

## **De doença não, morria de acidente: Trabalho e Trabalhadores na construção da Transamazônica**

*O enxadão da obra bateu onze hora  
Vam s'embora, João!  
Vam s'embora, João!  
O enxadão da obra bateu onze hora  
Vam s'embora, João!  
Vam s'embora, João!<sup>1</sup>*

O início da década de 1970 pode ser percebido como um momento histórico privilegiado para entendermos as transformações que o Brasil experimentou após o golpe de 1964. O clima de otimismo advindo da utilização simbólica por parte do aparelho do Estado da vitória da Copa do Mundo do México, dos altos índices de crescimento econômico e do desenvolvimento de grandes projetos que prometiam construir as bases de um país destinado a ser potência eram o mote para o Estado fomentar a construção de um imaginário social otimista em relação ao presente e a expectativa de futuro. Ainda que para a classe trabalhadora as condições de vida e renda não refletissem os números apresentados pela máquina estatal, ao contrário vivia-se o aprofundamento do arrocho salarial e os primeiros reflexos das mudanças na legislação trabalhista que foi posta em pauta após o golpe de 1964, como o fim da estabilidade no emprego implementada através do Decreto-Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966 que acabou com a estabilidade no emprego e criou o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).

Era o período em que a ditadura buscava se legitimar através do discurso da eficiência econômica enquanto o regime se endurecia cada vez mais. Neste sentido, grandes projetos desenvolvimentistas e grandes obras públicas eram a “materialização” deste projeto de “Brasil Grande” que se anunciava.

Neste contexto, a principal proposta do governo Médici para a Amazônia viria a ser o Programa de Integração Nacional (PIN), criado através do Decreto-lei 1.106, de 16 de junho de 1970. O PIN prometia a superação das desigualdades internas do país através de um vasto conjunto de ações que visava incorporar a Amazônia brasileira ao contexto

---

<sup>1</sup>Torresmo à Milanese. Música de Adoniram Barbosa e Carlinhos Vergueiro (1980).

de desenvolvimento capitalista das demais regiões do país, através da construção de um grande eixo rodoviário composto, principalmente pela Transamazônica e a Cuiabá-Santarém. Além disso, previa-se um grande projeto de colonização da região amazônica promovendo a “ocupação dos espaços vazios”, por meio do deslocamento de “homens sem-terra” do Nordeste para “terras sem homens” da Amazônia (BRASIL, 1970) através dos Programas Integrados de Colonização (PICs.) Nas palavras do então Ministro do Planejamento, Reis Velloso,

O III Govêrno da Revolução, que já havia decidido consolidar Brasília como capital federal, lança agora as bases, através do Programa de Integração Nacional, para, simultânea e integradamente, acrescer duas dimensões àquele processo: a da ocupação econômica de cêrca de 2 milhões de km<sup>2</sup> da Amazônia e a da incorporação à economia de mercado de aproximadamente 13 milhões de habitantes da região semi-árida do Nordeste (VELLOSO, 1970, p. 15).

A execução do PIN exigiu, logo de início, o deslocamento de milhares de trabalhadores de diversas regiões do país, principalmente do Nordeste, para construção das estradas. A estes trabalhadores foram prometidos todos os direitos e benefícios trabalhistas previstos na legislação, além da possibilidade de aquisição de lotes de terras dentro do projeto de colonização que o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) executaria no bojo do PIN. Fruto de uma pesquisa de doutoramento (em andamento), este ensaio bus refletir como se deu a experiência desses trabalhadores no que tange a segurança do trabalho.

### **Brasil no topo da lista de acidentes de trabalho**

*Que é que você troxe na marmita, Dito?  
Troxe ovo frito, troxe ovo frito  
E você beleza, o que é que você troxe?  
Arroz com feijão e um torresmo à milanesa,  
Da minha Tereza!*

*Vamos armoçar  
Sentados na calçada  
Conversar sobre isso e aquilo  
Coisas que nós não entende nada  
Depois, puxá uma páia*

*Andar um pouco  
Pra fazer o quilo<sup>2</sup>*

Apesar de o país apresentar altos índices de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB)<sup>3</sup> no início da década de 1970, os trabalhadores não experimentaram melhorias na qualidade de vida, pelo contrário, além do arrocho salarial implementado a partir do governo Castelo Branco, o fim da estabilidade no emprego após dez anos de serviço e as intervenções em sindicatos foram medidas que visavam frear a inflação e a organização trabalhista (CAMPOS, 2012, p. 411). Em 1970, já sob comando do General Médici, o Brasil acabou ocupando o primeiro lugar do mundo em estatísticas de acidentes de trabalho (MONTEIRO, 2013 e CHON, KARSCH, HIRANO e SATO, 1985).

O índice de 4.500 acidentes por dia de trabalho colocava o país no topo da lista internacional em ocorrência de acidentes de trabalho. Esse índice, além de prejudicar o próprio desenvolvimento econômico proposto pelo governo ditatorial, depreciava também a legitimidade da ditadura, pois poderia denunciar, aos órgãos internacionais, como a OIT, a situação da classe trabalhadora no país (MONTEIRO, 2013, p. 44)

De todas as atividades laborais, as ligadas ao setor da construção civil eram as que mais estavam relacionadas aos acidentes de trabalho (AT), respondendo por 27% dos acidentes (CHON, KARSCH, HIRANO e SATO, 1985, p. 88 e 89).<sup>4</sup> Naquele momento, o país recebia grandes obras de infra-estrutura e os dados indicam, como veremos no decorrer deste ensaio, que estas obras estiveram ligadas ao aumento dos números que eram divulgados pela Fundação Centro Nacional de Segurança, Higiene e Medicina do Trabalho (FUNDACENTRO), órgão criado nos anos 1960 com a finalidade de fazer o Brasil cumprir a resolução nº 112 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que dispõe sobre serviços de medicina do trabalho (MONTEIRO, 2013).

---

<sup>2</sup> **Torresmo à Milanese.** Música de Adoniram Barbosa e Carlinhos Vergueiro (1980).

<sup>3</sup> O crescimento do PIB foi acompanhado pela oligopolização do capital financeiro e por uma alta taxa inflacionária, que juntamente com o arrocho salarial precarizava a vida dos trabalhadores. (CAMPOS, 2012).

<sup>4</sup> Esse crescimento se deu, entre outras coisas, pela acelerada reestruturação do parque produtivo, sem qualquer preparação, tanto do mundo empresarial e muito menos do mundo do trabalhador para tanto, o que tende a aumentar muito os acidentes de trabalho.

É também no início da década de 1970 que a FUNDACENTRO ganha protagonismo no que toca o desenvolvimento de políticas públicas e capacitação de pessoal para atuar diretamente na redução do número de acidentes de trabalho no país, uma vez que o alto índice de acidentes poderia manchar a imagem do regime nos órgãos internacionais, além de interferir negativamente na lucratividade das empresas. Juliana Monteiro (2013) e Chon (1985) ressaltam que, de maneira geral, as políticas públicas eram gestadas muito mais preocupadas com os problemas econômicos que os acidentem geravam do que com o bem estar do trabalhador, além de centrar neste a responsabilidade pela segurança do trabalho, desresponsabilizando o empregador, inclusive através da construção de legislação que garantisse tal situação. No entanto

a perda (ou mudança entendida como perda) de direitos por parte dos trabalhadores faz parte da experiência comum que os levará à organização da luta decorrendo na tomada de consciência de classe. Nessa linha de pensamento, a lei não deve ser entendida como parte da esfera superestrutural, isolada da base sobre a qual ela age. (VALERIANO, 2008, p. 21)

No momento de maior crescimento econômico do país sob controle dos militares a construção civil representou a construção do “Brasil Grande”<sup>5</sup> e o número de trabalhadores empregados nesta atividade cresceu exponencialmente. O número de trabalhadores acidentados, incapacitados temporariamente ou permanentemente e mortos também cresceu na mesma proporção. Músicas como *Construção*, de Chico Buarque, escrita em 1971, no auge do *boom* econômico retratam a rotina dos trabalhadores que faziam parte da construção do Brasil potência, mas que mortos eram apenas um empecilho a continuidade da rotina prodigiosa.

E tropeçou no céu como se ouvisse música  
E flutuou no ar como se fosse sábado  
E se acabou no chão feito um pacote tímido  
Agonizou no meio do passeio náufrago  
Morreu na contramão atrapalhando o público...<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Sobre a utilização da Transamazônica na mídia como representação da construção do Brasil Grande ver MENEZES, Fernando Dominience. **Enunciados sobre o futuro: ditadura militar, Transamazônica e a construção do “Brasil grande”**. Dissertação de mestrado, UNB: 2007.

<sup>6</sup> **Construção**. Música de Chico Buarque de Holanda (1971)

Alguns dos problemas enfrentados pelos trabalhadores da construção civil eram: “a falta de registro e consequentes direitos a benefícios da previdência social, o sistema de empreitagem e subempreitagem, que não oferece meios de controle sobre quem trabalha na obra e o tipo de recrutamento da mão-de-obra”( CHON, 1985, p. 19). O trabalho citado fala a respeito da construção civil em geral, mas enfoca no estado de São Paulo. Vale ressaltar que se na região mais industrializada e desenvolvida economicamente do país a fiscalização era problemática, nas remotas regiões amazônicas era tarefa ainda mais complexa. Conversamos com alguns trabalhadores que prestaram serviços na obra da Transamazônica e, em vários relatos, a questão dos acidentes de trabalho, do não registro oficial do trabalhador e da subempreitagem aparecem nas narrativas e nos chama a atenção por estarem associadas a uma condição cotidiana.

### **Os trabalhadores da Transamazônica**

*É dureza João!  
É dureza João!  
É dureza João!  
É dureza João!*

*O mestre falou  
Que hoje não tem vale não  
Ele se esqueceu  
Que lá em casa não sou só eu<sup>7</sup>*

Como já mencionado anteriormente, a imagem de país perigoso ao trabalhador preocupou o Estado que, por sua vez, além de desenvolver campanhas e formar técnicos em segurança do trabalho através da FUNDACENTRO, utilizou-se de todos os meios midiáticos possíveis para noticiar os supostos avanços na proteção ao trabalhador. A respeito dos trabalhadores da Transamazônica, em matéria publicada pelo jornal O Liberal de 20/04/1971, com o título “Trabalhadores da Transamazônica terão benefícios do INPS” se anunciava uma parceria entre as empreiteiras construtoras da Transamazônica para atenção à saúde do trabalhador.

Com relação aos trabalhadores que atuam na rodovia Transamazônica, foi firmado convênio entre o INPS e as construtoras **José Mendes Júnior, Queiroz Galvão e Empresa Industrial Técnica (grifo do**

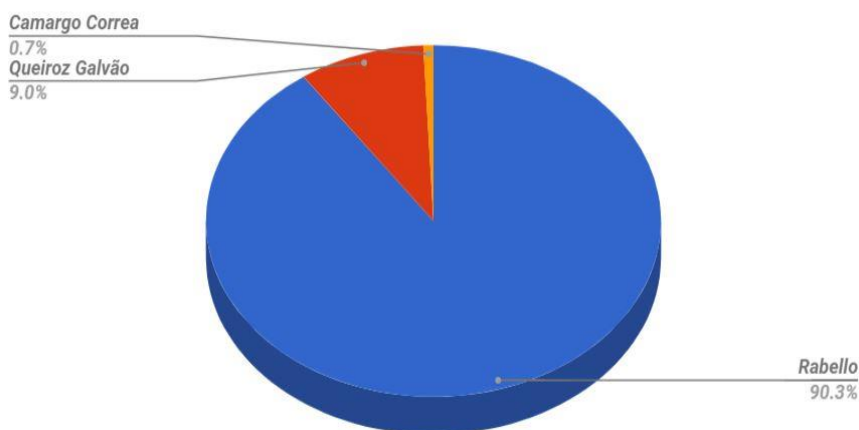
---

<sup>7</sup>Torresmo à milanese. Música de Adoniram Barbosa e Carlinhos Vergueiro (1980).

**autor**), em que se obrigam a prestar assistência médica tipo ambulatório nas frentes de trabalhos, bem como remover com recursos próprios, operários doentes e acidentados (O Liberal, 20/04/1971).

Nesta matéria chama atenção o fato de a construtora Rabello, uma das grandes empresas ganhadoras do processo licitatório de construção da rodovia não aparecer como uma das empresas que assinaram o convênio. Este dado é ainda mais relevante quando, ao pesquisar nos arquivos da Justiça do Trabalho da 8ª Região, constatamos que a construtora Rabello respondeu, sozinha, por mais de 90% das ações trabalhistas que foram provocadas contra as grandes construtoras da Transamazônica na Junta de Conciliação de Julgamento de Santarém-PA.

#### Construtoras Reclamadas



Fonte: Arquivo da Justiça do Trabalho da 8ª Região, Santarém, Pará.

Conversamos com alguns trabalhadores que prestaram serviços na construção da Transamazônica, alguns deles, como Seu Raimundo, contratados pela Rabello, direta ou indiretamente, relata que,

no tempo eles num falavam nada de direitos trabalhista e com os pobres que eles arranjaram ela só fazia contrato, não fichava carteira nenhuma de ninguém. [...] Você pegava, você é dono da Rabello, pegava a empreitada e então você passava pra meia. A meia já passava pra outro, num trecho pegava oito **gato, (grifo do autor)** até que chegasse de um pro outro, pro outro, nós já tava passando fome. [...] De vez enquanto morria gente. Um amigo meu morreu, ele cortou a perna com a motosserra, num foi indenizado, num foi nada e... quem era contrato, quando o cara chegava a família nem sabia pra onde que o cara tava, aí ficava

por lá e enterrava na beira da pista. [...] Ele (Médici) que foi inaugurar Rurópolis, que nós tava lá e fizeram até uma festa. Eu num fui porque tinha furado o pé. E uma, eles (empresa) não davam nem bota. Nós trabalhava com o que nós tinha. Eu trabalhava com aquele Kichut, cortaram um pau, o cara cortou o pau e eu varei meu pé. Foi por isso que eu não fui pra inauguração.<sup>8</sup>

O depoimento de seu Raimundo corrobora com fato constatado no setor da construção civil paulista, como já mencionado, de que o sistema de subempreitagem, condições de recrutamento e não registro dos trabalhadores eram fatores que influenciavam nas condições de trabalho e, por seu turno, implicavam nos índices de acidentes de trabalho vitimando, neste caso, o próprio depoente. Assim como seu Raimundo, segundo ele, muitos trabalhadores eram “pegos no laço” e “jogados na mata”.

Cabe ressaltar que o fornecimento de Equipamento de Proteção Individual (EPI) por parte das empresas e de forma gratuita para o trabalhador só foi regulamentada através da Lei nº 6.514 de 1977, que alterou a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) e determinou em seu artigo 166 que

a empresa é obrigada a fornecer aos empregados, gratuitamente, equipamento de proteção individual adequado ao risco e em perfeito estado de conservação e funcionamento, sempre que as medidas de ordem geral não ofereçam completa proteção contra os riscos de acidentes e danos à saúde dos empregados (BRASIL, 1977)<sup>9</sup>.

A utilização do expediente da subempreitagem e suas consequências nefastas também foram lembradas por seu Edson, que assim como Seu Raimundo, trabalhou na obra como operário da construtora Rabello, mas com registro na Carteira de Trabalho.

Lá (no trecho) tinha gente que trabalhava pra ela, mas o trecho era dela (Rabello). Quem trabalhava na empreiteira era registrado, agora quem não trabalhava registrado trabalhava como **gato (grifo do autor)**. Aí não era registrado, trabalhava avulso. Era o cara que prestava serviço para a construtora... era o cara que ajudava lá. Esse cara era o gato. Então esse pessoal não tinha nada, era avulso. Até transporte aqui quando precisava dava um pouco de trabalho porque *eles não tinham nada a ver com a empresa.*(grifo do autor)<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Entrevista realizada em 2018. Grifo nosso. Gato era como eram chamados os trabalhadores não registrados pelas empresas.

<sup>9</sup> Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L6514.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6514.htm) e acessado em 05/12/2018.

<sup>10</sup> Entrevista realizada em Petrolina-PE, em 2011.

Perguntamos se havia mortes por doenças nos canteiros de obra e seu Edson nos disse que “de doença não, morria de acidente” e ao descrever a rotina de acidentes e ser questionado se havia melhorias ou paradas após os acidentes de trabalho Seu Edson diz que “não parava nada. A empresa pegava aquele cara, botava lá no caixão. Era normal, ninguém parava não por uma coisa dessas”. A rotina de trabalho descrita pelos trabalhadores ouvidos constrói um cenário desumano no que diz respeito as condições de trabalho e ao regime de trabalho, quase sempre em desacordo com o previsto na CLT. Neste sentido, os acidentes de trabalho aqui estudados são entendidos como

a culminância de um longo e duro processo de exploração e das péssimas condições de trabalho a que os trabalhadores são expostos e obrigados a suportar, por falta de outras opções que lhes garantam a sobrevivência (SILVA, 2015, p. 216).

De acordo com dados dos boletins informativos da FUNDACENTRO o número de acidentes de trabalho cresceu sintomaticamente após o início das obras de construção da Transamazônica.

Isolando os dados referentes ao Estado do Pará, onde ocorreu a maior parte das obras, temos o seguinte contraste entre o período anterior e posterior a obra. Em 1969 foram registrados 10.236 AT dentro de um universo de 75.199 empregados registrados e isso significou 33 acidentes por dia útil de trabalho naquele ano. Em 1970 (a Transamazônica teve sua obra iniciada em Setembro de 1970) o número de AT saltou para 13.061, chegando a 43 acidentes por dia útil de trabalho. Já em 1971, apesar de não termos os números totais de trabalhadores registrados, o número sobe para 18.672 AT, sendo 57 fatais, demonstrando a tendência de alta. Em 1972, o boletim da FUNDACENTRO<sup>11</sup> apresentou dados exclusivos acerca da Transamazônica e apesar de informações não contidas, como o número de trabalhadores empregados na obra, mostra que, apenas no primeiro semestre de 1972, foram registrados 553 acidentes com 133 mortes, revelando que quase 25% dos acidentes foram fatais para os trabalhadores na região abrangida pela rodovia.

O cenário descrito apresenta uma tendência de alta acelerada nos ATs, fato que pode ter influenciado na decisão de apresentar, a partir de 1972, dados referentes a

---

<sup>11</sup> Boletim Informativo da FUNDACENTRO de 1970, 1971, 1972 e 1973.



Transamazônica isoladamente. Os dados acabam por demonstrar a alta letalidade dos acidentes na região da rodovia, chegando a quase 1/4 de mortos entre os acidentados, ainda que os dados sejam limitados pela ausência de informações, como a do número de trabalhadores registrados. Outrossim é que as relações de trabalho desenvolvidas entre os subempreiteiros e os trabalhadores eram muito mais nefastas à vida do trabalhador que aquelas desenvolvidas entre os trabalhadores e as grandes empreiteiras diretamente. Grande parte destes trabalhadores não aparece nos dados estatísticos devido ao não registro formal, como podemos perceber, ao analisar uma série de processos trabalhistas movidos contra as empreiteiras, relatos orais de trabalhadores que experimentaram as diferentes formas de relações de trabalho e na literatura<sup>12</sup> sobre o tema.

Seu Dão, ex-funcionário da Queiroz Galvão, afirma que nesta empresa havia “muito mais segurança, muito mais conforto” e joga luz sobre as diferentes relações de trabalho existentes no cenário da Transamazônica.

Ciprel era o nome da empresa. Essa empresa, ela derrubava as árvores e daí a Queiroz Galvão ia só fazer a limpeza das árvores. Subempreiteira da Queiroz Galvão. [...] eu ajudei eles (trabalhadores de subempreiteiras) demais da conta. Eles não tinham transporte. Não tinham como trazer alimentação... as máquinas tavam aqui no 40 (quilômetro 40) e eles tavam trabalhando aqui no 80 (quilômetro 80). 40 km de pé com a coisa nas costas trazendo rancho. Pra eles era um sofrimento aqueles homens.

É importante destacar que a fala de Seu Dão, apesar de diferenciar e classificar os trabalhadores que atuavam na obra deixa escapar que a Construtora Queiroz Galvão, contratante de várias subempreiteiras, aceitava tacitamente as formas de exploração do trabalho promovido pelas subcontratadas o que, por conseguinte, implica co-responsabilidade pelas vidas dos trabalhadores que lhes prestavam serviço indiretamente. Ademais, segundo o relato de seu Dão e de vários outros trabalhadores as condições de trabalho enfrentadas pelos subcontratados e pelos *gatos* era de conhecimento geral entre os trabalhadores e as chefias que sempre estavam nos trechos de obra.

Tal condição era resultado de um conjunto de falhas e desvios de conduta que Coningham Neto, que trabalhou na construção de pontes na Transamazônica, em sua obra

---

<sup>12</sup> Aqui tomamos como exemplo a obra “A ponte sobre o rio Tuerê” de John Colingham Netto.

de literatura-memorialista intitulada *A ponte sobre o rio Tuerê*, retrata. O autor se utiliza de uma personagem que representa seu alter-ego para descrever e emitir opiniões sobre as experiências vividas e histórias ouvidas ao longo de sua passagem pela rodovia. Tendo sido ele um contratado a partir de subempreitada descreve como se davam as relações entre empresas e trabalhadores, entre empresas e suas subempreitadas e entre empresas e Estado, especificamente no que tange a fiscalização da obra e tudo a ela relacionado. Ao citar problemas de erosão nas bases das pontes diz que “algumas empreiteiras simplesmente não compactavam o leito, repartindo o valor desse serviço com fiscais do DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem)” (CONINGHAM NETO, 2000, p. 20). Outra maneira de burlar a fiscalização era fazer “maquiagem” na obra. Por exemplo, no que diz respeito a camada de piçarra necessária para cobertura da pista “aplicavam-na com parcimônia, cobrindo o leito de terra apenas com a mais fina camada de pedregulho com que conseguisse driblar a fiscalização” (CONINGHAM NETO, op cit, p. 37).

O engenheiro Renato, que trabalhou a frente do DNER na fiscalização da execução da obra também nos relatou situações em que as empreiteiras contratadas agiam de modo a driblar a fiscalização. Ele nos disse:

Um dos equívocos era, eles ganhavam por produção, a hora que eu dissesse aquele material tem que ser jogado fora, o que acontece? Se não tiver fiscalização ele não joga. Eles ganham por metro cúbico. [...] Inclusive eu tenho um caso, não posso dizer o nome que é falta de ética. Ele deve tá por aí na Mendes Júnior. Eu acho que ele era bem mais novo. Ele era responsável pelos bueiros e o fiscal do bueiro, colega nosso, disse pra mim assim: “Doutor, o cidadão tá fazendo, rejuntando”, rejuntar, você acopla o bueiro, tem a ponta e a bolsa, né? Aí tem que passar aquele anel de cimento e areia. Esse é que é o perigo da subempreiteira. Mendes Júnior pega, mas não faz o bueiro. Manda alguém. Aquela empresa não vem nem aqui, manda outro. O Quarto ou terceiro o preço tá abaixo do custo, então se ele fizer se ele pudesse misturar cimento com argila, que é o barro, a mesma coisa, ele fazia. E eu vi que os três bueiros estavam rejuntado. Mais barro do que cimento.<sup>13</sup>

A partir das falas de diversos trabalhadores, vinculados aos órgãos fiscalizadores, as grandes empreiteiras e as subempreiteiras, além de alguns casos na justiça do trabalho

---

<sup>13</sup> Entrevista realizada em Altamira em maio de 2018.

podemos concluir que a prática da subempreitagem era uma constante e que esta prática está vinculada a dois grandes problemas centrais na execução da obra: a saúde e condições de trabalho do trabalhador na obra e a qualidade na execução da obra, que também reverbera na segurança dos trabalhadores e utilizadores da rodovia. Aqui, destacamos os impactos sobre a saúde e as condições de vida e trabalho dos trabalhadores.

A utilização em larga escala da subempreitagem dificulta também o acesso a registros oficiais sobre os acidentes, sobre o número de trabalhadores envolvidos na obra e sobre o acesso destes aos direitos básicos do trabalhador brasileiro. Ainda assim a FUNDACENTRO, a partir de 1972, criou uma categoria nova para registro de acidentes com trabalhadores no país exclusivamente relacionada aos trabalhadores da Transamazônica revelando os dados estatísticos apresentados anteriormente. Essa preocupação revelou o impacto que a obra teve no quesito Acidentes de Trabalho para o país.

O próprio acesso à Justiça do Trabalho esteve completamente comprometido pelo fato de os trabalhadores não terem registros oficiais de sua contratação. Além disso, reinava (reina?) a sensação de que ao procurar a Justiça o trabalhador sofreria retaliação e não conseguiria mais outro trabalho que garantisse o seu sustento e o de sua família, como nos relatou Seu Raimundo: “eu não entrei na Justiça porque a minha cabeça naquele tempo era outra. Eu achava que se eu entrar na Justiça eu ia ficar impossibilitado de entrar noutra firma, então eu não mexi. Eu tratei de pegar outros serviços”.

O sentimento descrito por Seu Raimundo vai ao encontro da expressão de Pierre Bourdieu, resgatada por Hartog, “Homens sem futuro”.

Para esses "homens sem futuro", como os denominava Pierre Bourdieu, "o tempo parece se aniquilar", pois "o trabalho assalariado é o suporte, senão o princípio, da maior parte dos interesses, das expectativas, das exigências, das esperanças dos investimentos no presente, assim como no futuro ou no passado que ele envolve" O desemprego contribui fortemente para o confinamento no presente e para um presentismo, agora penoso e desesperado. (HARTOG, 2013, p.148)

Quando não era o medo de não conseguir outro trabalho que atormentava os sujeitos superexplorados, era a falta de conhecimento sobre os direitos e os procedimentos para acessar a Justiça. Isso nos foi revelado por Seu Edson, que, diferentemente de Seu

Raimundo trabalhou para a mesma construtora Rabello, mas com carteira assinada. Quando perguntado sobre o pagamento dos direitos trabalhistas eles nos disse:

Pagava a ninguém, como eu acabei de dizer. O fundo de garantia, a maioria das pessoas recebia quando era a pessoa tinha um certo conhecimento com o dinheiro. Porque o fundo de garantia a pessoa só recebia quando tava na justiça. E a maioria, quase 80%, não recebia. E lá era aquele pessoal que se chama de peão, não liga pra nada. Trabalhava, ganhava o dinheiro... Sem instrução, não sabiam das coisas.

Nos arquivos da Justiça do Trabalho do Pará encontramos o processo nº 2.253, de 18 de março de 1974 que solicitava da demandada, Construtora Rabello, o pagamento de: Férias, FGTS, Salário Família, Gratificação de Natal, Gratificação Retida e anotação na CNTPS (Carteira Nacional de Trabalho e Previdência Social) . Esse não é um processo comum, pois tratava-se de um processo movido por uma viúva de um trabalhador vítima de acidente durante a execução da obra. A senhora Maria Augusta, viúva de Narciso Nunes, procurava na justiça receber os direitos que foram negados ao seu falecido marido, todavia, o fato do trabalhador ter ido para a obra sem registro oficial, além de impor ao trabalhador condições indignas de trabalho e vida na floresta, causando a sua morte após o naufrágio de uma embarcação, custou a sua família o não recebimento dos benefícios previstos na lei. A defesa da empreiteira argumentou que:

Nos quadros da excipiente não existe nem existiu jamais operário algum com o nome de Narciso Nunes Morais, desconhecendo a excipiente de que se trata, pois os dados fornecidos pela Exceta na inicial são lacônicos. [...] Os dados são os mais lacônicos possíveis, pois a excipiente não teve nenhum de seus operários mortos em serviço nesse período de trabalho para o governo, na construção do trecho Transamazônica, e situado entre as cidades Itaituba e Jacareacanga. Não declarou a exceta nem a profissão de seu marido.

A reclamação trabalhista supramencionada, não chegou a ter seu mérito analisado - os pedidos em si - uma vez que foi certificado pela Secretaria Judicial da Vara que a reclamante já havia ingressado anteriormente com demanda idêntica na Comarca de Santarém, demanda esta já com sentença transitada em julgado e, portanto, protegida pelo manto da coisa julgada, pelo que, não sendo possível se rediscutir a matéria, houve o arquivamento do novo processo. No entanto, como já mencionado acima, as falas de seu

Edson e seu Raimundo que trabalharam para a mesma empresa acionada pela viúva, é reveladora sobre a situação contratual dos chamados *gatos*. Estes estavam por sua sorte jogados num meio hostil à presença humana, desprovidos de equipamentos de proteção individual, impedidos de se comunicar com suas famílias por meses (fato que dificultava inclusive precisar o local onde estavam desempenhando a atividade laboral), superexplorados em sua força de trabalho, mal alimentados, marcados pelas moléstias inerentes ao meio ambiente experimentado e alijados dos mais básicos direitos trabalhistas que a legislação da época, supostamente, garantia.

Diante do exposto podemos concluir que era de conhecimento geral dos agentes públicos e dos representantes das empresas que também atuavam *in loco* a situação precária e indigna na qual os trabalhadores, principalmente os subempreitados, trabalhavam cotidianamente. Além das mais variadas formas de “maquiagens” feitas na obra para garantir maior lucratividade em detrimento da qualidade e segurança da obra.

### **Considerações Finais**

Apesar de passadas mais de quatro décadas da execução da obra e de, ao longo deste período, a legislação trabalhista ter passado por uma série de mudanças, inclusive no que diz respeito a garantia do fornecimento dos EPIs gratuitamente pelas empresas, durante nossa pesquisa de campo, pudemos presenciar a reprodução, em 2018, de condições semelhantes as vivenciadas pelos trabalhadores em 1970. Trabalhadores sem o uso mínimo de equipamentos de proteção individual como botas, luvas e capacetes trabalhando, sob a condição da subempretagem na manutenção de uma ponte na Tranzamazônica no trecho entre Maracajá e Vila Aratú, no estado do Pará, como podemos ver na imagem a seguir.



Figura 1 - Fonte: Foto produzida pelo autor em dezembro de 2018

Ao me aproximar e tentar obter alguma informação sobre que empreiteira estava responsável por aquela manutenção percebi alto grau de constrangimento do trabalhador abordado que afirmou não saber o nome da empresa para qual trabalhava e chamou outro trabalhador, que também constrangido, respondeu ser JR Engenharia e se afastou. O comportamento dos trabalhadores revela pelo menos duas coisas. Primeiro que eles percebem a situação precária na qual estão inseridos na atividade profissional e segundo o receio de falar sobre a condição de trabalho e sofrerem represálias. Assim como antes o receio de falar, denunciar e perder o emprego de outrora é também o de agora forçando estes homens e mulheres a viverem uma espécie de “presentismo”.

Ao tratar da execução da Transamazônica observamos a construção de duas categorias de trabalhadores: A primeira, composta por aqueles que, vinculados diretamente às empresas licitadas, não tinham a garantia de ter respeitados todos os seus direitos previstos em lei, mas que em contraste com a segunda categoria gozava de melhor condição de trabalho. E a segunda, formada por milhares de trabalhadores subempreitados, sem vínculos empregatícios formais, muito mais vilipendiados pelo processo de exploração capitalista imposto aos que estão “à margem”, mas ao mesmo

tempo no centro do processo produtivo. As duas categorias de trabalhadores continuam existindo nos dias atuais tal qual ocorrera na década de 1970.

Situações como a descrita neste ensaio não são exceção ao longo da Transamazônica mesmo no século XXI. Neste sentido os estudos das mais diversas áreas do conhecimento relacionados ao mundo do trabalho, em especial aqueles relacionados à saúde e segurança do trabalhador, são ferramentas importantes na denúncia dos abusos cometidos pelos empresários e seus prepostos e na proposição de propostas para melhorias nas condições de desenvolvimento das atividades laborais de milhões de trabalhadores.

### **Referências Bibliográficas**

BRASIL. **Decreto-lei 1.106, de 16 de junho de 1970.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/Del1106.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1106.htm)

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L5107.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L5107.htm)

BRASIL. **LEI Nº 6.514, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1977.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L6514.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6514.htm)

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **A ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985.** Tese de doutorado apresentada ao programa de Pós-graduação em História Social na Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2012.

CHON, Amélia; HIRANO, Sedi; KARSCH, Ursula S.; SATO, Ademar K. **Acidentes de Trabalho: Uma forma de violência.** Ediotra Brasiliense, São Paulo, 1985.

CONINGHAM NETTO, John. **A PONTE SOBRE O RIO TUERÊ: Drama na Abertura da Transamazônica.** Ed. Komedi, Campinas-SP, 2000.

FUNDACENTRO. **Boletim Informativo** 1970, 1971, 1972 e 1973.

HARTOG, François. **Regimes de historicidade: prsentismo e experiências do tempo.** Autêntica Editora, Belo Horizonte-MG, 2013.

MONTEIRO, Juliana Santos. **Fundacentro: Função Social da Política sobre Acidentes de Trabalho no período ditatorial brasileiro (1966 a 1976).** Dissertação de mestrado defendida no programa de História Social na PUC-SP. São Paulo, 2013.

O LIBERAL. **Trabalhadores da Transamazônica terão benefícios do INPS.** 20/04/1971.

SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. **Acidentes, adoecimento e morte no trabalho como tema de estudo da História.** In: OLIVEIRA, TB., org. *Trabalho e trabalhadores no Nordeste: análises e perspectivas de pesquisas históricas em Alagoas, Pernambuco e Paraíba* [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2015, pp. 215-240.

VALERIANO, Maya Damasceno. **O processo de precarização das relações de trabalho e a legislação trabalhista: o fim da estabilidade no emprego e o FGTS.** Dissertação de mestrado apresentada ao programa de Pós-graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2008.

VELOSO, João Paulo dos Reis. **A Estratégia do Desenvolvimento e o Programa de Integração Nacional.** Revista do Serviço Público, Brasília, 1970.