

“ESTRADA DA PACIFICAÇÃO”: A EXPERIÊNCIA DA CLASSE TRABALHADORA NA CONSTRUÇÃO DA TRANSAMAZÔNICA

“PACIFICATION HIGHWAY”: THE WORKING CLASS EXPERIENCE DURING THE CONSTRUCTION OF THE TRANSAMAZÔNICA.



Magno Marçal Braga¹

Resumo: Este artigo procura refletir sobre a experiência da classe trabalhadora durante as obras de construção da rodovia Transamazônica (1970-1974). Construída durante a ditadura civil-militar brasileira, a rodovia foi apresentada pelo Estado brasileiro através do Programa de Integração Nacional (PIN) e veiculada na grande mídia como a “estrada da pacificação”, representação do “Brasil Grande” e resultou na transferência de milhares de trabalhadores de diversas regiões do país, principalmente do Nordeste, para execução da obra. O projeto prometia resolver dois problemas que o país experimentava: a tensão social no Nordeste (que se agravava com a seca de 1970) e a efetiva integração da região Norte, vista como “espaço vazio”, à lógica do capitalismo brasileiro. Após o governo Médici a obra foi abandonada e resultou em um lastro de problemas ambientais e sociais que compõem o cenário amazônico na atualidade.

Palavras-chave: Amazônia; Trabalhadores; Transamazônica.

Abstract: This article seeks to analyze the working class experience during the construction of the *Transamazônica* highway (1970-1974). Built during the Brazilian civil-military dictatorship, the highway was presented by the Brazilian State through the National Integration Program (PIN) and broadcasted in the mainstream media as the “road to pacification”, representing “Big Brazil” and resulted in the transfer of thousands of workers from different regions of the country, mainly from the Northeast, to carry out the work. The project promised to solve two problems that the country was dealing with: the social tension in the Northeast (which was aggravated by the drought of 1970’s) and the integration of the North region, seen as an “empty space”, based in the logic of Brazilian capitalism. After the Médici government, the work was abandoned and resulted in a huge number of environmental and social problems that build the Amazonian scenario today.

Keywords: Amazon; Workers; *Transamazônica*.

¹ Doutor em História Contemporânea pela Universidade de Coimbra (2021). Mestre em História pela Universidade Federal de Pernambuco (2012), com ênfase em História do Norte/Nordeste no Brasil republicano, e graduado em História pela mesma instituição (2007). Professor do Instituto Federal de Alagoas (IFAL) e membro do grupo de pesquisa *Culturas, Identidades e Dinâmicas Sociais na Amazônia Oriental Brasileira*. E-mail: magnomichellmarcalbraga@gmail.com.



O nascimento do projeto Transamazônica

A ideia de se construir uma conexão Leste-Oeste no Brasil que representaria também a interligação entre os oceanos Atlântico e Pacífico, através dos vizinhos sul-americanos, não nasceu com a rodovia Transamazônica. Ferrovias e projetos de navegabilidade na bacia do rio Amazonas estiveram na pauta em momentos históricos anteriores, mas encontraram no auge da ditadura civil-militar brasileira (1970-1974) o ambiente para sair do papel.

O projeto da rodovia Transamazônica (BR- 230) foi apresentado ao país em meados de 1970, como principal obra do Programa de Integração Nacional - PIN, depois de uma viagem do presidente da República Emílio Garrastazu Médici ao Nordeste do Brasil para “ver de perto” o flagelo do povo nordestino que vivia uma das piores secas do século XX.

O momento era de contrastes e enquanto o país vivia o período de maior endurecimento do regime, com prisões, assassinatos e desaparecimento de opositores ao regime, do ponto de vista do crescimento do Produto Interno Bruto - PIB, o país estava no melhor momento histórico com índices de crescimento que marcavam a casa de dois dígitos anuais. Todavia a desigualdade social urbana e rural apresentavam-se como fatores de risco ao projeto desenvolvimentista orquestrado pela elite burocrática da ditadura.

A Transamazônica foi apresentada como ferramenta para o alívio das tensões sociais do Nordeste, uma vez que previa a migração dirigida de uma massa de trabalhadores pobres para ocupar a região úmida da Amazônia brasileira, pintada pelo Estado como vazio demográfico e ignorando as dinâmicas sociais que já havia na imensa e polissêmica região e, ao mesmo tempo, prometia solucionar a questão da integração da região amazônica ao contexto do desenvolvimento capitalista brasileiro.

Outrossim o projeto fora apresentado como nacionalista, patriótico e de acordo com as diretrizes da Doutrina de Segurança Nacional, servindo a combater as supostas ambições internacionais na Amazônia brasileira, além de ser estratégico geopoliticamente no contexto sul-americano, prevendo conexões com o Peru para alcançar o Pacífico.



Em 1969, após um encontro entre os ministros de Estado de Brasil, Bolívia e Peru, ficou acertada a tentativa de promover uma grande obra que interligasse os países e fizesse com que a distância entre o Atlântico e o Pacífico fosse percorrida em uma semana, em contraste com os quarenta e cinco dias que eram necessários, em média. Como resultado dos debates surgiu a Ata de Rio Branco, documento que teve a assinatura de Mario Andreazza, Ministro dos Transportes do Brasil, Alberto Maldonado Yanez, Ministro do fomento e obras públicas do Peru e Gustavo Mendez, Ministro de Obras públicas, comunicações e transportes da Bolívia. O Acordo prometia incrementar a economia dos três países sul-americanos e foi noticiado pela imprensa brasileira.

O momento histórico de criação do Programa de Integração Nacional foi o de mudança nas políticas públicas de planejamento econômico, social e de segurança interna que vinham desde o fim dos anos 1960.

os militares enfrentavam dificuldades com a baixa popularidade (exposta com a perda das eleições de 1965), com os problemas econômicos e com a possibilidade de uma “erosão ainda maior de sua capacidade de direção”, frente ao crescimento dos movimentos de oposição, e partiram para um maior uso da força, com a edição dos atos institucionais. Este seria o início de um período que ficou conhecido posteriormente como anos de chumbo².

O Brasil apresentava grandes índices de crescimento do PIB e o governo utilizou-se da conquista do tricampeonato da copa do mundo de futebol de 1970 para impulsionar a onda de otimismo que o país vivia. Era o “milagre brasileiro” que anunciava o “Brasil Grande”.

Houve uma nítida mudança em relação às políticas desenvolvidas pelos governos anteriores de Castelo Branco 1964-1967 e Costa e Silva (1967-1969). O primeiro governo buscou o enxugamento do gasto público e austeridade fiscal para combater a inflação e o arrocho salarial. Esta política foi mudando no curto governo de Costa e Silva e encontrou ares completamente novos na gestão Médici, que buscou implementar um modelo desenvolvimentista com apelo patriótico e forte participação do Estado.

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

² SOUZA, César Augusto Martins. **A estrada invisível: memórias da Transamazônica**. Tese de doutorado em História pela Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012, p.38.



Amazônia brasileira ao contexto de desenvolvimento capitalista das demais regiões do país, através da construção de um grande eixo rodoviário composto, principalmente pela Transamazônica (BR - 230) e a Cuiabá-Santarém (BR - 163).

Para a construção da obra previa-se o emprego imediato de milhares de nordestinos em condições de miserabilidade, além disso o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) promoveria um grande projeto de colonização da região amazônica acarretando 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 km² da Amazônia e a da incorporação à economia de mercado de aproximadamente 13 milhões de habitantes da região semi-árida do Nordeste³.

Os objetivos principais eram a ampliação da infraestrutura amazônica com a abertura de extensas rodovias pioneiras, financiamentos de negócios privados e a colonização, sob coordenação do INCRA, das margens rodoviárias com populações de diversos lugares do país, principalmente imigrantes pobres vindos do Nordeste. O programa foi apresentado segundo o binômio ideológico da Doutrina de Segurança Nacional: desenvolvimento e segurança nacional.

No primeiro momento duas grandes rodovias foram então projetadas para serem construídas na Amazônia, a rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) e a Transamazônica (BR 230). Estas duas rodovias foram projetadas para fazer o desenho de uma grande cruz atravessando a região amazônica, rasgando a floresta no sentido norte-sul e leste-oeste respectivamente, integrando-se aos maiores rios da bacia amazônica, como Madeira, Purus, Xingu, Tapajós, Araguaia e Tocantins.

O desenho em formato de cruz, buscava abranger os maiores estados da região e ocupar espaços localizados distantes das maiores cidades da região amazônica, como Belém e Manaus. No município de Rurópolis, surgido a partir das obras para servir de base ao projeto de colonização, as duas rodovias se

³ Discurso do Ministro Reis Velloso no plenário da Câmara Federal em 15 de julho de 1970. Disponível em: <https://revista.enap.gov.br/index.php/RSP/article/view/2569> , p. 15. Acessado em 27/06/2020.



cruzam, bem próximo a uma das principais cidades da Amazônia, Santarém, no estado do Pará.

Apresentado no Plano de Metas e Bases para a Ação de Governo de 1970 e em sintonia com a política nacional de desenvolvimento contida na Doutrina de Segurança Nacional, O PIN se propunha a:

1- Deslocar a fronteira econômica, e, notadamente, a fronteira agrícola, para as margens do rio Amazonas, realizando, em grande escala e numa região com importantes manchas de terras férteis, o que a Belém-Brasília e outras rodovias de penetração vinham fazendo em pequena escala e em áreas menos férteis.

2- Integrar a estratégia de ocupação econômica da Amazônia e a estratégia de desenvolvimento do Nordeste, rompendo um quadro de soluções limitadas para ambas as regiões.

5- Reorientar as emigrações de mão de obra do Nordeste, em direção aos vales úmidos da própria região e à nova fronteira agrícola, evitando-se o seu deslocamento no sentido das áreas metropolitanas superpovoadas do Centro-Sul⁴.

A estratégia do Estado em realizar a incorporação do território amazônico à lógica do capital nacional contava, respectivamente, no tocante à força de trabalho e ocupação populacional da região, com os trabalhadores do Nordeste, área de repulsão de um exército de mão de obra, para construção da rodovia e posterior colonização naquilo que Marx chamaria, se referindo aos trabalhadores de origem rural que vivem em constante nomadismo, em busca de sobrevivência e comumente utilizados em grandes obras, de “Infantaria ligeira do capital” ou “coluna móvel da pestilência” em virtude das condições degradantes a qual estavam submetidos.⁵

Para o Estado brasileiro a Transamazônica seria símbolo de um projeto de integração nacional uma vez que, supostamente, geraria riquezas e desenvolvimento para a Amazônia, aliviaria as tensões sociais do Nordeste e frearia o fluxo migratório para região centro-sul que já sentia os efeitos do êxodo rural. O PIN voltava os olhos para exploração do território amazônico tendo como norteadores exemplos de projetos anteriores como o caso de rodovia Belém-Brasília e, apesar de procurar reorientar o fluxo migratório do Nordeste para a região norte, não houve apresentação de soluções que atacassem as causas que geram a emigração.

⁴ BRASIL. Presidência da República. **Plano de Metas e Bases para Ação de Governo 1970-1971**, 1971. p.29.

⁵ MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da economia política; Livro 1: O processo de produção do capital. São Paulo. Ed. Boitempo, 2011, p.483.



Essa opção rodoviária teve sua gênese no governo de JK e desde então houve “total desinteresse em sequer examinar a possibilidade técnica e o custo de soluções hidroviárias como fatores de integração”⁶. O PIN replicou mecanismos e formas de entender a Amazônia que foram empregados ao longo da trajetória de ocupação da região. Tais projetos desenvolvimentistas apresentam algumas características mais ou menos comuns, e que podem ou não ser potencializados a depender do regime político que o implementa. Estes, por sua vez pretendem ser capazes de gerar sujeitos e territorialidades, agindo como dispositivos que moldam ou pretendem moldar sujeitos e territórios. Segundo Giórgio Agamben dispositivo é

Qualquer coisa que tenha de algum modo a capacidade de capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar e assegurar os gestos, as condutas, as opiniões e os discursos dos seres viventes. Não somente, portanto, as prisões, os manicômios, o panóptico, as escolas, as confissões, as fábricas, as disciplinas, as medidas jurídicas etc, cuja conexão com o poder é em um certo sentido evidente.⁷

As megaobras, enquanto dispositivos utilizados pelo Estado nas relações de poder, apresentam características comuns que as tornam locus privilegiado de análises para profissionais das ciências humanas e sociais uma vez que criam microcosmos capazes de serem observados. Entre as características podemos destacar que

Os grandes projetos de desenvolvimento (projetos mineiro-metalúrgicos, petroquímicos, grandes usinas hidrelétricas, estradas, portos, hidrovias, ferrovias etc.) são dispositivos territoriais capazes de suspender, em termos políticos, jurídicos e normativos, toda a complexidade e diversidade territorial dos espaços nos quais se instalam⁸.

No caso da Transamazônica não foi diferente. Uma série de decretos-leis foram criados e a região, considerada área de segurança nacional, gozava de condições jurídicas específicas e sob intervenção federal. No período de início das obras da rodovia foi editado o Decreto-lei Nº 1.131, de 30 de outubro de 1970, que classificava Marabá, Altamira e Itaituba, três das cidades mais importantes localizadas no Pará e atravessadas pela Rodovia Transamazônica, como

⁶ CAMPOS, Roberto. **La Rage de Vouloir Conclure** in MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo & CAMPOS, Roberto. Transamazônica. Ed. Brasiliense. São Paulo, 1970, p. 116.

⁷ AGAMBEN, Giorgio. **O que é um dispositivo?** Florianópolis. Rev. Outra Travessia. 2005, p.13.

⁸ MALHEIRO, Bruno Cezar e CRUZ, Valter do Carmo. **GEO-GRAFIAS DOS GRANDES PROJETOS DE DES-ENVOLVIMENTO: TERRITORIALIZAÇÃO DE EXCEÇÃO E GOVERNO BIO/NECROPOLITICO DO TERRITÓRIO.** GEOgraphia, vol: 21, n.46, 2019: mai./ago, p. 2.



Municípios de Interesse da Segurança Nacional, atendendo ao dispositivo da Lei de Segurança Nacional e na esteira da Doutrina de Segurança Nacional.

Com isto, passavam a sofrer intervenção e seus prefeitos eram nomeados e não mais eleitos pelo povo. Em grande medida essa condição se justificava nos discursos do Estado pela luta contra o inimigo interno (comunistas) e contra um suposto projeto de internacionalização da Amazônia, o que feriria a soberania brasileira sobre a maior floresta tropical do mundo.

Entre as características de grandes obras, como a Transamazônica, destacamos algumas: 1- Arquitetura alienígena em relação ao lugar onde se executa o projeto; 2- Mobilização em massa de trabalhadores, configurando um caso paradigmático capaz de reunir características analisáveis da sociedade como um todo e seu processo histórico, no caso o processo de expansão do capitalismo na Amazônia brasileira; 3- Apelo nacionalista e promessa de redenção do lugar receptor do megaprojeto; 4- Experimentação de níveis excepcionais de exploração da classe trabalhadora e de violação de direitos; 5- Estratificação da classe trabalhadora que cria categorias de trabalhadores mais descartáveis que outros.

Nos ambientes de trabalho como os da Transamazônica, caracterizados por regimes de isolamento e superexploração da força produtiva a individualidade da vida cede mais espaço à coletividade que se impõe e o controle da vida operária se dá na forma de legitimação da dominação, uma espécie de tutela que é composta pela imposição de valores morais, higiênicos e disciplinares que garantam a alta produtividade. Como veremos há, todavia, oscilações entre a disciplina e o controle e a permissividade com a intenção de distensionar situações limite que as próprias circunstâncias impõem.

Passaremos a refletir sobre as experiências da classe trabalhadora que foi mobilizada em torno do projeto ditatorial imposto à Amazônia. Neste sentido as narrativas dos trabalhadores serão tomadas como um fio condutor neste trabalho. Desse modo, a História oral ocupa papel de relevância na produção de fontes históricas para análises de processos da história recente. Os relatos orais oportunizam entender como indivíduos e grupos interpretam e elaboram suas próprias experiências.

É através da linguagem que os sujeitos dão sentido a si e ao mundo, desta forma quando o sujeito verbaliza sua relação com o mundo e demais sujeitos está



construindo a si próprio. Entretanto, apesar da potencialidade que o depoimento oral tem, a fonte histórica produzida a partir dos relatos possuem limites e devem passar pelo mesmo rigor crítico que as fontes documentais, como alerta Alessandro Portelli⁹.

O edital para contratação das empresas construtoras da rodovia Transamazônica foi publicado no dia 20 de junho de 1970 e previa que as empresas vencedoras deveriam “recrutar os trabalhadores na região seca do Nordeste”. O contrato foi celebrado em 06 de agosto e poucas semanas depois a obra estava iniciada. O quadro 1 mostra as empresas ganhadoras, por lote a construir.

Quadro 1 - Primeiro edital de construção da Transamazônica

Empresa	Trecho	Extensão	Valor do contrato
EIT	Ponto 54 oeste 4 s (Rurópolis) -> Itaituba	230 KM.	Cr\$ 45.861.000,00
Cristo Redentor	Rio Repartimento -> Marabá	300 KM	Cr\$ 43.000.000,00
Queiroz Galvão	Altamira - >Ponto 54 oeste 4 s (Rurópolis)	270 KM	Cr\$ 44.064.250,28
Mendes Júnior	Rio Repartimento - > Altamira	300 KM	Cr\$ 43.792.832,02

Quadro 1: Empresas responsáveis pela primeira fase da construção da Transamazônica, por trecho. Fonte: Jornal O Liberal, 15/08/1970.

A segunda licitação, feita em 1971, teve a seguinte configuração: Construtora Rabelo, no trecho Itaituba - Jacareacanga, Construtora Camargo Correa S.A., no trecho Jacareacanga - Rio Aripuanã e Construtora Parapanema, no trecho Rio Aripuanã - Humaitá-AM¹⁰.

A maior parte do trabalho de execução da obra se dava em ambiente de selva, isolados centenas de quilômetros do centro urbano mais próximo. Devido ao grande número de trabalhadores não registrados oficialmente não temos os números exatos da quantidade de trabalhadores deslocados para o empreendimento. Entretanto o curso da pesquisa sugere que esse número

⁹ PORTELLI, Alessandro. **A morte de Luigi Trastulli e outros ensaios: ética, memória e acontecimento na história oral/** Introd. Miguel Cardina; sel. e trad. Miguel Cardina e Bruno Cordovil. Lisboa: Unipop, 2013.

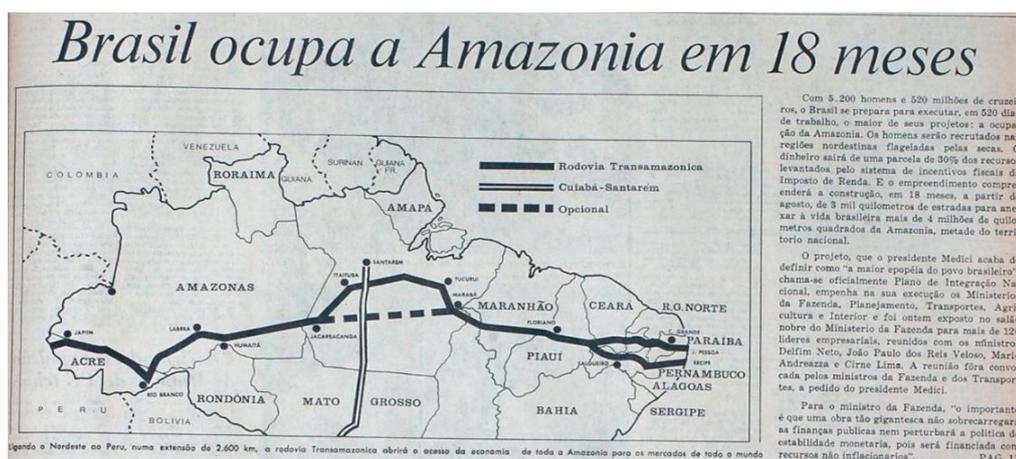
¹⁰ SOUZA, *op cit.*



poderia ser maior que o dos trabalhadores com registro formal. Era um exército anônimo e descartável.

O jornal Folha de São Paulo, em 19 de junho de 1970 (Imagem 1) apresentou um esboço do mapa da rodovia e afirmava que “com 5.200 homens e 520 milhões de cruzeiros, o Brasil se prepara para executar, em 520 dias de trabalho, o maior de seus projetos: Ocupar a Amazônia. Os homens serão recrutados nas regiões nordestinas flageladas pelas secas.

Imagem 1



Fonte: Folha de São Paulo, 19 de junho de 1970

Como é comum nas memórias individuais os testemunhos são cheios de contradições e emoções ambivalentes. Pollak chama a atenção para este fenômeno em países que sofreram com guerras como Espanha, Alemanha, Áustria. Estendemos este entendimento a sociedades que passaram por ditaduras longas, onde há grandes disputas de memória, como o caso do Brasil. Para Pollak,

pode-se imaginar, para aqueles e aquelas cuja vida foi marcada por múltiplas rupturas e traumatismos, a dificuldade colocada por este trabalho de construção de uma coerência e de uma continuidade de sua própria história. Assim como as memórias coletivas e a ordem social que elas contribuem para construir, a memória individual resulta da gestão de um equilíbrio precário, de um sem-número de contradições e tensões¹¹.

Logística de “guerra”: chegam homens e máquinas

A primeira etapa do processo foi o recrutamento de milhares de trabalhadores de diversas partes do país, em especial do Nordeste, para executar

¹¹ POLLAK, Michel. **Memória, Esquecimento, Silêncio**. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 11.



a obra. As notícias sobre a Transamazônica eram largamente veiculadas por todo o aparato midiático do país (Jornais, Revistas, Rádios e a incipiente TV). Neste caso estudado o rádio teve papel fundamental na comunicação com o povo. Seu Luis disse que “*Na época era no rádio. Nem televisão nós tínhamos. Era no rádio que se ouvia falar em construção da Transamazônica, que era a maior obra da América do Sul e tal e coisa*”.

As empresas ganhadoras das licitações efetuaram recrutamento em várias localidades do país onde tinham escritórios, mas também se utilizaram do expediente da subcontratação de empresas para execução de parte da obra e da figura dos *gatos* para intermediar a contratação de trabalhadores.

As consequências das subcontratações, como veremos nas páginas subsequentes, foram terríveis para a classe trabalhadora e fez surgir uma espécie de subcategoria de trabalhador, mais precarizado, vilipendiado em seus direitos, mais suscetível a doenças, acidentes e morte. Ademais a maioria dos trabalhadores contratados por intermediários não possuía registro em Carteira de Trabalho e engrossava o caldo das subnotificações acerca de acidente de trabalho nas estatísticas oficiais.

No universo de trabalhadores de baixa qualificação que formam a massa de trabalhadores mobilizados por empreiteiras há aqueles que, no curso da atividade laborativa, conseguiram se profissionalizar e mudar de *status quo*, como alguns entrevistados por nós. Seu Dão é uma dessas personagens que representariam o “sucesso” do trabalhador na trajetória laborativa.

O meu primeiro serviço na Queiroz Galvão foi britador. Ajudante de britador. É fazendo brita. Fazendo brita. Daí fui... fui crescendo, fui subindo. Com poucos anos eu tava como operador de máquina. [...] em 74, o DNER, o Incra tava contratando eles. Aí eu fiz o concurso do Incra. O DNER criou o concurso, eu fiz o concurso do DNER. [...] Aí fiquei... fiquei no DNER. De 74, fiquei até me aposentar em 2003. [...] Eu... eu iniciei como operador de máquina, mas logo em seguida...me botaram como encarregado de... de equipe.

Uma vez que grandes obras de infraestrutura mobilizam exércitos muito grandes de trabalhadores e elas, por sua vez, tem data para serem finalizadas a questão da desmobilização da massa de trabalhadores se torna imperativa nos projetos. No caso da Transamazônica a parte absorvida pelas instituições públicas como INCRA e DNER foi insuficiente em relação ao número total de desmobilizados. Para garantir a fixação dos trabalhadores na região o Governo Federal prometia distribuir terras nas margens da própria rodovia, através do INCRA, os transformando em colonos. No entanto, após o término dos trechos muitos eram transferidos para outras obras (na época havia um



boom de obras infraestruturais) ou migravam para os centros urbanos, fazendo inchar as pequenas cidades amazônicas e implicando no aumento das demandas sociais de toda ordem.

Para se ter uma ideia, no que toca a oferta de serviços de saúde, um estudo socioeconômico da região das rodovias Cuiabá-Santarém e da Transamazônica publicado em 1974 (ano em que as obras da rodovia foram interrompidas) pela SUDAM/FSESP revelou que dos 15 municípios estudados, “oito (8) dos municípios contavam com recurso hospitalar, dos quais, entretanto, algumas unidades funcionando precariamente, muitas vezes apenas com pessoal auxiliar ou leigo e atendendo somente casos obstétricos.”¹².

Ou seja, quase metade dos municípios não tinham a oferta dos serviços e entre os que tinham alguns ofereciam de maneira precária. Entre as conclusões do estudo citado destacamos

as dificuldades de fixação de profissionais e de manutenção de serviços por parte dos governos estaduais, evidenciadas pelo grande número de municípios sem médico e pelo fato de serviços criados pelos próprios governos estaduais ou transferidos da esfera federal, estarem fechados.¹³

No caso de Seu Luis, o recrutamento ocorreu na capital do Paraná, Curitiba. Passou por uma seleção e, após percorrer as etapas que envolveram uma ida à Belo Horizonte, foi contratado pela empresa Mendes Júnior para exercer a função de mecânico na obra. No entanto, grande parte dos trabalhadores recrutados para a obra da Transamazônica tiveram outro tipo de experiência.

Seu Edson, um pernambucano que trabalhou como motorista na Construtora Rabello afirmou que “*quem trabalhava na empreiteira era registrado. Agora, quem não trabalhava registrado, trabalhava como gato, aí não era registrado, trabalhava avulso.*”. Após a fase arregimentação dos trabalhadores era necessário fazer o deslocamento de máquina e pessoal para o local da obra.

A chegada de maquinário e a construção do acampamento eram os passos iniciais para garantir condições de alojamento e organização de pessoal para abertura da primeira picada e marcação topográfica, seguida da derrubada da mata. Os primeiros a caminhar na mata eram os auxiliares de topógrafos e topógrafos, juntamente com os mateiros que abriam a picada e faziam a marcação para a chegada das máquinas e demais trabalhadores. A maior parte das obras de

¹² BRASIL-SUDAM. **Estudo socioeconômico do eixo da Transamazônica e da Cuiabá-Santarém**. Belém, 1974, p. 10.

¹³ *Ibidem*, p. 25.



construção se dava em área de floresta, cercada por centenas de quilômetros de mata densa, rios e igarapés, por isso o acesso inicial se dava pelo caminho das águas. Os trabalhos se iniciavam com a abertura de uma clareira na mata onde seria construído o acampamento.

Estes, por sua vez eram compostos de barracões, onde se construíam as oficinas, a cantina e o refeitório que preparava e servia as alimentações e o alojamento para descanso, normalmente composto por uma lona e madeiras fincadas no chão para servir de base para montagem das redes. Em muitos casos improvisava-se uma pista para pouso de pequenas aeronaves que tinham a função de transportar autoridades, chefias do canteiro de obras, notícias, suprimentos e doentes ou acidentados graves.

Seu Pedro, que já havia trabalhado na construção da rodovia Belém - Brasília pela Rodobrás, atuou na Transamazônica pela empresa S/A Paulista como ajudante de máquinas e descreveu o acampamento do canteiro de obras.

naquele tempo que tudo era difícil, é a mata, né, era o alojamento, fazia... do começo era até de lona e nós entrava [sic] pra debaixo, depois quando era... já na cidade, já... mais... já fazia um barracão de... brasilit, madeira.... Porque aquilo ali era... Era provisório. Dali nós já ia [sic] mais pra frente, tocando a rotina.

Fazer chegar grandes tratores, como os Carterpillar D-8 até o ponto da obra foi um dos problemas encontrados pelos empreiteiros. Para superar as dificuldades foi montada uma logística de guerra. Parte do maquinário chegava desmontado e era remontado no canteiro de obras, todavia essa operação encarecia e atrasava o cronograma da obra.

A solução, segundo Wilson Quintella, foi dada pela própria empresa norte americana: “transportar os tratores montados em barcaças de desembarque utilizadas pelos aliados na invasão da Normandia no dia D, que estavam disponíveis como sobras de guerra e custavam uma pechincha”¹⁴. Neste caso, segundo Quintela, um navio cargueiro partiu da Flórida - EUA com os Tratores e rebocando as barcaças que foram utilizadas no transporte local do maquinário.

Seu Luis, curitibano que trabalhou no início das obras, na região do Rio Repartimento, narrou cenário parecido com o encontrado nas “*Memórias do Brasil Grande*” de Wilson Quintella. Segundo Seu Luis,

não tinha como encostar a balsa, que era muito peso, na cabeceira do rio. Então tinha que parar dentro e o equipamento tinha que descer por dentro da água. Então esse equipamento já veio montado com snorke [sic], a descarga bem alta, tudo bem alto pra entrar por dentro do rio e descer. E o operador só acelerava tudo e saía do outro lado.[...] não

¹⁴ QUINTELLA, Wilson. **Memórias do Brasil Grande: A história das maiores obras do país e dos homens que as fizeram.** São Paulo: Saraiva, 2008, p. 268.



tinha onde dormir, não tinha... não tinha acampamento. Acampamento era assim: era uma rede, tu armava nos pau [sic], todo mundo junto e várias pessoas.... No começo lá, nós estávamos assim, mais ou menos eu acho que em torno de cinquenta, sessenta pessoas, quando chegamos... da primeira leva. Depois começou a chegar mais gente, mas no início foi cinquenta, sessenta pessoas. Então, o quê que fazia? Fizeram uma cobertura de palha, nessa mesma balsa que foi, foi um gerador de luz... e montou uma luz ali, um gerador a diesel.

Trabalhadores e a rotina nos canteiros de obra

O perfil do trabalhador recrutado pela construção civil é majoritariamente formado por homens, jovens e nas circunstâncias da Transamazônica solteiros ou que tenham deixado a família em sua localidade de origem. Apesar de constituírem grande parte do contingente de trabalhadores, os nordestinos pobres que aceitaram o desafio da construção da Transamazônica como única saída para a fome não representam a totalidade da massa trabalhadora. Há um mosaico de motivações individuais, subjetivas e generalizar o trabalhador da Transamazônica seria cair na tentação de reduzir a realidade.

Ao longo desta pesquisa também percebemos a atuação de mulheres, normalmente em atividades ligadas à manutenção do acampamento como as refeições, no entanto a presença feminina se configurava em exceção nos acampamentos da obra. O isolamento continuado por meses, a ausência das famílias, a falta de atividades de lazer nas horas de não serviço e a dificuldade de manter relacionamentos sexuais configuraram um ambiente de pressão psicológica que por vezes desencadeou conflitos mais sérios. O ambiente psicológico foi descrito por Seu Dalvâneo, engenheiro que chefiou uma turma de trabalhadores.

Operário, operário braçal a gente levou daqui (Nordeste), topógrafos, niveladores, auxiliares, gente pra trabalhar no escritório, não tinha ninguém. Era recrutar daqui e levar pra lá. Teve gente que trabalhou comigo que matou gente, teve gente que tocou fogo em avião, ficou doido, pirou. Ficava isolado lá muito homem junto e a diversão era tomar cachaça. [...] Teve um que pirou que eu tive que trazer ele aqui sedado. Ele ficou perturbado, rapaz. Aí eu tive que dá uns calmantes pra ele. Resumindo, eu viajei com ele de avião, dormi com ele lá em Belém e vez por outra botava um cachetizinho na boca dele pra ele ficar meio doidão, meio sedado porque ele tinha sido recrutado aqui e eu tinha que entregá-lo aqui (Pernambuco). [...] Eu contratei um índio, meio safado, mas só pra fazer..pra ser caçador. Interessante que quando ele chegava assim a tardinha aí a gente falava “tem nada hoje não pra sopa?” Ele entrava no mato nu, ele tinha assim essa psicose. Ele já tava...é...mais ou menos civilizado. Ele tirava a roupa não demorava muito tempo ele vinha com a caça. O bicho é jeitoso. [...] Quando você ta numa situação dessa você tem que se nivelar com o pessoal, senão você não tinha como ter um certo controle. Ia ser na



força? Não podia ser. Claro que eu andava armado, lá todo mundo andava armado. Eu tinha dois revólveres, só andava com meu 38 de lado. Atirei como o diabo. E tinha outras armas mais pesadas lá no acampamento. Mas pra a gente conseguir alguma coisa tem que ser, tem que se dar as mãos, senão você não consegue tanger esse povo.

O depoimento de seu Dalvâneo deixa claro que a massa de trabalhadores era contratada na região Nordeste e levados para floresta pela própria empresa contratante. Também deixa escapar a visão hierárquica que possui acerca dos trabalhadores “braçais”. O engenheiro constrói sua identidade na medida em que se distancia dos demais sujeitos envolvidos na obra. *Operário braçal*, pessoa que *matou gente, tocou fogo em avião, ficou doido, pirou*. Sua fala joga luz sobre a pressão psicológica a qual estavam expostos os trabalhadores envolvidos. Os trabalhadores *braçais* são descritos como personagens limitados em sua razão, que precisam ser “tangidos”. Quando diz “você tem que se nivelar com o pessoal” expõe a hierarquização naturalizada por si.

Há, todavia, um conjunto de lógicas e valores que os tornam até certo ponto compreendidos, já que cita a necessidade de flexibilizar, negociar com os trabalhadores quando destaca o tempo de isolamento e as formas de superá-lo, como com o uso de bebidas alcoólicas, normalmente proibidas oficialmente, mas toleradas como cano de escape de tensões, o que por vezes poderia se reverter no contrário, incrementando situações de conflito como os descritos pelo próprio engenheiro. O outro personagem que aparece na fala de Seu Dalvâneo é o indígena contratado para caçar. Este, por sua vez é apresentado como o outro mais distante que os (des)encontros da fronteira fazem ver. Incompreendido na forma de ser e animalizado.

A presença de centenas de homens isolados pela selva por semanas e meses teve impacto também no surgimento de prostíbulo e no aumento da prostituição infantil. Alguns bares surgiram em vilarejos e nos raros dias de folga havia uma demanda reprimida por todo tipo de lazer.

Era um prostíbulo. Era um burêco (sic) ali, entende?! Era só o que tinha. E daí ali, chegava final de semana, o cara não era bobo, o dono, ele trazia menina de Altamira, de outros lugares por ali, né, que vinham de barco... final de semana sempre... vamos supor, durante a semana a casa tinha cinco, seis mulher [sic], final de semana tinha vinte, trinta. [...] Era, era comum frequentar ali, que era a única opção que tinha, né?! É o que eu digo, era aquele vale que tu tinha (risos)... tirava pra tomar cerveja e... e procurar um...

A questão da prostituição apareceu em diversas conversas com os trabalhadores entrevistados. Algumas vezes notamos certo constrangimento em



falar sobre o assunto formalmente, todavia em conversas informais o tema aparece com frequência. O cineasta Jorge Bondansky, juntamente com Orlando Senna, produziu e dirigiu o filme *Iracema: uma transa amazônica*. Na obra, filmada em 1973 na região sob influência da Transamazônica a prostituição é ponto importante e o fio condutor é a trajetória feita por um caminhoneiro. O filme, considerado pela Associação brasileira de críticos de cinema (ABRACCINE) um dos cem filmes mais importantes da História do Brasil¹⁵, sofreu censura e foi lançado em formato de série na TV alemã. Em entrevista Jorge explicou como surgiu a ideia de filmar o “docudrama” Iracema. Havia sido enviado, como fotógrafo da Revista Realidade, para o Pará com a missão de produzir uma matéria sobre um derrame de dinheiro falso na região.

Então fui com o repórter, a gente foi pra Belém, de Belém pegamos um avião, o avião pousou na Belém-Brasília, que Paragominas não tinha uma pista de pouso na época, e ele foi, o repórter, é...Paramos num posto de gasolina na beira da estrada e o repórter saiu pra procurar os elementos da matéria dele e me deixou esperando nesse posto de gasolina, que era ao mesmo tempo uma hospedagem de choferes de caminhão e um prostíbulo... Aquilo funcionava... tudo simultaneamente naquele espaço. E eu fiquei esperando, acho que um ou dois dias o repórter resolver a questão da matéria dele e aí eu fiquei observando e fotografando a movimentação em torno desse posto, dos choferes de caminhão, que geralmente vinham do sul, e das meninas que se prostituíam e eram levadas por eles pra... pra... pegavam carona pra outros lugares. E as meninas eram muito jovens, né... E eu fiquei assim, ah... pensando, se um dia eu contar a história dessa estrada, vai ser através desses dois personagens, do chofer de caminhão e das menininhas que se prostituem.

A chegada da estrada trouxe um novo contexto social para a região e a prostituição foi uma das atividades secundárias trazidas ou ampliadas pela chegada do “desenvolvimento”. O engenheiro Dalvâneo, que trabalhou na região próxima a Itaituba-PA nos contou que

depois de algum tempo esse Samuca, muito sabido, até uma boate ele instalou lá. Trazia as mulheres não sei lá de onde, de Belém, chegava no fim do mês ele sabia que a turma tava mais abastada... vamo lá pra lá fazer farra e nessa se discute. [...] do meio para o fim, como eu te disse tinha lá em Itaituba, isso ele montou essa zona lá.

A alimentação

A oferta de alimentos nos acampamentos era limitada, o que normalmente implicava na necessidade de recorrer à caça para suprir as necessidades de proteína de trabalhadores que trabalhavam duramente em regime de turmas que se revezavam vinte e quatro horas por dia nos tempos da estação seca. Em um

¹⁵ SILVA, Paulo Henrique. *100 melhores filmes brasileiros*. Editora Letramento. Belo Horizonte, 2016.



acampamento visitado pela reportagem da Revista Manchete em 1971 a carência alimentar era mitigada pela caça.

A comida depende muito do caçador - e a companhia construtora tem até isso contratado. Carne de boi só uma vez por semana, vinda de uma fazenda longínqua, do outro lado do rio. Não há verdura de espécie alguma. Quando seu Antônio, o caçador, não mata bicho algum a solução é o jabá (carne seca com farinha). Para a cozinheira caça é o mais difícil de preparar¹⁶.

Seu Raimundo, que trabalhou como operador de motosserra subcontratado da Construtora Rabello afirma que a comida

era peão que fazia, né?! Que num tinha mulher, num tinha ninguém pa [sic] fazer. Era o cozinheiro que fazia... era... aquela comida... grosseira. Mas você tinha que comer, que senão tu ia passar fome, ia morrer de fome, né?! Dento da mata [sic]. E também, carne de caça. Carne de caça, que tinha um caçador que matava caça pa gente comer.

Os relatos dos trabalhadores acerca da alimentação nos acampamentos deixam transparecer que normalmente estavam submetidos a alimentação com sérias restrições nutritivas e em condições precárias de preparo e consumo. Seu Luiz recorda dos problemas enfrentados na hora de se alimentar, após longas horas de trabalho.

fizeram um barracão coberto de palha pra fazer comida, a cantina, era o jeito de comer. Então, ali eles fazia [sic] comida, só que tinha um problema: a luz era em cima... era os panelão [sic]. O fogo aqui, os panelão, panelão de arroz, panelão de carne, panelão de... só que como a luz ficava em cima e no meio da mata, rapaz, os bicho caíam dentro das panela [sic]. Eles vinham na luz, as panela aberta [sic] pros cara mexer, aí caíam dentro da panela. Rapaz, pra comer era foda. Pra comer, você tinha que pegar no prato e ir pro escuro. No claro você não comeria. Tinha deles que tinha mais bicho que arroz... mas não era bicho do arroz, era bicho que caía da... da luz, entende?!

Seu Edson descreve um cenário muito semelhante ao que foi descrito por seu Luis.

São seis meses sem comer carne, só conserva. Era sardinha, aí depois eles inventaram uma tal de almôndega, depois teve uma tal de salsicha. Quando eles mandavam salsicha aí os peão botavam até nome nas salsichas. Quando chegava comida a gente já sabia o gosto... Aquele cheiro... Além de ser conserva, era mal feita! Era. Comia pra não morrer. Lá a gente não tinha outra opção, ou comia ou passava fome. Então a conserva que tinha ninguém aguentava mais. Então comia feijão com arroz. E o engenheiro que trabalhava lá com agente era muito rígido. Ele tinha muito medo que o peão adoecesse. Só que a empresa não era dele. Ele era chefe só, do setor... Teve uma vez que ele pegou uma panela lá cheia de jabá e jogou no meio da rua dizendo que peão não podia comer aquilo porque aquilo ia adoecer o peão que comesse. Tinha um fardo e meio de jabá.

De maneira geral as condições de alimentação eram impróprias, mas ainda podia ser pior. Os trabalhadores subcontratados tinham ainda menos assistência.

¹⁶ REVISTA MANCHETE. Rio de Janeiro, 9 jan. 1971.



Seu Dão, que trabalhou na Queiroz Galvão nos disse o seguinte sobre os trabalhadores não oficiais:

Vixe, e depois eu ajudei eles (os subcontratados) demais da conta, que era um sofrimento pra aquele pessoal. Eles não tinham transporte, eles não tinham como trazer alimentação pra... as máquinas tavam [sic], vamos supor, as máquinas tavam [sic] aqui no 40... lá no quilômetro 40... e eles tavam trabalhando aqui no 80. Quarenta quilômetros de a pé [sic] com a coisa nas costas, trazendo rancho (alimento) pra eles. Era um sofrimento... para aqueles homens.

A fala de Seu Dão joga luz sobre as condições de trabalho e sobrevivência de um exército de trabalhadores que, sem vínculos formais com a empresas contratantes, estavam jogados à própria sorte. A experiência de classe nessas condições extremas as quais estavam expostos influenciou também na construção de laços de solidariedade e na construção de estratégias para sobreviver da melhor maneira possível. Caronas e partilha do rancho (comida) eram formas de fazer suportar as dificuldades.

Há, todavia, de se salientar que as condições mais precárias às quais estavam expostos os trabalhadores subcontratados significavam uma má alimentação, implicavam na conformação de corpos mais frágeis e vulneráveis às doenças, entre elas a devastadora malária, além de exporem de maneiras diferentes os trabalhadores aos riscos de acidentes de trabalho, ou seja, um trabalhador mais suscetível ao adoecimento e à morte. Neste sentido trataremos das questões relativas à Saúde e Segurança dos trabalhadores.

Segurança e saúde no trabalho

Entre as doenças que acometiam os trabalhadores a malária é a mais citada e temida. Segundo a organização Médicos Sem Fronteiras, que atua em dezenas de países atendendo populações expostas à epidemias e tem como principal doença tratada onde atua a Malária, a doença é resultado de uma infecção parasitária transmitida por mosquito. O parasita se instala no fígado e afeta a produção de células vermelhas no corpo. Os principais sintomas se assemelham aos da gripe e comprometem a capacidade de exercer atividades. Os casos graves levam à morte por comprometimento cerebral ou demais órgãos.

“De doença não, morria de acidente”. Assim Seu Edson respondeu ao ser questionado sobre a saúde e segurança nos canteiros de obra da Transamazônica. Seu Edson, no entanto, não quis dizer que não havia doença, mas que os doentes eram retirados dos canteiros e não se sabia mais notícias oficiais sobre os que foram levados às pressas em caminhões, helicópteros ou aviões.



As informações que os trabalhadores recebiam sobre colegas doentes que eram removidos vinham através das redes informais de comunicação dos próprios trabalhadores. Devido ao alto número de trabalhadores acometidos por doenças as empresas evitavam repassar informações sobre o estado de saúde dos trabalhadores removidos. A pouca informação oficial também contribuía para a construção de explicações próprias para as circunstâncias do adoecimento, como vemos a seguir na fala de Seu Luiz

*[...] mas segundo os caras, quem já tava com o organismo meio fraco, tal e coisa, ele (**a malária**) virava... diziam que virava febre amarela. Não sou médico, não tenho ideia. E não... eu não duvido, pelo seguinte: muitos que pegaram, quando... porque esse, é... pequeno aeroporto que foi feito lá, quando os avião vinham da empresa, pra trazer peças, comida, essas coisas... então vinha um dia sim, um dia não, vinha de Belém pra Rio Repartimento, um aviãozinho pequeno da empresa. Então, quando chegava, esse pessoal que estava doente era levado pra Belém. Só que normalmente, cinquenta por cento... morria. Porque ele, segundo o pessoal, ele já se transformava em febre amarela.*

Entrevistador: E como é que vocês sabiam que a pessoa morreu? Como é que chegava a notícia?

Luís: *Peão fica sabendo. Porque o piloto também era da empresa, entendeu?! Então, a gente tinha amizade com todo mundo, então você ficava sabendo o quê... o que aconteceu. Só que isso aí é uma coisa que não era divulgada, entendeu?! Na... na mídia... nem mídia existia naquela época. Então, isso aí ficava... fechado por ali mesmo.*

A malária e outras doenças já eram conhecidas das populações amazônicas, no entanto a chegada de milhares de pessoas e o contato com regiões de mata fechada refletiram no aumento da incidência das doenças e esse fato pode ser percebido nas conversas ao longo da pesquisa. Seu Adonias, que afirma ter pegado malária nos anos posteriores à obra afirmou que na época da construção “esses hospitais daqui (Altamira) eram cheio de gente de malária, de muita coisa”. Os trabalhadores que não adoeciam nos acampamentos ouviam falar da doença em outros trechos, sempre por redes informais de comunicação. Seu Antônio Pernambuco, ex-funcionário da Queiroz Galvão na região de Altamira afirmou não ter adoecido, mas lembrou que

deu lá pro... lá pra outro trecho, não era o trecho não, essa era da... do 1º de Junho. Lá deu muita malária, mas aqui, graças a Deus não deu... não fumo atacado de doença, de malária não. Eu sei que foi um sofrimento grande, mas queira Deus nos dar força pra nós vencer a batalha.

Não encontramos dados oficiais para mensurar o número de trabalhadores que foram acometidos de doenças como malária, tuberculose e febre amarela no período da construção da rodovia. A incidência das doenças variava de acordo com o trecho da rodovia, sendo alguns lugares mais sujeitos ao contágio que outros. A região de Anapu, em especial, é conhecida como uma das



mais atingidas pela doença no período estudado. Tanto colonos como trabalhadores da obra até hoje lembram da doença como um dos principais obstáculos enfrentados. Segundo Seu Adonias, “os hospital aqui era... era cheio cheio. Ali no Anapu era a sede da malária, que o povo falava. Passou lá, era difícil você passar e não... não adquirir malária.”

No período de construção da Transamazônica o controle e prevenção de epidemias no Brasil era responsabilidade da Superintendência de Campanhas de Saúde Pública (SUCAM), criada em 1970, porém a eficiência do órgão é questionável quando observamos os dados sobre epidemias publicados por estudiosos da saúde no Brasil. A Amazônia, em especial, sofreu com aumentos vertiginosos de doenças nas décadas de 1970 e 1980 em relação aos dados da década de 1960.

No início da década de 80, 97,5% dos casos de malária registrados no Brasil eram produzidos na região amazônica. A ocupação desordenada da região, incentivada por diversos órgãos governamentais, a construção de estradas, de usinas hidroelétricas, o desenvolvimento de projetos agropecuários e a instalação de inúmeros garimpos provocaram o incremento considerável da transmissão (Marques et al., 1977; Marques, 1979; Rey, 1991; Sawyer & Sawyer, 1987; Tauil, 1981, 1982). O número de casos novos de malária triplicou, passando de 52.469, em 1970, para 169.871, em 1980. Destes, 34,8% ocorreram em Rondônia, 22,4% no Pará, 11,3% no Maranhão, 9% no Mato Grosso e 8% em Roraima. (BARATA, 1995, p. 2)

Brasil no topo da lista de acidentes de trabalho

Em 1970, já sob comando do General Médici, o Brasil acabou ocupando o primeiro lugar do mundo em estatísticas de acidentes de trabalho¹⁷.

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 país¹⁸.

No universo das atividades laborais, as ligadas ao setor da construção civil eram as que mais estavam relacionadas aos acidentes de trabalho, respondendo por 27% dos acidentes¹⁹. Naquele momento, o país recebia grandes obras de infraestrutura e os dados

¹⁷ CF. 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. & CHON, Amélia; HIRANO, Sedi; KARSCH, Ursula S.; SATO, Ademar K. **Acidentes de Trabalho: Uma forma de violência**. Ediotra Brasiliense, São Paulo, 1985.

¹⁸ MONTEIRO, *op cit.*, p. 44.

¹⁹ CHON, *op cit.*, p. 88-89.



indicam, como veremos no decorrer deste trabalho, 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.

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 e Amélia Chon 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 age²⁰.

No momento de maior crescimento econômico do país sob controle dos militares a construção civil representou a construção do “Brasil Grande” e o número de trabalhadores empregados nesta atividade cresceu exponencialmente. O número de trabalhadores acidentados, incapacitados temporariamente ou permanentemente e mortos também cresceu em ritmo semelhante. 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”, enquanto os que pereciam eram enxergados apenas como empecilho à continuidade da rotina prodigiosa.

*E tropeçou no céu como se ouvisse música
E flutuou no ar como se fosse sábado*

²⁰ 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. P. 21.



*E se acabou no chão feito um pacote tímido
Agonizou no meio do passeio náufrago
Morreu na contramão atrapalhando o público...²¹*

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”²². O estudo de Amélia Chon foca na realidade de São Paulo, região mais industrializada e desenvolvida economicamente do país. O estudo conclui que há grandes dificuldades em se fiscalizar o exercício profissional e prevenir os acidentes. Neste sentido é crível que 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.

Acidentes de Trabalho

Os acidentes de trabalho também faziam parte do cotidiano da massa trabalhadora mobilizada em torno do projeto. Chamamos a atenção novamente para a diferenciação entre os trabalhadores ligados formalmente às grandes construtoras e aqueles subcontratados através de pequenas empresas ou intermediadores. Os últimos raramente entram nos dados estatísticos sobre acidentes de trabalho, uma vez que

nas séries históricas de acidentes de trabalho, apenas os acidentes que foram notificados ao sistema público através do CAT (Comunicação de Acidente de Trabalho) foram contabilizados e utilizados como base para políticas públicas, o que só foi modificados a partir de 2007²³.

Alguns trabalhadores que conversaram conosco prestaram serviços na construção da Transamazônica na forma de subempreitado e outros contratados com registro na carteira de trabalho. Seu Raimundo, contratado através de gatos pela Rabello, recorda assim de sua experiência:

No tempo eles num falavam nada de direitos trabalhista e com os pobres que eles arranjaram ela só fazia contrato, não fichava carteira

²¹ Construção, música de Chico Buarque de 1971.

²² CHON, *op cit.*, p. 19.

²³ SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Bastos. **CORPOS PARA O CAPITAL: acidentes de trabalho, prevencionismo e reabilitação profissional durante a ditadura civil-militar brasileira (1964-1985)**. Paço editorial, Jundiá-SP, 2019, p22.



*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 moto-serra, 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 vareei meu pé. Foi por isso que eu não fui pra inauguração.*

O depoimento de seu Raimundo corrobora com fato constatado por estudos acerca do setor da construção civil paulista de que o sistema de subempregagem, 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”.

Característica importante dos projetos com grande apelo político é que a visita de autoridades aos canteiros de obras impõe um outro ritmo de trabalho, normalmente implicando em mais horas de trabalho a fim de garantir a satisfação política da obra. Essa mudança de ritmo implica em mais exposição à acidentes de trabalho. 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 empregados²⁴.

A utilização do expediente da subempregagem 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. 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

²⁴ BRASIL, Presidência da República. **Lei nº 6.514**, de 22.12.1977. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6514.htm. Acessado em 30/06/2020.



*precisava dava um pouco de trabalho porque **eles não tinham nada a ver com a empresa** (grifo nosso).*

No sentido de abandonar o estigma de país recordista em acidentes do trabalho o Governo desenvolveu campanhas e formou técnicos em segurança do trabalho através da FUNDACENTRO e 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 autor)**, em que se obrigam a prestar assistência médica tipo ambulatório nas frentes de trabalhos, bem como remover com recursos próprios, operários doentes e acidentados²⁵.

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.

Ao descrever a rotina de acidentes e ser questionado se havia melhorias ou paradas após os acidentes de trabalho Seu Edson disse que “não parava nada. A empresa pegava aquele cara, botava lá no caixão. Era normal, ninguém parava não por uma coisa dessas”. Apesar de a construção civil ser notadamente uma das atividades em que mais se morre em serviço, chama a atenção a descartabilidade da vida humana na Transamazônica, mais especificamente de alguns tipos humanos. Para Achille Mbembe uma das características do exercício da soberania, em especial por Estados Modernos, “é a capacidade de definir quem importa e quem não importa, quem é “descartável” e quem não é”²⁶.

²⁵ O Liberal, 20/04/1971.

²⁶ MBEMBE, Achille. **Necropolítica: biopoder, soberania, estado de exceção, política da morte**. Arte & Ensaios. Revista do ppgav/eba/ufrrj, n. 32, dezembro 2016. P. 135.



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 sobrevivência²⁷.

No período estudado a FUNDACENTRO tinha uma publicação regular chamada de Boletim Informativo, aos quais tivemos acesso e onde constam os dados estatísticos acerca dos acidentes de trabalho, as diretrizes e chamamentos para congressos e outras pautas relacionadas à temática. Os dados contidos nesses boletins são construídos a partir das informações do INPS, o que fazia com que apenas os trabalhadores com carteira de trabalho assinada fossem considerados. No auge da ditadura e da construção da Transamazônica, apesar da frieza dos números que focam em custos e ofuscam vidas a evidente subnotificação dos acidentes de trabalho não foi suficiente para camuflar o constante aumento dos acidentes, como vemos na Imagem 2.

Imagem 2

Ano	Empregados segurados	Acidentes ocorridos	% de empregados acidentados
1969	7.268.449	1.059.296	14,57
1970	7.284.022	1.220.111	16,75
1971	7.553.472	1.330.523	17,61
1972	7.773.374	1.504.723	19,36

Em 1972 a média de acidentes por dia útil de trabalho: 4.966.
Custo direto a cargo do INPS (estimativa: Cr\$ 523,67 por acidente):
Cr\$ 787.978.293,41
Custo indireto à Nação (método de Heinrich: 4 vezes o custo direto):
Cr\$ 3.151.913.173,64

Fonte: Boletim Informativo FUNDACENTRO, V. 4, nº43, julho de 1973.

Os boletins informativos de 1973, com dados relativos à 1972, passaram a apresentar tabelas com uma linha dedicada apenas aos acidentes na região da Transamazônica quando em regra a apresentação era feita por estados, como vemos na imagem 3.

²⁷ SILVA, 2019, p. 21.



Imagem 3

Unidades da Federação	Número de empregados	ACIDENTES DO TRABALHO			Total	% de Acidentados
		Típicos	Doenças de trabalho	Tráfego		
Acre	—	80	—	1	81	—
Alagoas	101.019	4.763	—	12	4.775	4,73
Amazonas	51.310	9.023	—	86	9.109	17,75
Bahia	396.102	68.820	3	809	69.632	17,58
Ceará	95.254	11.909	148	161	12.218	12,83
Espírito Santo	104.119	20.529	1	180	20.710	19,89
Goiás	82.135	6.683	57	218	6.958	8,47
Guanabara	1.099.640	133.294	225	3.637	137.154	12,47
Maranhão	66.963	3.434	30	11	3.475	5,19
Mato Grosso	72.114	5.420	—	240	5.660	7,85
Minas Gerais	675.370	104.535	128	1.915	106.578	15,78
Pará	82.345	15.240	20	103	15.363	18,66
Paraíba	94.864	4.705	3	105	4.813	5,07
Paraná	491.652	59.859	2	987	60.848	12,38
Pernambuco	303.555	27.313	153	443	27.909	9,19
Piauí	44.879	1.559	—	62	1.621	3,61
R. G. do Norte	62.491	5.148	—	23	5.171	8,27
R. G. do Sul	563.023	175.852	105	2.375	178.332	31,67
Rio de Janeiro	300.358	75.548	8	1.020	76.576	25,49
Santa Catarina	274.868	53.686	255	1.255	55.176	20,07
São Paulo	2.674.992	669.604	712	8.897	679.213	25,39
Sergipe	37.661	3.513	73	43	3.629	9,64
Distrito Federal	98.660	18.161	—	453	18.614	18,87
Transamazônica	—	554	554	—	1.108	—
TOTAL	7.773.374	1.479.232	2.475	23.016	1.504.723	19,36

Fonte INPS

Fonte: Boletim Informativo FUNDACENTRO, V. 4, nº43, julho de 1973

Sem informações sobre o número de empregados na Transamazônica o ano de 1972 teria registrado 554 acidentes, aproximadamente um terço do que foi registrado em todo o Estado de Pernambuco no mesmo período. O Estado de Pernambuco, por seu turno tinha mais de 303 mil trabalhadores. Neste mesmo período foram registradas 554 doenças de trabalho. Os dados apresentados no boletim também chamam a atenção pela gravidade dos acidentes.

Imagem 4

SEGUROS SOCIAIS — ACIDENTES DO TRABALHO								
1º Semestre de 1972								
Unidades da Federação	Acidentes Registrados (1)	Acidentes Liquidados						
		Simples Assistência Médica	Incapacidade Temporária	Incapacidade Permanente			Morte	Total
				1% a 25%	30% a 60%	100% a 125%		
Norte								
Amazonas	4.685	50	3.687	95	18	3	7	3.860
Pará	8.439	372	6.332	282	52	—	27	7.085
Acre	48	—	26	—	—	12	—	38
Nordeste								
Maranhão	1.917	17	1.561	19	4	—	3	1.604
Piauí	1.208	—	1.031	33	6	—	7	1.077
Ceará	6.761	95	5.895	171	77	8	33	6.279
Rio Grande do Norte	3.122	29	2.659	85	18	1	10	2.502
Paraíba	2.515	58	2.084	64	18	—	8	2.232
Pernambuco	19.196	42	13.475	499	200	19	51	14.286
Alagoas	2.680	125	2.243	30	14	—	10	2.422
Sergipe	2.123	136	1.784	27	13	—	12	1.972
Bahia	36.379	8.371	23.074	263	71	13	56	31.845
Sudeste								
Minas Gerais	52.283	5.407	41.669	1.091	189	26	135	48.517
Espírito Santo	12.009	860	8.120	321	64	2	39	9.406
Rio de Janeiro	41.541	1.941	33.527	1.227	71	10	93	36.821
Guanabara	73.430	945	63.873	3.466	137	33	203	68.709
São Paulo	356.302	61.323	273.556	7.801	801	102	425	344.008
Sul								
Paraná	36.057	293	28.972	781	138	18	59	30.261
Santa Catarina	30.781	460	26.914	716	201	9	52	28.332
Rio Grande do Sul	100.017	8.733	83.880	1.758	511	15	72	94.979
Centro Oeste								
Mato Grosso	3.432	23	2.403	42	25	2	15	2.510
Goiás	3.246	40	2.788	108	41	3	19	2.989
Distrito Federal	9.813	9	9.561	232	50	36	35	9.863
Transamazônica	553	92	311	8	2	—	133	546
BRASIL	808.537	89.421	639.437	19.119	2.783	300	1.506	752.566

Fonte: Boletim Informativo da FUNDACENTRO, v. 3, out. 1972, n. 34.

Como vemos na imagem acima, 321 acidentes provocaram incapacidade temporária ou permanente e 133 mortes foram provocadas por acidentes de trabalho na Transamazônica. Segundo estes números aproximadamente um a cada quatro acidentados morreu na Transamazônica naquele no primeiro



semestre de 1972, o que fazia da região o lugar mais mortífero para acidentados na construção civil do país inteiro.

São Paulo, região mais industrializada e com o maior número absoluto de acidentes do país, registrou 356.302 acidentes e 425 mortes, o que significa menos de 0,2% de acidentes fatais. A desproporção correlata entre os dados da Transamazônica e os Estados da federação são alarmantes. Nesse período o Estado que registrou a maior letalidade proporcional de acidentes de trabalho foi Goiás, com 0,58% de acidentes de trabalho que resultaram em mortes, em outras palavras significa dizer que, em números redondos, os acidentes na Transamazônica eram 50 vezes mais letais do que no Estado de Goiás.

Diante do quadro de crescimento do número de acidentes de trabalho no Brasil o governo implementou a campanha nacional de prevenção de acidentes. No entanto focou esforços em alertar o trabalhador sobre o risco que incorre ao se “descuidar” (imagem 5), concorrendo para um discurso que, retoricamente, joga sobre os acidentados a culpa pelo acidente e isenta os empregadores, responsáveis pelo ambiente de trabalho.

Imagem 5



Fonte: Boletim Informativo da FUNDACENTRO, v. 3, ago. 1972, n. 32.

Apesar do grande número de acidentes ocorridos em meio a execução do projeto da Transamazônica os grandes veículos de comunicação não ecoavam a gravidade da situação. Ana Beatriz Ribeiro Barros Silva chama a atenção para o fato de que durante a ditadura na cobertura midiática sobre os acidentes de trabalho estes, em geral, “são reportados como meros ‘acidentes’, e assim naturalizados, não



passam de uma simples ocorrência, uma fatalidade, afinal, ‘acidentes acontecem’”²⁸. Esta afirmação encontra eco na nossa pesquisa.

Analisando as publicações do jornal *O Liberal* durante a construção da rodovia encontramos os acidentes sendo reportados da seguinte forma: “Poeira causa choque entre caminhões: quatro mortos.” A notícia do acidente ocorrido com operários da Construtora Mendes Júnior na região de Altamira já traz em si o suposto causador do acidente: a poeira. Não se questiona quantas horas os operários estavam trabalhando por dia ou se possuíam equipamentos de proteção individual. Chama atenção também na matéria o trecho final, no qual se lê: “Trata-se do primeiro grave acidente de viação que ocorre desde que tiveram início os trabalhos da Transamazônica. A delegacia do interior nada recebeu de oficial sobre o assunto.”²⁹.

Ou seja, a morte súbita de quatro operários não gerou comunicação oficial às autoridades competentes para investigar o caso. Enquanto a Transamazônica foi projetada e executada no período conhecido como “anos de chumbo” da ditadura, seu paralelo mais recente, a construção de Brasília e a rodovia Belém-Brasília, ocorreram em ambiente democrático, o que não significou necessariamente melhores condições de trabalho, mas permitia que a grande imprensa noticiasse a situação dos trabalhadores que chegavam a ser comparados a um exército suicida, casos de corrupção e até denúncia de comércio de trabalhadores escravizados, como podemos observar no trabalho de Gustavo Lins Ribeiro³⁰.

Consultando os 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 de

²⁸ SILVA, *op cit*, p.22.

²⁹ **O LIBERAL**. Belém, 27 out. 1970.

³⁰ RIBEIRO, Gustavo Lins de. **O capital da esperança**: a experiência dos trabalhadores na construção de Brasília. Ed. UNB, 2008.



o 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 Moraes, 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 está 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.

Tampouco cabe a nós, historiadores analisar o mérito de um processo específico. No entanto, como já mencionado, as falas de seu Edson e seu Raimundo que trabalharam para a mesma empresa acionada pela viúva, é reveladora sobre a situação contratual dos trabalhadores arregimentados por *gatos*. A utilização do expediente da Justiça do Trabalho por parte dos trabalhadores da Transamazônica no sentido de mitigar as injustiças laborais as quais estavam sujeitos foi uma das formas de resistir, mas não a única. A morosidade na execução de algumas tarefas, o ajuntamento de trabalhadores para pressionar por melhorias nos acampamentos e as fugas foram algumas das formas encontradas pelos trabalhadores.

Conclusão

Apesar das especificidades de cada contexto histórico correspondente aos projetos desenvolvimentistas executados ao longo da trajetória histórica do Brasil, há um conjunto de paralelos possíveis entre as experiências dos trabalhadores da Transamazônica e aqueles que estavam presentes em megaempreendimentos anteriores e posteriores.

A história dos projetos desenvolvimentistas empreendidos na Amazônia tem sido a história oculta do perecimento de milhares de vidas. Pobres



incorporados ao exército de trabalhadores descartáveis que tombam junto com a paisagem amazônica a cada tentativa de superá-la. Como disse Engels, ao refletir sobre o destino funesto de massas de trabalhadores,

La sociedad sabe que esos miles de víctimas perecerán y aun así permite que esas condiciones se mantengan, este acto es un asesinato con tanta rotundidad como lo es el acto individual; asesinato disfrazado e intencionado contra el que nadie puede defenderse por sí mismo (...) porque nadie ve al asesino, porque la muerte de la víctima parece natural en tanto que el delito es más por omisión que por comisión. Pero asesinato al fin y al cabo³¹.

Foi assim na construção da ferrovia madeira-mamoré, nos ciclos da borracha, na construção de Brasília e da rodovia Belém-Brasília e seguiu sua trajetória na Transamazônica. Ao fim e ao cabo o que se vê em comum em muitas trajetórias é a luta pela sobrevivência, a resistência à opressão e, muitas vezes, a história de trabalhadores que constroem caminhos e “no fim da linha são também consumidos em meio ao desmoronamento precoce da paisagem e, nesse passo, colecionam bilhetes para o avesso do céu”³².

Data de submissão: 30/03/2025

Data de aceite: 25/08/2025

Referências

AGAMBEN, Giorgio. O que é um dispositivo? Florianópolis. Rev. **Outra Travessia**. 2005.

BRASIL. Presidência da República. **Plano de Metas e Bases para Ação de Governo 1970-1971**, 1971. p.29.

BRASIL-SUDAM. **Estudo socioeconômico do eixo da Transamazônica e da Cuiabá-Santarém**. Belém, 1974, p. 10.

CAMPOS, Roberto. La Rage de Vouloir Conclure. in MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo & CAMPOS, Roberto. **Transamazônica**. Ed. Brasiliense. São Paulo, 1970.

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

PARRA, Daniel La. & TORTOSA, José Maria. **Violencia Estructural: Uma ilustración del concepto**. Documentacion Social, 2003.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma**. Companhia das Letras. 1988.

³¹ ENGELS, *apud* PARRA, Daniel La. & TORTOSA, José Maria. **Violencia Estructural: Uma ilustración del concepto**. Documentacion Social, 2003. P. 56-60.

³² HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma**. Companhia das Letras. 1988, p. 96.



MALHEIRO, Bruno Cezar e CRUZ, Valter do Carmo. **GEO-GRAFIAS DOS GRANDES PROJETOS DE DES-ENVOLVIMENTO: TERRITORIALIZAÇÃO DE EXCEÇÃO E GOVERNO BIO/NECROPOLITICO DO TERRITÓRIO.** GEOgraphia, vol: 21, n.46, 2019: mai./ago.

MARX, Karl. **O Capital:** Crítica da economia política; Livro 1: O processo de produção do capital. São Paulo. Ed. Boitempo, 2011.

MBEMBE, Achille. Necropolítica: biopoder, soberania, estado de exceção, política da morte. Arte & Ensaios. **Revista do PPGAV/EBA/UFRJ**, n. 32, dezembro 2016.

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.

POLLAK, Michel. Memória, Esquecimento, Silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989.

PORTELLI, Alessandro. **A morte de Luigi Trastulli e outros ensaios: ética, memória e acontecimento na história oral/** Introd. Miguel Cardina; sel. e trad. Miguel Cardina e Bruno Cordovil. Lisboa: Unipop, 2013.

QUINTELLA, Wilson. **Memórias do Brasil Grande: A história das maiores obras do país e dos homens que as fizeram.** São Paulo: Saraiva, 2008.

RIBEIRO, Gustavo Lins de. **O capital da esperança:** a experiência dos trabalhadores na construção de Brasília. Ed. UNB, 2008.

SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Bastos. **CORPOS PARA O CAPITAL:** acidentes de trabalho, precarização e reabilitação profissional durante a ditadura civil-militar brasileira (1964-1985). Paço editorial, Jundiaí-SP, 2019.

SILVA, Paulo Henrique. **100 melhores filmes brasileiros.** Editora Letramento. Belo Horizonte, 2016.

SOUZA, César Augusto Martins. **A estrada invisível:** memórias da Transamazônica. Tese de doutorado em História pela Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

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.

