil é marcada pelo autotransporte, e ii) a autoconstrução de moradias por esses trabalhadores.

Posto isto, há uma desoneração do salário desses trabalhadores, devido aos custos relacionados ao transporte e a construção da casa própria. Essa característica financeira da

construção civil em Maringá configura-se, portanto, como mais uma forma de precarização do trabalho, atestando mais uma vez o estigma da construção civil de ser um setor precarizado.

Ao submeter-se à essa conjuntura, o trabalhador da construção civil sofre as consequências de inserção perversa de um sistema que faz uso da mobilidade física em vários níveis, afim de obter a força do trabalho deste trabalhador.

Dentre as ordens de mobilidade humana apontadas por Rocha (1998) a escala da mobilidade da força do trabalho é para nós peculiar, pois trata-se de uma característica inerente ao ser humano enquanto “trabalhador submetido ao capital e por essa razão do modo de produção capitalista” (GAUDEMAR, 1977).

Deste modo é nesta categoria de análise da mobilidade humana que podemos efetivamente compreender a centralidade do trabalho nas tomadas de decisão dos homens os quais nos dedicamos a estudar. É somente a partir desta condição que podemos mensurar a relação entre o homem, a natureza e o espaço, inerentes a população humana e distingui-la da relação pautada exclusivamente no homem – capital. (MOREIRA, 2006)

Face à imagem idílica mantida pelos discursos patronais governamentais – e seus semelhantes teóricos, os modelos neoclássicos -, imagem de uma mobilidade ao mesmo tempo desejadas pelos trabalhadores, que lhes traria vantagens pessoais, e desejáveis para o bem-estar coletivo e crescimento, ergue-se então a realidade de uma mobilidade suportada, provocando fluxos de homens apenas ao ritmo das contrações ou expansão do capital; quantos desenraizamentos frequentemente dolorosos, senão sempre dramáticos, quantos sinais de um progresso ilusório que modela a paisagem social e humana apenas à imagem desumana da polarização capitalista do espaço. (GAUDEMAR, 1977).

Assim o município de Maringá, por nós estudado, se comporta como um polo de postos de trabalho, absorvendo um contingente de migrantes que busca aqui uma melhor inserção no mercado de trabalho e melhor qualidade de vida, por conseguinte a ascensão social, como observamos nos dados empíricos.

A centralidade da busca do trabalho como motivação principal para a migração para Maringá é uma expressão genuína do conceito de mobilidade da força do trabalho forçada explicitada por Gaudemar (1977):

A 'liberdade de trabalho' encontra-se totalmente definida nesta dupla determinação: o trabalhador dispõe livremente da sua força de trabalho, mas tem absoluta necessidade de a vender. Então, se se rejeita a imagem fixa e estereotipada de um mercado de trabalho pontual e homogêneo, se se alcança o horizonte mais vasto de um mercado de trabalho multidimensional, com a sua estrutura própria, deformando-se no espaço-tempo, vê-se desenharem-se como formas de trabalho as formas de uma mobilidade capitalista do trabalho. A mobilidade da força de trabalho é assim introduzida, em primeiro lugar, como a condição de exercício da sua 'liberdade' de se sujeitar ao capital, de se tornar a mercadoria cujo consumo criará o valor e assim produzirá o capital (GAUDEMAR, 1977).

Desta maneira, considerando a centralidade do trabalho como principal motivação para o sujeito desta pesquisa – a busca por melhores condições de inserção social – ele busca outras localidades, que não a sua naturalidade, alijando-se de seus anseios pessoais e vínculos de pertencimento local, e, por via de regra, não consegue habitar o município em que atua na construção. Podemos então dizer que a mobilidade da força de trabalho destes é forçada, pois não lhes é de livre vontade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em um primeiro momento, foi traçada uma metodologia multidimensional que incluiu uma relação entre dados quantitativos e qualitativos, levantados a partir de diversas fontes oficiais como o IBGE, IPARDES, Prefeitura Municipal e entrevistas ao sindicato, aos trabalhadores e colocações teóricas fundamentais.

A delimitação do subsetor de edificações foi uma escolha estratégica baseada no contingente de trabalhadores inseridos neste subsetor, significativamente mais vultoso do que em outros setores, além da questão prática de acesso aos locais de execução das obras para realizar os trabalhos de campo e entrevistas. Houve também outra subdelimitação acerca da edificação habitacional, justificada pelo volume de obras com este destino, pelo sua significância social e tramas relacionadas a sua representatividade enquanto mercado de especulação e investimento que nos oportunizou uma discussão sobre a questão de moradia, até mesmo dos próprios trabalhadores investigados, gerando uma trama complexa.

Optou-se por um caminho interpretativo que parte das questões históricas sobre o desenvolvimento do setor da construção civil no âmbito nacional e municipal, com vistas a compreender a relação existente entre tal desenvolvimento e os momentos econômicos sociais da região.

Desta forma, foi possível notar como este setor da economia comportou-se desde o início como uma forma de investimento de excedentes de capital oriundos do setor rural e comercial presentes na década de 1960 até a atualidade. Este período temporal foi caracterizado por momentos históricos de expansão, fomentados em parte pela política local valorizadora do ideal de uma cidade empreendedora, e retração do setor em questão, incluindo a repercussão de crises vivenciadas no âmbito nacional. Essa visão toma o espaço urbano não só como uma face do bem comum da população, mas também como áreas de produção capitalista rentáveis.

Sendo assim, buscou-se explorar um pouco do universo laboral existente nos canteiros de obra, lócus em que encontra-se as dinâmicas do cotidiano dos indivíduos estudados. Foram expostas as etapas de edificação necessárias para a construção dos edifícios, as principais tarefas dos trabalhadores e suas percepções sobre o cotidiano do labor. Com este levantamento foi possível elencar algumas características do trabalho e do trabalhador. Também se debruçou a desvendar como se deu o desenvolvimento da indústria da construção civil, subsetor de edificações.

Através dos dados apresentados nessa investigação, nota-se que no bojo do desenvolvimento do setor da construção civil maringaense há uma demanda de mão de obra que mobiliza uma gama de trabalhadores. Assim, influencia na dinâmica territorial, configurando-se como uma importante forma de inserção de muitos migrantes no mundo do trabalho local, bem como mobilizando diariamente um montante de trabalhadores vindos de outros municípios da região.

Ressalta-se aqui que a dinâmica populacional desses trabalhadores vem se desenvolvendo desde o primeiro grande crescimento do setor da construção civil da cidade, e que desde este período há uma relevante relação dos trabalhadores da construção civil com o mundo rural onde muitos já trabalharam e viveram.

Explora-se a colocação do economista Jean Paul Gaudemar, 1977, sobre a mobilidade da força do trabalho como: a condição de exercício de “liberdade” do trabalhador de sujeitar-se ao capital, de tornar-se mercadoria cujo o consumo cria valor e produz capital, é especialmente pertinente ao estudo. Haja visto a quantidade e qualidade dos deslocamentos territoriais expressos neste estudo, há ainda outras facetas da mobilidade da força do trabalho como a mobilidade setorial e social que merecem ainda uma análise mais aprofundada.

Apontou-se que para a apreensão do fenômeno da mobilidade da força do trabalho na construção civil maringaense é necessário pontuar a forte dinâmica que existe entre o município estudado e os demais municípios que compõem o Aglomerado Urbano de Maringá onde residem grande parte dos trabalhadores. Para Borges (2004), sob luz do desenvolvimento desigual e combinado, o aglomerado configura-se de forma desorganizada, sem a existência de um objetivo comum nem a integração entre as cidades, assim prevalece a esfera privada na gestão dos envolvidos na dinâmica local.

Durante o decorrer da pesquisa, percebeu-se a importância e a centralidade do trabalho nas decisões pessoais dos trabalhadores da construção civil. Ficou claro também que Maringá não ficou imune as crises que o Brasil passou ao longo do período estudado. Dois fatos que ilustram essa ponderação estão em dois pontos: i) na queda no número de edifícios construídos entre 1986 e 1990, retomando fôlego e alçando recorde ainda não quebrado em 1990 com 98 edifícios construídos, e ii) a queda vertiginosa pós 1990, voltando a crescer timidamente apenas a partir de 2002.

O setor da construção civil, com ênfase para o subsector de edificações em Maringá, não se configura de acordo com o estigma de setor sem tecnologias. Foram várias inovações

tecnológicas apontadas pelos trabalhadores que foram implementadas nos últimos anos, principalmente em duas áreas: maquinários e novos materiais. Houveram vários relatos de novos equipamentos de concepção recente trazidos ao setor, como pás-carregadeiras e escavadoras eficientes como a Bobcat e materiais como placas pré-fabricadas.

Essas alterações vêm afim de acelerar o processo produtivo e redução de custos, principalmente de mão de obra, além de reduzirem o risco de acidentes em obras, gerando menos afastamentos e processos trabalhistas.

Foi possível também observar, em campo, como as novas tecnologias mudaram a rotina de trabalho desses trabalhadores, como o caso de equipamentos de grande porte e sua dupla característica: por um lado, diminui o esforço físico sob intempéries da natureza por longos períodos de tempo e, por outro, diminui o tempo de construção, aumentando a lucratividade temporal das empreiteiras que passam a entregar seus edifícios em prazos mais curtos.

Um ponto que se faz importante ressaltar é a questão do sindicalismo não funcional. Durante a pesquisa de campo com os trabalhadores da ICCSE de Maringá, foram coletados vários relatos negativos sobre a imagem do sindicato. Alguns trabalhadores, inclusive, afirmaram que não se filiariam a um sindicato que protege os interesses da empreiteira, deixando seus trabalhadores sob suas próprias sortes, não oferecendo assistência, nem cursos ou palestras de aprimoramento, sequer explanações diretas sobre programas do governo.

Já no que tange a direitos trabalhistas, fica evidente que o trabalhador da ICCSE de Maringá fica aquém das diretrizes para um trabalho digno. Inúmeras empreiteiras sujeitam seus contratados a condições de trabalho sem equipamentos de segurança, sem fiscalização, sem profissionais da área de Saúde do Trabalho. Ainda nesse sentido, fica mais do que óbvio a alienação sindical desses trabalhadores: a maioria expressiva não tem conhecimentos reais sobre a função do sindicato, e este, por sua vez, também não alerta seus funcionários sobre os seus direitos e muito menos obriga as empreiteiras a cumprirem seus deveres, quiçá, em inúmeros casos, está do lado do trabalhador na luta de classes, configurando-se como um sindicato de situação.

Apesar da mácula de setor com baixos salários, uma característica marcante refere-se a casa própria, cerca de 2/3 dos trabalhadores à possuem. Todavia, a distribuição geográfica da residência desses trabalhadores quando confrontada com a dos locais de trabalho, evidencia claramente que esses trabalhadores não executam sua mão-de-obra nos bairros em que residem. Enquanto a maioria dos edifícios em construção situam-se nos bairros centrais da cidade, a

residência dos trabalhadores é distribuída pelos bairros mais afastados da cidade. Alguns trabalhadores chegam a sentir-se discriminados, segundo falas deles mesmos, quando andam próximos aos seus locais de trabalho.

Há despeito disso, a micro mobilidade empreendida por esses trabalhadores diariamente é executada por diferentes modais. Dos que moram em Maringá, 52% deslocam-se utilizando ou ônibus, ou bicicletas e até mesmo a pé, o que ilustra a preocupação desses trabalhadores em economizar nos seus deslocamentos: apenas 22% vão trabalhar de carro, veículo mais custoso para o transporte, apesar da parcela que possuem esse veículo ser muito maior.

Notou-se também que existem trabalhadores que precisam fazer deslocamentos interurbanos, morando nas cidades vizinhas, diariamente para trabalhar em Maringá. A motivação para tal feito, segundo os próprios trabalhadores, baseia-se no custo de vida, inferior nas cidades vizinhas como Paiçandu e Sarandi. Essa mobilidade pendular realizada pelos operários entrevistados não se limita as cidades vizinhas de Maringá: encontramos um trabalhador de Itambé, um de Cruzeiro do Sul e outro de Tamboara, cidades à 42 km, 71 km e 82 km de Maringá, respectivamente.

Quando se estuda trabalhadores de setores de baixos índices de escolaridade, se faz necessário considerar se a origem desses trabalhadores são setores urbanos ou rurais, visto o processo de urbanização que ocorre no Brasil com auge na década de 1980. Entre os migrantes, existe uma vasta gama de trabalhadores que possui origem rural, fato que não ocorre entre os trabalhadores maringaenses. Esse acontecimento, aliado a origem parcialmente rural da cidade que se tornou majoritariamente urbana na década de 1970, indica que o destino do maringaense das décadas passadas que trabalhavam no meio rural foram para outros setores que não são a construção civil da cidade.

O trabalhador não migrante da construção civil de Maringá, majoritariamente, insere-se nesse setor como primeiro emprego, enquanto os migrantes desse setor possuem origem rurais. Essa peculiaridade dos trabalhadores da ICCSE de Maringá concorda com a urbanização do Brasil, onde trabalhadores do meio rural de cidades pequenas buscaram melhores condições de vida em cidades maiores, todavia, houve a necessidade de sair do meio rural.

Ainda sobre mobilidade social, nota-se uma alteração no padrão do profissional recém-chegado ao setor. Durante as décadas de 1950 até meados da década de 1980, o indivíduo que inseria-se no setor estudado possuía baixíssimo grau de instrução, cenário que começou a mudar: atualmente, os trabalhadores possuem ensino fundamental completo, uma parcela

expressiva concentra-se na faixa de ensino médio, existindo ainda uma pequena parcela de trabalhadores cursando ensino superior. Esta nova realidade vai contrariando o estigma do setor de trabalhadores de baixa escolaridade, afinal, nota-se que essa categoria busca novos conhecimentos.

Outra prova desse fato consiste no fato de que, nas décadas de 1950 à 1980, os trabalhadores entravam na construção civil e permaneciam anos a fio nas funções iniciais, serventes e pedreiros. Nas duas décadas recentes é evidente a mudança, denotada por vários trabalhadores nos primeiros anos de serviço atuando na área já terem cargos de profissionais, função que demanda maior grau de instrução ou experiência.

Posto essas considerações, fica claro o cenário histórico geográfico em que o trabalhador da construção civil se insere ao participar do mercado de trabalho de Maringá.

Esse setor usufrui de mão de obra migrante desde o início da cidade, quando esta contava com capital agropecuário. Com a modernização do campo e políticas públicas a favor da urbanização, houve a migração dessa força de trabalho no sentido rural-urbano, afim de conseguirem inserir-se nessa nova conjuntura sócio econômica do país. Com tal mão de obra disponível nas cidades, a construção civil se fortaleceu, auxiliada também por medidas federais que se instauravam em um governo pós-varguista.

Essas medidas fomentaram fortemente este setor da economia em Maringá, passando a ser um importante meio de inserção no mercado de trabalho urbano local. Absorvendo trabalhadores oriundos de diversas áreas do país, com destaque interestadual para São Paulo e Minas Gerais, e a nível intraestadual, das mesorregiões Norte Central, Centro Ocidental e Noroeste.

Esse fluxo migratório foi crescente ao longo da criação da cidade, firmando-se como um dos principais geradores de emprego de partir da década de 1980. O migrante compôs, ao longo de todo o período estudado, sempre a maior parte do mercado de trabalho da construção civil em Maringá, fato que é marcante no setor até hoje.

O setor em questão também caracteriza-se pela baixa escolaridade geral de seus trabalhadores. Todavia, nota-se uma mudança nesse quadro: ficou claro com a pesquisa de campo a maior preocupação com estudos entre os mais jovens, fato evidenciado pela maior escolaridade dos mesmos quando comparada aos mais velhos.

Para além de questões relacionadas a mobilidade deste trabalhador, notou-se durante todo o processo a precarização do trabalho. Há inúmeros relatos negativos com relação ao sindicato, desde a obrigação à sindicalização até a complacência em relação à ausência de condições ideais de segurança.

Fica exposto a todo momento, quando em contato com assuntos relacionados ao subsetor de edificações da construção civil de Maringá, a superexploração da mão de obra do trabalhador, que se submete à árduos fardos tanto quanto a mobilidade da sua força de trabalho quanto a execução de suas funções trabalhistas.

E a cidade se apresenta
Centro das ambições
Para mendigos ou ricos
E outras armações
Coletivos, automóveis,
Motos e metrô
Trabalhadores, patrões,
Policiais, camelôs

(Chico Science, 1993)

REFERÊNCIAS

ABRAMAT - **Associação Brasileira da Indústria de Materiais de Construção**, Walter Cover (Abril, 2014) ao IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas.

ALVES, G. **O Novo e Precário Mundo do Trabalho**: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo. São Paulo: Boitempo, 2005.

AZEVEDO, S.; **Desafios da Habitação Popular no Brasil**: políticas recentes e tendências. Coleção Habitare - Habitação Social nas Metrôpoles Brasileiras - Uma avaliação das políticas habitacionais em Belém, Belo Horizonte, P Coleção Habitare - Habitação Social nas Metrôpoles Brasileiras - Uma avaliação das políticas habitacionais em Belém, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo no final do século XX. Rio de Janeiro, 2007.

_____. **Vinte e Dois Anos de Política de Habitação Popular (1964-1986)**: criação, trajetória e extinção do BNH. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro. 1988.

BAENINGER, R.; **Rotatividade Migratória**: um novo olhar para as migrações internas no Brasil, 01/2012, REMHU (Brasília), Vol. 39, pp.77-100, Brasília, DF, BRASIL, 2012

BEAUJEAU-GRANIER, J. Geografia Da População. Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa, 1980

BECKER, O.M.S. **Mobilidade Espacial da População**: Conceitos, Tipologias, Contextos. In: Explorações Geográficas. Org. CASTRO, Inês Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

BELOTO, G.E. **Legislação Urbanística. Instrumento de regulação e exclusão territorial** - Considerações sobre a cidade de Maringá. Dissertação (Mestrado). Maringá: UEM-PGE, 2004.

BENNETT, J. W. **Human Ecology as Human Behavior**: essay in enviromental and development athropology. New Jersey: Transction Publishers, New Brunswick, 1996.

BIAGIONI, D. **Mobilidade Social e Migração Interna No Brasil**. Workshop da Escola de verão sobre desigualdades interdependentes na América Latina. CEM/CEBRAP. Rio de Janeiro. 2010. Disponível em: < <http://www.fflch.usp.br/centrodametropole/729>>

BONDUKI N. G. **Origens da Habitação Social no Brasil**. Tese de Doutorado. FAU-USP, 1994.

_____. **Política habitacional e inclusão social no Brasil**: revisão histórica e novas perspectivas no governo Lula. Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, n.1, p. 71-104, set. 2008.

BORGES, W. A. **A Periferia Decorrente Da Mobilidade Centrada No Trabalho**: A Questão No Aglomerado Urbano De Maringá. 2004. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá. Maringá.

BOTEGA, L. **A política Habitacional no Brasil (1930-1990)**. In: Periódico de Divulgação Científica da FALS, n. 2. Paulo 2008.

_____. **De Vargas a Collor: urbanização e política habitacional no Brasil.** Espaço Plural, Paraná, n. 17, p. 66-72, Ano VIII. 2º semestre de 2007.

BRITO, F. **As migrações internas no Brasil: um ensaio sobre os desafios teóricos recentes**. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2009. Disponível em: www.ence.ibge.gov.br/c/document_library/get_file?uuid=372914de-2447-4554-8cdf-39be99c368e3&groupId=37690208. BRITO, F. **As Migrações Internas No Brasil: um ensaio sobre os desafios teóricos recentes.**

CAGED: <<http://portal.mte.gov.br/caged/>>acesso em: 20/08/2012.

CARDOSO, A. L.; ARAGÃO, T. A.; ARAÚJO, F. S. **Habitação de Interesse Social: Política ou Mercado? Reflexos sobre a Construção do Espaço Metropolitano.** In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 14. 2011, Rio de Janeiro. Anais eletrônicos do XIV Encontro da Associação Nacional de Pós- 19 graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, 2011. P. 1-20, 1 CD-ROM

CASTELLS, M. **A Era Da Informação: economia, sociedade e cultura.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.

COCKELL, F.F; PERTICARRARI d. **Contratos de Boca: a institucionalização da precariedade na construção civil.** Caderno CRH, Salvador, V.23, N.60, set/Dez. 2010.

CORDOVIL, F.C.S. **A Aventura Planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá – 1947 a 1982.** 2010. 636 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

CORRÊA, R.L. **A Rede Urbana.** São Paulo: Editora Ática, 1989.

CUNHA, J.M.P. **Retratos da Mobilidade Espacial no Brasil: os censos demográficos como fonte de dados.** Rev. Inter, Mob. Hum. Brasília, Ano XX, N. 39, jul/dez. 2012.

DAMIANE.A.L. **População E Geografia.** São Paulo: Contexto, 1991.

ENDLICH, A.M.; MORO, D.A. **Maringá e a Produção do Espaço Regional.** In: Maringá Espaço e Tempo: Ensaio de Geografia Urbana. Org. Moro, Dalton Aureo. Maringá: Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2003.

FARAH, M.F.S. **Processo De Trabalho Na Construção Habitacional: tradição e mudança.** São Paulo: Annablume. 1996.

GAUDEMAR, J.P. **Mobilidade do Trabalho e Acumulação do Capital.** Lisboa: Editora Estampa, 1977.

GEORGE, P. **Geografia da População.** São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1971.

GHIZZO, M. R.; ROCHA, M. M. **A Dinâmica da População no Contexto da Mobilidade do Consumo.** In: I Simpósio Paranaense de Pós-Graduação em geografia, 2006, Maringá. I Simpósio Paranaense de Pós-Graduação em geografia. Maringá: UEM.

GHIZZO, Marcio Roberto. **A Mobilidade Do Consumo Na Cidade De Maringá-PR: O ensaio De Uma Noção**. 2006. 200p. Dissertação (Mestrado em Geografia) Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual de Maringá. Maringá.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social** / Antônio Carlos Gil. - 6. ed. - São Paulo: Atlas, 2008.

_____. **Métodos e técnicas da pesquisa social**. São Paulo: 1987.

GIMENEZ, H.M.M. **Interpretação do Espaço Urbano de Maringá: A Lógica da Verticalização – Período de 1990 à 2005**. 2007. 183p. Dissertação (Mestrado em Geografia) Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual de Maringá. Maringá.

GRZEGORCZYK, V. Novo centro de Maringá. Estratégias e conflitos na produção do espaço urbano. Dissertação (mestrado) em Geografia. Presidente Prudente: Unesp. 2000.

HARVEY, D. **Condição Pós Moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

_____. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

IBGE: Censos Demográficos. Rio de Janeiro, IBGE, 2010. <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>> acesso em: 20/08/2012.

JANUZZI, P. M. **Mobilidade Social e Migração no Brasil**: revisão bibliográfica e elementos empíricos para análise. Revista Brasileira de Estudos Populacionais, Brasília, N.1/2. Jan/dez. 1999.

LEFEBVRE, H. **O Direito À Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001 [1968].

MACHADO, J.P; MENDES, C.M. **O Centro De Maringá E A Sua Verticalização**. Boletim de Geografia. Maringá. 2003. Disponível em: <http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/BolGeogr/article/view/12836> Acesso em: Junho de 2014.

MAGALHÃES, M.V.; CINTRA, A.P.U. **Dinâmica Demográfica do Paraná**: tendências recentes, perspectiva e desafio. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba – PR, n.122, jan./jun. 2012.

MARICATO, E. **A Nova Política Habitacional**. Jornal o Valor, São Paulo, 24 nov. 2005.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Cadastro Imobiliário**. Maringá: Prefeitura Municipal, 2013.

MARTINE, G. (1980) “Adaptação dos migrantes ou sobrevivência dos mais fortes?” In: MOURA, H. Migração Interna: textos selecionados. Fortaleza, Banco do Nordeste do Brasil S.A. Mendes, C.M. **A Verticalização, Um Dos Reflexos De Processo Da Metrópole Em Formação**: Maringá. Boletim de Geografia. Maringá, FUEM - DGE, 10 (1): 51-60, dez.,1992 B.

Marx, K. **O capital**: crítica da economia política. Coordenação e revisão de Paul Singer. Tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo: Nova Cultural, 1996. (Os Pensadores, livro 1, tomo 2).

MENDES, C.M.; TÖWS, R. L. **A Questão Da Localização Nas Pequenas Cidades Paranaenses**. In: BOVO, Marcos Clair; TÖWS, Ricardo Luiz; COSTA, Fábio Rodrigues da; (Org.). Estudos Urbanos em Perspectivas: Reflexões, escalas e desafios. 01ed.Campo Mourão: Editora da Fecilcam, 2013, v. 01, p. 37-48.

_____ **O Edifício No Jardim**: Um Plano Destruído – A Verticalização de Maringá. Tese apresentada para a obtenção do título de doutorado ao departamento de Geografia da USP. São Paulo:1992 A.

Moreira, C.F.; Leme, A.A. **Direito À Moradia**: Políticas públicas nos governos FHC e LULA.

MOREIRA, R. **O Movimento Operário E A Questão Cidade-Campo No Brasil** - classes urbanas e rurais na formação da geografia operária brasileira. 2a. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. v. 1.

_____ **Pensar E Ser Em Geografia**. 1. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2007. v. 1.

_____ **O Que É Geografia**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

_____ **Para Onde Vai o Pensamento Geográfico?** Por uma Epistemologia Crítica. São Paulo: Editora Contexto,2006.

MORIN, E. **Os Sete Saberes Necessários À Educação Do Futuro**. São Paulo: UNESCO/Cortez Editora, 2000.

MORMUL, N. M; M.. **População E Geografia**: Breves Reflexões sobre População à luz do Pensamento Geográfico. In: II ENCONTRO ESTADUAL DE GEOGRAFIA E ENSINO & XX SEMANA DE GEOGRAFIA, 2011, Maringá. A Articulação dos estudos da natureza e da sociedade na ciência geográfica: por uma perspectiva integradora, 2011.

O Diário de Maringá. **História De Maringá** - O início da colonização do norte do Paraná. Maringá. 2015. Disponível em: <http://www.odiarario.com/historiademaringa/> Acesso em: Jan. 2015.

OLIVEIRA, A.T.R. de. **Algumas Abordagens Teóricas A Respeito Do Fenômeno Migratório**. In: Reflexões Sobre os Deslocamento Populacionais no Brasil. Org. OLIVEIRA, Luiz Antônio Pinto; OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 2011. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/reflexoes_deslocamentos/deslocamentos.pdf> Acesso em: 12/04/2013.

Oliveira, F. **Crítica À Razão Dualista/O Ornitorrinco**. São Paulo, Boitempo, 2003.

_____ **O Vício Da Virtude**: autoconstrução e acumulação capitalista no Brasil Novos Estudos - CEBRAP; volume 0, número 74, páginas 67-85. Março 2006.

PATARRA, N. L. **Movimentos Migratórios No Brasil: Tempos e Espaços.** Textos para Discussão. Rio de Janeiro, ENCE/IBGE, n. 7, 2003.

PEREIRA, V.V.V.R. **Considerações Acerca da Ocupação e da Migração no Estado do Paraná.**

PERPETUA, G. M. **A Mobilidade Espacial Do Capital E Da Força De Trabalho Na Produção De Celulose E Papel:** um estudo a partir de Três Lagoas (MS) 2012 (Dissertação de mestrado).

_____. **Mobilidade Espacial Do Capital E Da Força De Trabalho:** elementos para uma teorização geográfica a partir da matriz marxista. Revista Pegada Eletrônica (Online), v. 14, p. 58-80, 2013.

POCHMANN, Marcio. **O Emprego na Globalização:** A nova visão do trabalho e os caminhos que o Brasil escolheu. São Paulo: Editora Boitempo, 2007.

Revista Acim, Maringá, Associação Comercial e Industrial de Maringá, Ano 48, N.º 509, Maio de 2011.

_____. Maringá, Associação Comercial e Industrial de Maringá, Ano 49, N.º 523, Agosto de 2012.

ROCHA, Marcio Mendes. **A Construção da Geografia Como Ciência.** In: Apontamentos Geográficos I. Org. EDLICH, Ângela Maria; ROCHA, Márcio Mendes; FERREIRA, Maria Eugênia Costas. Maringá: UEM/PGE, 2011.

_____. **A Espacialidade Das Mobilidades Humanas:** Um olhar para o Norte Central Paranaense. 1998. 186p. Tese (Doutorado em Geografia) Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade de São Paulo. São Paulo.

ROSSO, S.D. **Mais Trabalho!** a Intensificação do Labor na Sociedade Contemporânea. São Paulo: Boitempo, 2008.

SILVA, H.M. **Fronteiras:** As Condicionantes Históricas da Ocupação e Colonização do Oriente Paraguaio. Maringá: Editora da Universidade Estadual de Maringá. 2010.

SINGER, P. **Economia Política da Urbanização.** São Paulo: Editora Brasiliense. 1976.

SINTRACON. **Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil.** Entrevista concedida em: Fevereiro de 2013.

SPHINX – Edição Léxica (V5)

THOMAS JUNIOR, A. **Por uma Geografia do Trabalho!** In: Uma Geografia em Movimento. Org. Sposito, Eliseu Savério; Sant'Anna Neto, João Lima. São Paulo: Editora Expressão Popular. 2010.

TOMASI, A.P.N. (1999) - **A Construção Social Da Qualificação Dos Trabalhadores Da Construção Civil De Belo Horizonte:** estudo sobre os Mestres-de-Obras, Fafich –

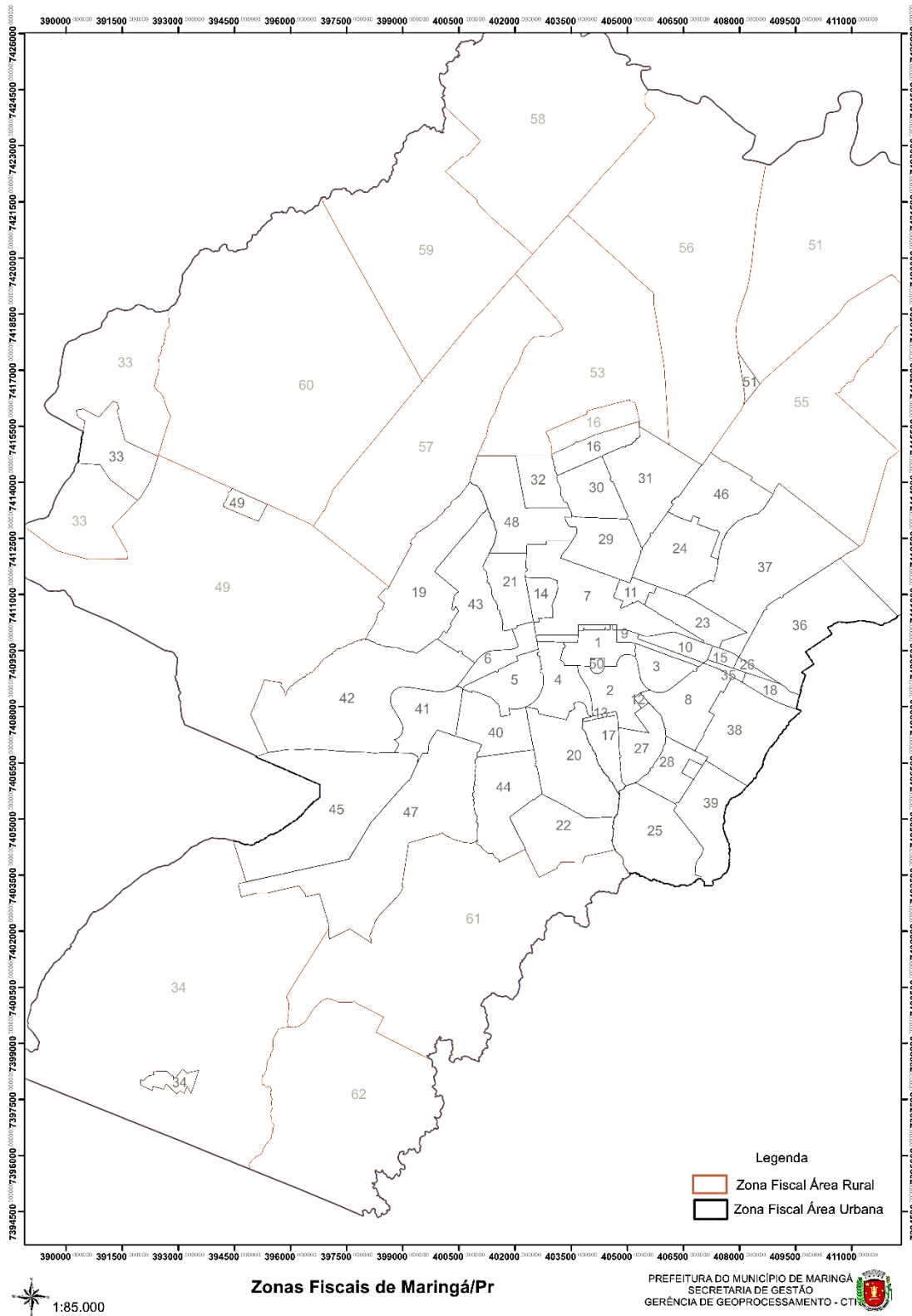
Departamento de Sociologia e Antropologia – Laboratório de Pesquisa em Sociologia do Trabalho/ CNPq, Relatório de Pesquisa.

TÖWS, R. L. **O Processo De Verticalização De Londrina E De Maringá (PR) Brasil: o Estado e o capital imobiliário na produção do espaço.** 2010. 265p. Dissertação (Mestrado em Geografia) Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual de Maringá.

VILELLA, F. F. **O Admirável Mundo Novo do Trabalho Na Indústria Da Construção Civil.** História Social. Campinas.2008.

_____ **Indústria Da Construção Civil E Reestruturação Produtiva: novas tecnologias e modos de socialização construindo o intelecto coletivo (“general intellect”).** 2007. 462f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

ANEXO A – MAPA DE ZONEAMENTO FISCAL DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ – PARANÁ



Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2014. Disponível em: <http://geoproc.maringa.pr.gov.br:8090/PORTALCIDADAO/> Acesso em: Dezembro de 2014.

ANEXO B – ROTEIRO DAS ENTREVISTAS SEMI-DIRETIVAS APLICADA AOS TRABALHADORES

Mobilidade humana de trabalhadores na Construção Civil
Dados Pessoais
<p>1. Nome:</p> <p>2. Idade:</p> <p>3. Sexo:</p> <p>1. Feminino 2. Masculino</p> <p>4. Naturalidade (Cidade e Estado):</p> <p>5. Escolaridade:</p> <p>1. Até o 8º ano</p> <p>2. Ensino Fundamental Completo 3. Ensino Médio Incompleto</p> <p>4. Ensino Médio Completo 5. Superior incompleto</p> <p>6. Estado civil:</p> <p>1. Solteiro 2. União Estável 3. Casado</p> <p>4. Divorciado 5. Viúvo</p> <p>7. Cidade onde mora:</p> <p>8. Bairro onde mora:</p> <p>9. Sua moradia é:</p> <p>1. própria</p> <p>2. alugada(normal)</p> <p>3. alugada pela empreiteira</p> <p>4. alojamento</p> <p>5. irregular (ex: ocupada, local inapropriado p moradia etc.)</p> <p><i>Você pode marcar diversas casas (2 no máximo).</i></p> <p>10. Com quem mora?</p> <p>1. Familiares</p> <p>2. colegas de trabalho</p> <p>3. migrantes com outras atividades de emprego</p> <p>4. outro</p> <p>5. sozinho</p> <p><i>Você pode marcar diversas casas (2 no máximo).</i></p>

11. Qual meio de transporte usa para ir ao trabalho?

1. carro 2. ônibus
3. bicicleta 4. motocicleta
5. a pé 6. carona
7. outros 8. bicicleta motorizada

Você pode marcar diversas casas (2 no máximo).

Caso não seja natural de Maringá**12. Em que ano chegou em Maringá?****13. Antes de vir para Maringá o senhor já havia morado em quais cidades e por quanto tempo?****14. Qual o motivo de migrar para Maringá?**

1. Busca de emprego
2. Melhores condições de vida
3. Escolheu Maringá por que gosta da cidade
4. veio pequeno (decisão dos pais)
5. outro

Você pode marcar diversas casas (2 no máximo).

15. Como veio para o município de Maringá?

1. A empresa contratou em outra cidade e o trouxe
2. Veio por conta própria
3. Veio por causa da família (ex: veio criança)
4. outro

16. Com quem veio para Maringá?

1. Família
2. Amigos
3. sozinho
4. outro
5. outros trabalhadores da Construção Civil

Você pode marcar diversas casas (2 no máximo).

17. Algumas destas pessoas que vieram para Maringá junto com o Sr(a) também trabalha no setor da construção civil?**18. O senhor(a) gosta de mudar de cidade com frequência?**

<p>Porque?</p> <p>19. Quanto ao futuro:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pretende continuar morando onde reside 2. Pretende voltar para a cidade natal 3. Pretende migrar novamente conforme o mercado de Trabalho 4. outro 5. não sabe <p><i>Você pode marcar diversas casas (2 no máximo).</i></p> <p>20. O que a cidade de Maringá proporciona que sua cidade natal não proporciona?</p> <p>21. Do que sente saudade de sua cidade natal?</p> <p>22. Quais são os problemas que enfrenta em Maringá?</p> <p>23. Já se sentiu discriminado por ser migrante?</p> <p>24. Ainda possui família em sua cidade natal?</p> <p>25. Com que frequência costuma viajar para visitar a família?</p> <p>26. Quanto tempo demora para chegar ao trabalho?</p>
<p>Caso não more em Maringá</p>
<p>27. Qual a motivação para morar em uma cidade diferente da qual trabalha?</p>
<p>Com relação ao Trabalho na Construção Civil</p>
<p>28. Em que ano começou a trabalhar na Construção Civil?</p> <p>29. Cargo:</p> <p>30. Já teve outros cargos na Construção civil? quais?</p> <p>31. Já fez algum curso para trabalhar na Construção Civil?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sim 2. não <p>32. Quais outras profissões exerceu antes de chegar a Maringá e por quanto tempo?</p> <p>33. Quais profissões exerceu no município de Maringá e por quanto tempo?</p> <p>34. Exerce alguma outra profissão junto com a construção civil? Qual?</p> <p>35. Quando exerce esta outra profissão?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nas horas vagas

2. Meio período
3. nas férias
4. 1 mês por ano (se desligando da C.C)
5. 3 meses por ano
6. 6 meses por ano
7. Outro.

Você pode marcar diversas casas (2 no máximo).

36. Quanto ganha na Construção civil?

(Salário atual 724,00)

1. menos de 1 salário mínimo
2. 1 salário mínimo
3. 2 salários mínimos
4. 3 salários mínimos
5. 4 salários mínimos
6. 5 salários mínimos
7. mais de cinco salários mínimos

37. Quanto ganha com outras atividades?

38. Já trabalhou no meio rural?

1. sim 2. não

39. Se tivesse oportunidade de continuar vivendo e trabalhando no meio rural continuaria?

40. Por que deixou de trabalhar no meio rural?

41. É associado ao Sindicato dos trabalhadores da construção civil?

1. sim 2. não

42. Se sim, por quê?

43. Se não, porquê?

44. Sente-se representado pelo sindicato, porquê?

45. Se é sindicalizado: Quais são as vantagens de ser?

46. O que o sindicato poderia fazer pelos trabalhadores que não faz?

47. Gosta de trabalhar na construção civil? por quê?

48. O que poderia melhorar em seu trabalho?

49. tem desejo de mudar de emprego?

1. sim 2. não

<p>50. para qual?</p> <p>51. O senhor(a) se sente valorizado trabalhando na construção civil?</p> <p>1. sim 2. não 3. Em parte</p> <p>52. Porque?</p> <p>53. Quais são as principais formas de lazer do senhor(a)?</p>
<p>Gênero (questões para as mulheres)</p>
<p>54. Qual a motivação para buscar trabalho na construção civil?</p> <p>55. Por ser mulher é mais difícil conseguir emprego na Construção Civil?</p> <p>1. sim 2. não</p> <p>56. Por quê?</p> <p>57. Já sentiu preconceito por ser mulher e trabalhar na construção civil?</p> <p>1. sim 2. não</p> <p>58. De quem?</p> <p>59. Em que parte do seu trabalho ser mulher é uma vantagem?</p> <p>60. Quantos filhos tem?</p> <p>61. Tem dificuldade para conseguir quem cuide das crianças enquanto trabalha?</p> <p>62. Como é a relação com os colegas de trabalho e chefes homens?</p> <p>63. A senhora sente que ganha mesmo do que um homem para fazer o mesmo trabalho?</p> <p>1. sim 2. não</p> <p>64. Depois que começou a trabalhar na construção, o que mudou na sua vida objetivamente e subjetivamente?</p> <p>65. Quais são as vantagens de trabalhar na construção civil em relação a outras profissões tipicamente femininas que a senhora poderia exercer?</p>

ANEXO C – ROTEIRO DA ENTREVISTA APLICADA AO SINTRACOM

ENTREVISTA - SINTRACOM

Data de fundação	22 de Março de 1958
Objetivo	Representar a classe operária e melhorar a vida dos trabalhadores
Presidente	Jorge Moraes
Subsedes	Campo Mourão e São Carlos do Ivaí

1. Qual o número de trabalhadores sindicalizados?
2. Como é feito o cadastro no sindicato?
3. Como é a ficha de inscrição?
 - Quais dados possui o cadastro?
 - Podemos ter acesso?
4. Qual a proporção entre homens e mulheres trabalhadoras?
5. Qual a faixa etária dos trabalhadores?
6. Qual a escolaridade?
7. Existem trabalhadores autônomos sindicalizados?
8. Quais foram as mudanças no perfil do trabalhador da construção civil desde a fundação do sindicato?
9. Quantos trabalhadores entram no setor por ano e quantos se aposentam?
10. A mão de obra maringaense supre a necessidade do setor?
11. Quantos são migrantes e quais são suas origens?
13. O sindicato oferece algum apoio especial a esses trabalhadores?
14. Como esses trabalhadores chegam a Maringá?
14. Quais as principais dificuldades dos trabalhadores?

15. Quais as principais dificuldades do trabalhador migrante?
16. Eles se fixam em Maringá ou retornam a seus municípios?
17. Quais são os principais locais de moradia dos trabalhadores?
18. Qual é a forma de trabalho predominante:
19. Como é feita a contratação dos trabalhadores? (Ser indicado por outro trabalhador facilita?)
20. Quais meios de locomoção que os trabalhadores usam?
21. Os trabalhadores costumam permanecer muito tempo em um mesmo emprego?
22. Quanto tempo um trabalhador costuma ficar desempregado?
23. É comum os trabalhadores possuírem outros empregos além da construção civil?
24. Os trabalhadores costumam:
 - Se inserir no mercado de trabalho como trabalhadores da construção civil e se aposentam no setor;
 - Vir de outros setores da economia para se instalarem na construção civil (mobilidade profissional)
 - Desistem de trabalhar na construção civil para buscar outros empregos?

ANEXO D – TABELA DE INTINERÁRIO DOS TRABALHADORES MIGRANTES INTRAESTADUAIS

Naturalidade	Indivíduos	Itinerário no Paraná	Itinerário fora do estado do Paraná
Altonina	1	Paranavaí	
Amaporã	1		Rondonópolis - MT
Arapongas	1		Barueri - SP, São Paulo - SP
Atalaia	2	Cianorte, Jandira, Querência do Norte, Mandaguaçu	PA, MT
Barbosa Ferraz	2	Curitiba	São Paulo - PR
Cruzeiro do Oeste	1	Encantado do Oeste	
Curitiba	1		
Diamante do Norte	1	Nova Londrina	
Douradina	1		
Formosa do Oeste	1		
Goioerê	3	Mandaguaçu	
Guaraci	1		São Paulo - SP
Guarapuava	1	Campo Mourão	
Iguaraçu	1	Cascavel	São Paulo-SP
Iretama	1	Pitanga, Nova Esperança, Presidente Castelo Branco	
Itambé	1	Curitiba, Campo Mourão	Ribeirão Preto - SP, São Paulo - SP
Itapejara	1	Doutor Camargo, Icaraíma, Porto Rico, Umuarama	BA
Ivaiporã	2	Curitiba	
Ivatuba	1	São João do Caiuá	
Japurá	1		
Loanda	1		Rio de Janeiro - RJ, Guarulhos - SP
Londrina	1		
Mandaguaçu	3	Umuarama	
Maringá	24	*	*
Munhoz de Melo	1		
Nova Esperança	1	Uniflor, Cruzeiro do Sul	

Naturalidade	Indivíduos	Itinerário no Paraná	Itinerário fora do estado do Paraná
Nova Tebas	1	Sarandi	
Ortigueira	1	Sarandi	
Paçandu	4	Capitão Leonidas Marques	
Paraíso do Norte	1	Umuarama	
Paranacity	2	Londrina	
Paranavaí	3		Rolim de Moura - RO, Lisboa - PRT, Madri - ESP, Londres - GBR
Piquiri	1		
Pitanga	1		
Presidente Epitácio	1	Santo Antônio do Caioá	
Querência do Norte	1		
Rio Bom	1	Cianorte	
Rolândia	1	Paranavaí	Lisboa - PRT, Madri - ESP
Santa Cecília do Pavão	1		Recife - PE, São Paulo - SP, Porto Alegre - RS, SC, PA, MA, PA, AL
Santa fé	1		
São Jorge do Ivaí	2	Mandaguari, Mandaguaçu, Horizontas	Juruá - MT
São Jorge do Patrocínio	1	Esperança Nova	
Sarandi	4	Nova Tebas	Porto Alegre - RS
Tapira	1		
Terra Boa	1		Corpus Cristi - PRY
Tuneiras do Oeste	1	Iretama	
Ubiratã	1	Nova Aurora	
Umuarama	2	Loanda, Santa Mônica, Santa Isabel	Juara - MT

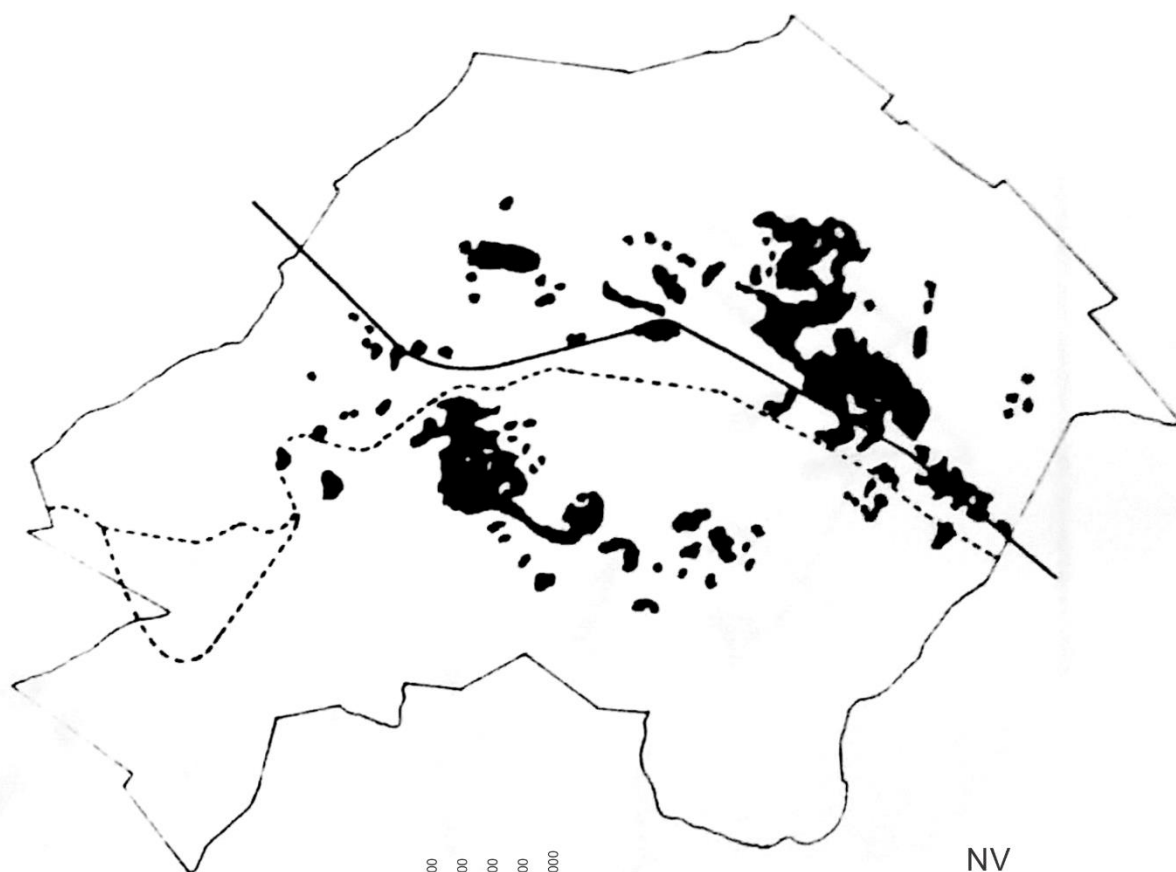
ANEXO E – TABELA DE INTINERARIO DOS TRABALHADORES MIGRANTES INTERESTADUAIS

Naturalidade	Indivíduos	Itinerário no estado de origem	Itinerário no estado do Paraná	Itinerário em outros estados	Indivíduos que viveram no meio rural
Campinas - SP	1				
Douradina - SP	1		Umuarama		
Ibitinga - SP	1		Munhoz de Melo, Curitiba		
Itapeva - SP	1				
Marília - SP	1				
Osasco - SP	1		Sarandi		
Porecatú -SP	1		Santa Fé		
Presidente Alves - SP	1		Doutor Camargo		
Presidente Bernardes-SP	1				
Presidente Prudente - SP	1				
São José dos Campos - SP	1		Apucarana		
Serrana -SP	1	Ribeirão Preto - SP			
Campos Salles - CE	1			São Paulo - SP, Cuiabá - MT, Belo Horizonte - MG, BA	
Juazeiro do Norte - CE	1		Foz do Iguaçu, Curitiba		
Colônia Leopoldina - AL	1			Cuiabá- MT	
Giraldos - AL	1		Sarandi		
União Palmares - AL	1		Diamante do Norte		
Jacutinga - MG	1				
Muriaé - MG	1		Cianorte		
Nova Belém - MG	1			Ji-Paraná - RO	
Tabarandiba - MG	1			Piracicaba - SP, Araçatuba - SP	
Vale Bonito - MG	1		Apucarana, Sarandi, Marilândia do Sul		

Naturalidade	Indivíduos	Itinerário no estado de origem	Itinerário no estado do Paraná	Itinerário em outros estados	Indivíduos que viveram no meio rural
Ji Paraná - RO	1		Altônia		
? - RO	1			São Paulo	
Juruá - RS	1				
Macaúbas - BA	1		Vitorino	RO	
São Felix - BA	1			São Paulo - SP	
Piripiri - PI	1			Rio de Janeiro - RJ, São Paulo - SP	
Patos - PB	1			SP, MG	
? - MS	1			SP, RO, MT	

ANEXO F – COLEÇÃO DE MAPAS SOBRE A EVOLUÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ ENTRE 1947 E 1989.

ESQUEMA DO QUADRO URBANO DE MARINGÁ
EVOLUÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
PERÍODO 1964 a 1973 - 8,3 KM² - ■



0 200 400 600 800 1000

ESCALA

ÁREA DO PERÍMETRO URBANO - 128,82 KM²

- - RODOVIA (BR 369)
- - FERROVIA



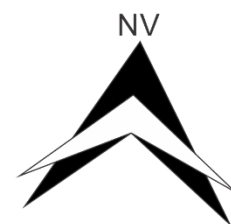
Organização: Cesar Miranda Mendes
Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 1990
Desenhista: João Luiz Armacollo

ESQUEMA DO QUADRO URBANO DE MARINGÁ
EVOLUÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
PERÍODO 1954 a 1963 - 10,72 KM² - ■



ÁREA DO PERÍMETRO URBANO - 128,82 KM²

— - RODOVIA (BR 369)
- - - - - FERROVIA



Organização: Cesar Miranda Mendes
Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 1990
Desenhista: João Luiz Armacollo

ESQUEMA DO QUADRO URBANO DE MARINGÁ
EVOLUÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
PERÍODO 1974 a 1983 - 28,60 KM² - ■

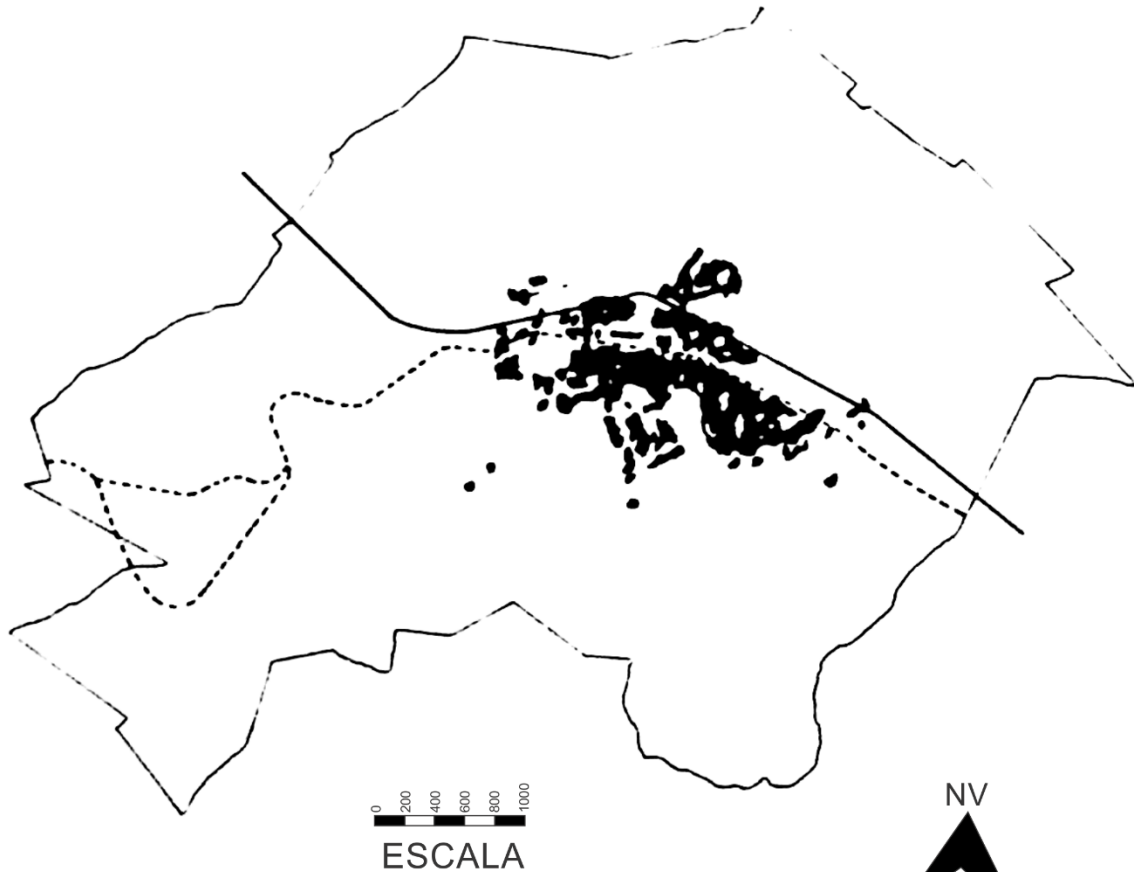


ÁREA DO PERÍMETRO URBANO - 128,82 KM²

— - RODOVIA (BR 369)
- - - - - FERROVIA

Organização: Cesar Miranda Mendes
Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 1990
Desenhista: João Luiz Armacollo

ESQUEMA DO QUADRO URBANO DE MARINGÁ
EVOLUÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
PERÍODO 1947 a 1954 - 4,24 KM² - ■

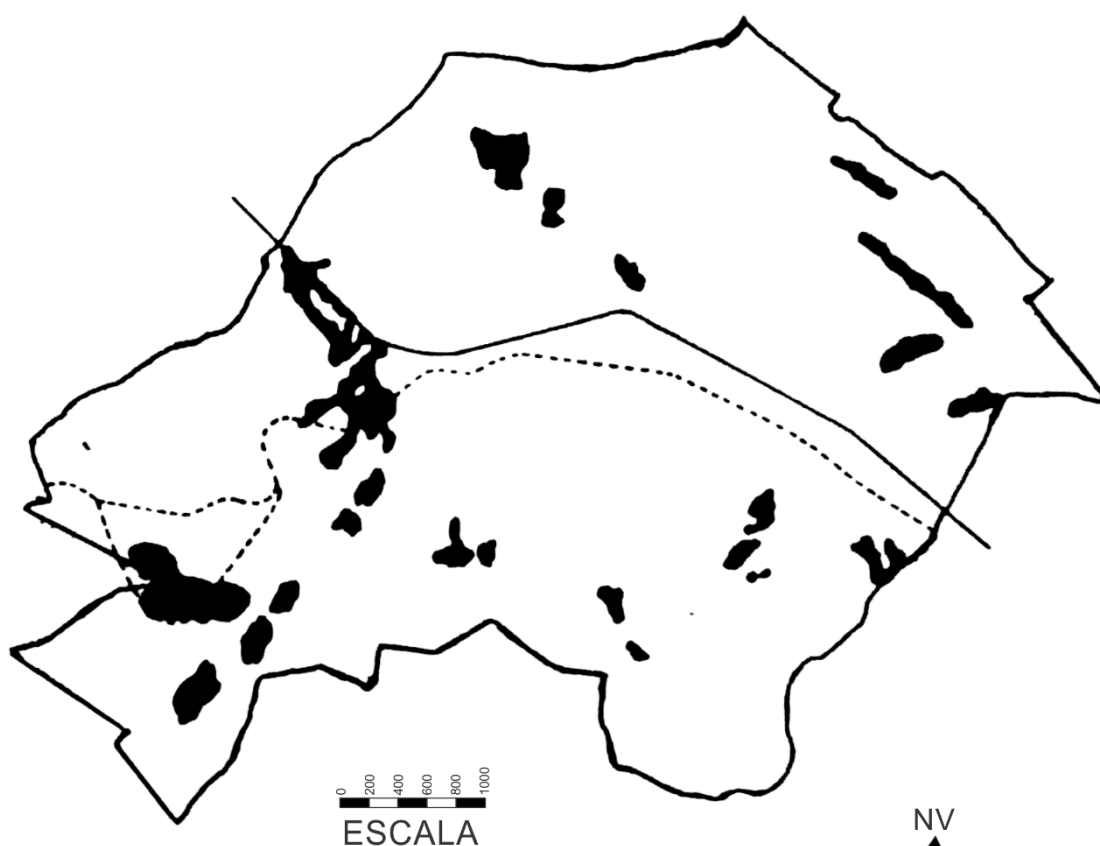


ÁREA DO PERÍMETRO URBANO - 128,82 KM²

— - RODOVIA (BR 369)
..... - FERROVIA

Organização: Cesar Miranda Mendes
Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 1990
Desenhista: João Luiz Armacollo

ESQUEMA DO QUADRO URBANO DE MARINGÁ
EVOLUÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
PERÍODO 1984 a 1989 - 7,10 KM² - ■



ÁREA DO PERÍMETRO URBANO - 128,82 KM²

— - RODOVIA (BR 369)
- - - - - FERROVIA

Organização: Cesar Miranda Mendes
Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 1990
Desenhista: João Luiz Armacollo

Fonte: Mendes, 1992 A. Adaptação: NEMO, 2015.