



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

Magno Michell Marçal Braga

CONSTRUTORES DO BRASIL GRANDE
TRABALHO E TRABALHADORES NA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA
(1970-1974)

Tese no âmbito do doutoramento em História Contemporânea,
orientada Professor Doutor João Paulo de Avelãs Nunes e coorientada pela Professora
Doutora Vera Lúcia Vieira e apresentada ao Departamento de História, Estudos Europeus,
Arqueologia e Artes da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

Junho de 2021

TESE

Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

CONSTRUTORES DO BRASIL GRANDE:

Trabalho e trabalhadores na rodovia Transamazônica (1970-1974)

Magno Michell Marçal Braga

Ficha Técnica

Título do trabalho: Construtores do Brasil Grande: trabalho e trabalhadores na rodovia Transamazônica (1970-1974)

Orientador: João Paulo de Avelãs Nunes

Coorientadora: Vera Lúcia Vieira

Área Científica: História

Especialidade: História Contemporânea

Ano de Apresentação: 2021



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

*À minha família, por ter sido o suporte necessário
nesta trajetória, especialmente no inesquecível e
interminável ano de 2020.*

Agradecimentos

A construção de uma tese de doutoramento implica na participação de um universo grande de pessoas que contribuem, direta e indiretamente, para a conclusão e sucesso da pesquisa. Em um ano tão atípico para a humanidade como 2020, onde uma pandemia impôs uma série de novas situações e exigiu de todos mudanças de hábitos e força mental, torna-se ainda mais importante o gesto nobre de agradecer. Certo de que algumas injustiças ocorrerão em virtude das limitações de minha memória, se faz necessário nomear algumas pessoas e instituições.

Primeiramente agradeço aos orientadores, Vera Lúcia Vieira e João Paulo de Avelãs Nunes pelas leituras, sugestões e paciência ao longo da trajetória desta pesquisa. Suas contribuições foram fundamentais para reduzir equívocos e alargar o horizonte da pesquisa.

Aos professores que estiveram presentes na banca de qualificação da tese, Maria Antónia da Silva Figueiredo Lopes e António Manuel Antunes Rafael Amaro pelos necessários ajustes que foram sugeridos no sentido de garantir o pleno desenvolvimento do trabalho acadêmico naquele momento decisivo.

À professora Gabriela Dalla Corte Caballero, que me recebeu e com quem tive o privilégio de conviver durante a curta passagem pela Universidade de Barcelona, através do programa Erasmus + e cuja precoce partida deixa uma lacuna imensurável.

A todos os entrevistados, juízes e desembargadores da Justiça do Trabalho do TRT-8, trabalhadores envolvidos diretamente na obra, em diversas partes do Brasil, cujas experiências e opiniões narradas foram o fio condutor desta tese.

Aos funcionários de todas as instituições nas quais se desenvolveu esta pesquisa, com especial destaque para os funcionários da Justiça do Trabalho da 8ª Região de Belém-PA e Santarém-PA.

Ao Instituto Federal de Alagoas - IFAL, pela licença concedida e pelo financiamento para esta pesquisa.

Aos amigos e colegas de trabalho do IFAL, aqui representados por Carlos Filgueiras, pelo apoio e compreensão nos momentos iniciais e finais deste trabalho. À Marcela Heráclio e Rodrigo Carrapatoso, que mais do que leituras e opiniões ofereceram acolhimento e parceria em todos os momentos. Kleython Monteiro pelos mapas e leituras, Jannah Oliveira pelas transcrições das entrevistas, Juliana Monteiro por apresentar os arquivos da FUNDACENTRO, Anderson Vieira, Dona Josi Anjos, Danuza Morais, Caroline Soares, Dhiogo Rezende, Bruno Pinho, Deusa Sena da Costa, Luis Laurindo, Evilson Costa, pelas colaborações indispensáveis. Um agradecimento especial à Clara Rocha pelo companheirismo e amor que foram fundamentais para atravessar o difícil ano de 2020 e concluir este trabalho

Por fim, agradeço às minhas mães, Marisonea e Fatinha e toda a família, Marina, Elen, Nicole e Maviael, que conviveram com as mudanças de humor, dúvidas e angústias ao longo destes anos.

*Guardo cruzeiras tantas na estrada. Rastros dos que
partiram. Gente tanta que veio de longe. Semblantes
suados de camponeses. Rasgos da
Transamazônica em meio à floresta. Gente derruída.
Árvore derruída. Guardo o rosto de minha mãe.*

Rudinei Borges dos Santos - Transamazônica

RESUMO

A experiência da classe trabalhadora mobilizada em torno da construção da rodovia Transamazônica é objeto maior de reflexão desta tese. A Transamazônica nasceu filiada ao Programa de Integração Nacional (PIN) no auge da ditadura civil-militar em 1970 e teve a incorporação do território amazônico à lógica do capital nacional como pano de fundo da estratégia do Estado, que contava com o Nordeste como área de repulsão de um exército de mão de obra, além de grandes empresários interessados no megaempreendimento de construção civil e nos grandes projetos agropecuários com financiamentos subsidiados. O PIN tinha como prioridade da primeira fase a construção de um grandioso eixo rodoviário seguido por um plano de colonização às margens das rodovias Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163). Previa um grande plano de migração dirigida pelo Estado em direção às margens das nascentes rodovias com vistas a, supostamente, 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. Sua execução exigiu a migração de milhares de trabalhadores chamados a “construir o Brasil Grande”. Após o governo Médici o projeto foi abandonado, deixando um rastro de destruição ambiental e problemas sociais que geram demandas até os dias atuais.

Palavras-chave: Amazônia; Trabalho; Trabalhadores; Transamazônica.

ABSTRACT

The experience of the working class mobilized around the construction of the Transamazônica highway is a major object of reflection in this thesis. Transamazônica has arisen affiliated to the National Integration Program (PIN) during the civil-military dictatorship in 1970, with the incorporation of the Amazon territory into the logic of national capital as the backdrop of the State's strategy, which relied on the Northeast as source of an army of labor, as well as large businessmen interested in the mega construction enterprise and in large agricultural projects with subsidized financing. The first phase of the PIN prioritized the construction of a huge highway, followed by a colonization plan on the margins of the Transamazônica (BR-230) and Cuiabá-Santarém (BR-163) highways. It also provided a major State-led migration plan towards the margins of the new highways in order to supposedly solve two problems that the country was experiencing: the social tension in the Northeast (which was aggravated by the 1970 drought) and the effective integration of the North region, which was seen as an "empty space", to the logic of Brazilian capitalism. Its execution required the migration of thousands of workers called to "build the Big Brasil". After the Médici government, the project was abandoned, leaving a trail of environmental destruction and social problems that generate demands until today.

Keywords: Amazon; Work; Workers; Transamazon Highway.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1 – Situação dos arquivos da Justiça do Trabalho em Santarém-PA	26
Figura 2 – Capa do livro <i>O jovem deve saber tudo sobre a Transamazônica</i>	73
Figura 3 – Início das obras e registro aéreo da Transamazônica	76
Figura 4 – Placa de inauguração do Hotel Presidente Médici em Rurópolis-PA	77
Figura 5 – Esboço dos traçados das rodovias Cuiabá-Santarém e Transamazônica	92
Figura 6 – Frentes de trabalho com trabalhadores atingidos pela seca	102
Figura 7 – Ficha rodoviária da BR-230	104
Figura 8 – Matéria relata conexão da Transamazônica com Itaituba-PA	112
Figura 9 – Propaganda da cervejaria Antártica com referência à Transamazônica	120
Figura 10 – Cerimônia de abertura dos trabalhos na Transamazônica	122
Figura 11 – Presos na construção da estrada	125
Figura 12 – Refeitório de um acampamento da Transamazônica	138
Figura 13 – Acidentes de trabalho	153
Figura 14 - Propaganda do Programa Nacional de Valorização do Trabalhador	157
Figura 15 – Trabalhadores sem Equipamento de Proteção Individual	159
Figura 16 – Termo de reclamação do processo nº 220/74 da 6ª Junta de Conciliação e Justiça de Belém..	195
Figura 17 – Notificação nº 139/80, liberando o bem da penhora	200
Figura 18 – Ofício nº 840/70	201
Figura 19 – Mandado de Citação e Penhora do processo nº 739/79	202
Figura 20 – Auto de penhora referente ao processo nº 739/79	203
Figura 21 – Termo de reclamação do processo nº 305/75	207
Figura 22– Portaria nº 03-FA-5-207 de 23/07/1973	209

GRÁFICOS

Gráfico 1 – Conclusão dos processos envolvendo empreiteiras da Transamazônica	193
Gráfico 2 – Distribuição e conclusão dos processos por juízes e situação final	194
Gráfico 3 – Construtoras reclamadas na Justiça do Trabalho	198
Gráfico 4 – Objetos de reclamação	205

MAPAS

Mapa 1 – Delimitação do limite da Amazônia Legal	36
Mapa 2 – Construtoras da Transamazônica por trecho	101
Mapa 3 – Estados de Origem da maior parte dos trabalhadores migrantes da Transamazônica	128

QUADROS

Quadro 1 - Principais elementos da estratégia de ocupação da Amazônia (1953 a 1970) .	64
Quadro 2 - Primeiro edital de construção da Transamazônica	101

LISTA DE TABELA

Tabela 1 – Evolução demográfica do Brasil vs. Norte: população residente	40
Tabela 2 – Acidentes de trabalho por região	154
Tabela 3 – Acidentes de trabalho	155

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABRACCINE – Associação Brasileira de Críticos de Cinema

AI-5 – Ato Institucional Nº 5

BASA – Banco da Amazônia S.A.

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAETA – Comissão Administrativa de Encaminhamento de Trabalhadores para a Amazônia

CF – Constituição Federal

CAT – Comunicação de Acidente de Trabalho

CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

CPT – Comissão Pastoral da Terra

CTPS – Carteira de Trabalho e Previdência Social

CNV – Comissão Nacional da Verdade

CSN – Companhia Siderúrgica Nacional

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNI – Departamento Nacional de Imigração

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DOPS – Departamento de Ordem Política e Social

EPI – Equipamento de Proteção Individual

ESG – Escola Superior de Guerra

FGTS – Fundo de Garantia do Tempo de Serviço

FGV – Fundação Getúlio Vargas

FSESP – Fundação Serviços de Saúde Pública

FUNAI – Fundação Nacional do Índio

FUNDACENTRO – Fundação Centro Nacional de Segurança, Higiene e Medicina do Trabalho

GEB – Guarda Especial de Brasília

IAPs – Institutos de Aposentadorias e Pensões

IBAD – Instituto Brasileiro de Ação Democrática

IBESP – Instituto Brasileiro de Economia, Sociologia e Política

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

INPS – Instituto Nacional de Previdência Social

IPEA – Instituto de Planejamento Econômico e Social

IPES – Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais

ISEB – Instituto Superior de Estudos Brasileiros

JK – Juscelino Kubitschek

MEC – Ministério da Educação

MP – Ministério Público

MPT - Ministério Público do Trabalho

MOBRAL – Movimento Brasileiro de Alfabetização

NAEA – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos

OIT – Organização Internacional do Trabalho

ONU – Organização das Nações Unidas

PAEG – Programa de Ação Econômica do Governo

PIB – Produto Interno Bruto

PICs – Projetos Integrados de Colonização

PIN – Programa de Integração Nacional

RADAM – Radar da Amazônia

SEMTA – Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SESP – Serviço Especial de Saúde Pública

SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia

SUCAM – Superintendência de Campanhas de Saúde Pública

SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

TRT – Tribunal Regional do Trabalho

TRT-8 – Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região

USAID – Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional

SUMÁRIO

Introdução	15
I - Justiça do Trabalho: espaço de disputas e memória nacional	25
II - Oralidade: ampliação de possibilidades interpretativas	28
III - Caracterização dos capítulos	31
1 Capítulo 1: Amazônia: ocupação e desenvolvimento	34
1.1 Amazônia: dimensão e localização geográfica	36
1.2 Populações e dinâmicas populacionais na Amazônia	38
1.3 Breve histórico da ocupação colonizadora da Amazônia	42
1.4 A Amazônia e o projeto desenvolvimentista	53
2 Capítulo 2: A ditadura, a Doutrina de Segurança Nacional e a Amazônia	67
2.1 O golpe civil-militar e a Amazônia	70
2.2 O Programa de Integração Nacional	88
2.3 A rodovia Transamazônica	100
2.4 O debate sobre a viabilidade	105
2.5 A questão ambiental	111
2.6 Impacto para populações indígenas	116
3 Capítulo 3: Trabalho e trabalhadores na Transamazônica	124
3.1 Logística de “guerra”: chegam homens e máquinas	124
3.2 Trabalhadores e a rotina nos canteiros de obra	132
3.3 A Alimentação - “ <i>comia pra não morrer</i> ”	137
3.4 Segurança e saúde no trabalho	141
3.5 Brasil no topo da lista de acidentes de trabalho	146
3.6 Acidentes de Trabalho	149
3.7 Conflitos e violência nos canteiros: os encontros e desencontros na Transamazônica	162
3.8 Rotina de trabalho e vivência nos canteiros de obra	172
3.9 A questão salarial	175
3.10 Expectativa vs. realidade	179
4 Capítulo 4: “Só depositaram depois que eu fui na justiça”: Justiça do Trabalho e a Transamazônica	180
4.1 Da Justiça ao trabalho à Justiça do Trabalho	181
4.2 A Justiça do Trabalho na Amazônia	189
5 Considerações finais	211
6 Fontes e bibliografia	216
7 Apêndice – Registros fotográficos do trabalho de campo	232

INTRODUÇÃO

Neste ano de 2020 completaram-se cinquenta anos do início de uma das maiores obras rodoviárias do mundo. Sua extensão, aproximadamente 5000 quilômetros, seria equivalente ao trajeto Lisboa-Moscou. Projetada e executada durante os anos de chumbo da ditadura civil-militar brasileira (1970-1974), a rodovia Transamazônica mobilizou sonhos, trabalhadores e muito investimento público prometendo equacionar uma série de problemas nacionais: a fome no Nordeste brasileiro, a integração da região Norte ao modelo capitalista brasileiro e o fortalecimento da soberania nacional sobre os domínios da Amazônia brasileira. Era a chamada (pelos agentes do Estado) construção do “Brasil Grande”. Ao longo desses cinquenta anos, as representações da Transamazônica transitaram entre o mais promissor e importante projeto ditatorial para a Amazônia e o símbolo do fracasso da ditadura na Amazônia e no país. Antes retratada nas diversas mídias (no início das obras) como solução para problemas brasileiros, a Transamazônica perdeu espaço nas discussões nacionais e seu fracasso é, por vezes, lembrado pelas mesmas mídias que a propagaram como “solução para 2001”¹.

No início da década de 1970, a construção civil era um dos símbolos de desenvolvimentismo que o país experimentava. O Estado a utilizava para mobilizar emoções populares e recursos públicos que garantiram, além do necessário desenvolvimento infraestrutural, reservas de mercado e a concentração quase monopolista das grandes indústrias de construção civil no Brasil, como já discutido por Pedro Campos (2012) em *A ditadura dos empreiteiros*.

Na contramão do desenvolvimento de um conjunto de conhecimentos práticos e crescimento financeiro das empresas da construção civil brasileiras experimentados durante a ditadura, a classe trabalhadora que se ocupava dessa atividade era uma das mais vulneráveis no que diz respeito às condições de segurança, saúde e direitos do trabalho. Muitos dos trabalhadores que faziam parte da construção do “Brasil grande” acabaram encontrando a antítese da prometida redenção. Chamados a construir o “futuro” do país, terminavam por experimentar o

¹ Cf. TAMER, Alberto. *Transamazônica: solução para 2001*. Rio de Janeiro: APEC, 1971.

paradoxo do presentismo², para o qual a precariedade do trabalho e a violência estrutural empurravam a massa da classe trabalhadora.

É sobre a experiência da classe trabalhadora envolvida nas obras da rodovia Transamazônica que esta tese busca refletir. Neste sentido, destaco o entendimento thompsonian de que a classe trabalhadora não é uma coisa monolítica e estática, é antes de tudo resultado de uma relação, está sempre no gerúndio. A classe se alimenta da substância própria das relações desiguais entre diferentes grupos sociais, ela “está sempre encarnada em pessoas e contextos reais” (THOMPSON, 2004, p.10).

Durante o governo do General Médici (1969-1974), o Brasil atingiu o topo de uma lista mundial relacionada ao número de acidentes de trabalho, chegando à cifra de 4.500 acidentes por dia útil de trabalho (MONTEIRO, 2013; CHON *et al.* 1985). A construção da rodovia Transamazônica (1970-1974) representou bem esse momento da história recente do Brasil.

Os estudos acerca do mundo do trabalho têm ganhado relevância na historiografia nacional e mundial desde a segunda metade do século XX. Historiadores consagrados como Edward Palmer Thompson e Eric Hobsbawm, entre outros, tem influenciado uma nova geração de historiadores sociais do trabalho numa perspectiva que busca construir uma “história vista por baixo”. Neste sentido, esta tese se inscreve no circuito de pesquisas acadêmicas que refletem sobre o mundo do trabalho tendo como foco o próprio trabalhador.

Em junho de 1970, as manchetes de jornais (tais como o *Diário de Pernambuco* e *O Liberal*, do Pará) fortaleciam a expectativa em relação às ações do Governo Federal no que se referia ao Nordeste. No dia 6 de junho de 1970, o então presidente da República, Emílio Garrastazu Médici, após uma curta viagem por algumas localidades do Nordeste atingidas pela seca, pronunciou-se em um discurso realizado na cidade do Recife para milhares de pessoas:

Vim ver e vi. Vi o Nordeste de dentro, dos sertões secos [...] Vi as frentes de trabalho, feitas só para assistir o homem. Vi os postos de alistamento destas mesmas frentes, com multidões famintas, angustiadas, esperando a sua vez. Vi o homem. Falei a esse flagelado. Vi seus farrapos, apertei a sua mão, vi o que comia, perguntei pelos seus, por sua terra, seu trabalho, seu

² Termo utilizado por François Hartog para retomar o conceito de Pierre Bourdieu de “homens sem futuro” (HARTOG, 2013).

patrão; vi homens comendo só feijão e farinha sem tempero e sem sal. E dizer-se que vi isso em terra de salinas. [...] Nada em toda minha vida me chocou assim e tanto me fez emocionar e desafiar minha vontade. (MÉDICI apud GOMES, 1972, p. 17-18)

O General concluiu seu discurso afirmando que:

O que podemos fazer, em prazo menos iminente, é ajustar os planejamentos à realidade e contribuir para a mudança da mentalidade político-administrativa também aqui no Nordeste. Decidi então fortalecer a agricultura nordestina, para torná-la resistente às secas, empenhando recursos substanciais, até de origem externa, em programas de irrigação em áreas selecionadas. *Decidi canalizar, também, consideráveis recursos de incentivos fiscais para a execução de projetos agrícolas, onde quer que se configure uma clara perspectiva de produtividade...* (MÉDICI apud GOMES, 1972, p.21)³

Alguns dias depois do discurso presidencial, foi anunciado o Programa de Integração Nacional (PIN), pelo Decreto-Lei nº 1106 de 16 de Julho de 1970, que tinha como carro-chefe a construção de grandes rodovias com vistas à “promoção da integração nacional”. 30% dos recursos fiscais destinados à Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) seriam transferidos para a região Norte e destinados à execução do programa. A justificativa era de que esse dinheiro seria empregado para solucionar os problemas de ambas as regiões, uma vez que se promoveria o alívio da tensão social no Nordeste (muito mais ligada à cerca do que à seca) através da promoção de uma migração em massa para a região amazônica.

Segundo notícia da Folha de São Paulo de 31 de Julho de 1970, o custo total da obra da Rodovia Transamazônica seria de Cr\$ 320 (2,1 bilhões em valores de 2015).⁴

Todo o projeto tinha como pano de fundo a inserção da Amazônia ao circuito capitalista nacional, prevendo uma ocupação da Amazônia baseada na Doutrina de Segurança Nacional, influenciada pela geopolítica do pós-Segunda Guerra Mundial e difundida dentro da Escola Superior de Guerra (ESG), que formava intelectuais das forças armadas e também enviava membros para formação externa.

³ As frentes de trabalho eram utilizadas desde o século XIX para justificar uma minguada ajuda do governo aos trabalhadores sem perspectivas de trabalho na lavoura. Grifo nosso.

⁴ Folha de São Paulo, 31 de Julho de 1970. Acessado em 10/05/2021. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/banco-de-dados/2020/07/1970-governo-define-as-empresas-que-va-construir-a-rodovia-transamazonica.shtml>

A Transamazônica nasceu, portanto, filiada ao PIN, o qual previa a ligação do Nordeste com o Norte através da construção de uma extensa rodovia que cortaria a selva amazônica, promovendo o deslocamento de milhares de trabalhadores e trabalhadoras e suas famílias para as regiões úmidas e “carentes de população e exploração”, servindo como redenção do povo nordestino, incorporação definitiva do Norte à economia brasileira e simbolizando a construção do “Brasil Grande”.

Interesses menos propagados pelo governo sobre as motivações que levaram à Transamazônica emergiram no livro autobiográfico, “*Memórias do Brasil Grande*”, de Wilson Quintella, ex-presidente da construtora Camargo Corrêa, que chegou a tal posto no auge da execução da Transamazônica, em 1972. Segundo Quintella:

Essa epopéia começou antes, quando um número exorbitante de requerimentos de direito de lavra na região da Serra dos Carajás começou a abarrotar o Departamento Nacional de Produção Mineral. (QUINTELLA, 2008, p. 265)

Ou seja, os interesses nas riquezas mineralógicas ainda pouco conhecidas pelo Estado, mas já sabidas por parte de empresas estrangeiras (como a *United States Steel*, que tentava atuar na região) estariam por trás dos projetos rodoviários desenvolvidos para a região amazônica. Reforçador desta tese é o fato dos projetos terem sido desenvolvidos concomitantemente ao projeto RADAM, de mapeamento geológico do Brasil, em especial da Amazônia.

Os grandes projetos desenvolvimentistas, como o PIN, apresentam algumas características comuns que perpassam a maioria deles, a saber: a) Normalmente tem sua arquitetura “alienígena” em relação à área onde será executado; b) Possuem apelo nacionalista e prometem redenção de um povo e/ou lugar; c) Promovem uma grande mobilização de trabalhadores e seu conseqüente deslocamento; d) Experimentam níveis excepcionais de exploração da força de trabalho empregada na obra e violação de direitos; e) Promovem grandes impactos socioambientais.

Tais características fazem da análise do desenvolvimentismo, enquanto ideologia capitalista, e dos projetos desenvolvimentistas executados, objetos privilegiados de estudos. As dinâmicas surgidas nestas circunstâncias permitem emergir nitidamente aspectos inerentes ao capitalismo, algo que na rotina das grandes cidades ou do campo pode estar mais à sombra.

Há, entretanto, diferenças importantes entre os tipos de projetos desenvolvimentistas no que tange às dinâmicas de suas execuções e suas consequências. No caso da Transamazônica, por se tratar de uma obra rodoviária com milhares de quilômetros e por exigir constante movimento dos canteiros de obra, o direcionamento e a fixação da massa de trabalhadores que afluem para o território ficam mais dispersos, inchando em níveis diferentes as cidades de referência para a obra e fazendo surgir algumas outras à beira da pista. Já nos casos de usinas hidrelétricas ou cidades planejadas, como foram os casos da Usina hidrelétrica de Paulo Afonso⁵, na Bahia ou a nova capital federal, Brasília⁶, o fato de serem grandes obras desenvolvidas em um território fixo, atraiu um grande fluxo de trabalhadores para o mesmo lugar, sendo parte absorvida durante a obra e parte colocada como exército de reserva fora dos espaços planejados pelos idealizadores dos projetos, o que nestes casos gerou um processo de favelização do entorno das obras.

Ao levantarmos a bibliografia produzida na academia tendo como tema a Transamazônica, encontramos trabalhos como *A estrada invisível: memórias da Transamazônica*, (2012), tese do professor César Augusto Souza, que analisa memórias e mudanças na representação sobre a Transamazônica a fim de pôr em contraste as disputas e transformações de representações acerca de uma das principais obras do regime ditatorial brasileiro e demarcar o território em contraponto ao discurso da “estrada invisível”, engolida pela selva. Representação violenta que foi produzida a partir das décadas que se seguiram à obra, que passou a representar o fracasso da construção do “Brasil Grande”.

Já o trabalho de Fernando Dominience Menezes (2007) foca na análise sobre a construção representativa, através de revistas de circulação nacional como *Manchete* e *O Cruzeiro* (ligadas a grandes grupos editoriais do país) de uma obra positiva, desenvolvimentista e nacionalista. A reflexão acerca da utilização das revistas de circulação nacional, com abuso de imagens e fotografias coloridas com a intenção de legitimar a rodovia Transamazônica é ponto central da obra. A tese da

⁵ Cf. SILVEIRA, Jamile Silva. *Trabalhadores, conflitos e sociabilidades: a Companhia Hidroelétrica do São Francisco, em Paulo Afonso (Bahia, Brasil, 1945-1983)* In: CABREIRA, Pamela Peres. *História do Movimento Operário e Conflitos Sociais em Portugal*. Lisboa: Instituto de História Contemporânea, 2020.

⁶ Cf. RIBEIRO, Gustavo Lins. *O Capital da Esperança: A experiência dos trabalhadores na construção de Brasília*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2008.

professora Maria Ivonete Coutinho, por sua vez, tem como ponto central a análise das experiências das mulheres migrantes na Transamazônica. Também a importância da atuação feminina no processo educativo e produtivo da região, na construção de redes de solidariedade e cooperação e o consequente impacto no processo de fixação das populações migrantes. Há, no entanto, uma lacuna no que diz respeito aos milhares de trabalhadores que foram mobilizados por uma das obras “faraônicas” projetadas pela ditadura civil-militar.

Apesar das obras tangenciarem a temática, nenhuma delas se aprofunda na análise do trabalho na construção da Transamazônica. As relações de trabalho/exploração experimentadas pelos trabalhadores, em sua maioria migrantes, que trabalharam nos canteiros de obra da rodovia constituem capítulo fundamental da história recente da Amazônia e do Brasil. Suas experiências passadas lapidaram a trajetória histórica da região e desempenharam papel importante na construção das demandas sociais do tempo presente.

Esta tese busca refletir sobre como se deu a relação entre trabalho e capital, trabalhadores e as empreiteiras/empreiteiros responsáveis pela execução das obras da rodovia Transamazônica, no trecho localizado nos limites do estado do Pará entre 1970 e 1974. O recorte temporal se dá em função de ser este o período dedicado à construção da Rodovia, que viria a ser abandonada pelo governo do General Ernesto Geisel. O recorte geográfico se justifica na medida em que o Pará representou o maior trecho de abertura da estrada e consequentemente o que mobilizou o maior número de trabalhadores e empreiteiras.

O tema nos oferece um grande leque de pontos a serem observados, por isso tomamos a rodovia como ponto de partida e não de chegada. Nenhum estudo acadêmico conhecido por nós optou por refletir sobre as relações desenvolvidas nos canteiros de obra, as estratégias das empreiteiras a fim de prestarem contas ao governo e garantirem sua lucratividade e as táticas utilizadas pela classe trabalhadora para driblar os abusos. Também não encontramos pesquisas que se debruçaram sobre a questão do acesso à Justiça do Trabalho e da garantia de direitos laborais e com respeito aos direitos humanos.

As condições de vida encontradas pelos empregados das empreiteiras construtoras, o drama de milhares de trabalhadores vítimas da subempreitada, o fato de boa parte destes trabalhadores terem encontrado na obra uma nova ocupação, já que muitos eram trabalhadores rurais e migravam não apenas de

localidade geográfica, mas também de função/posição social. Neste sentido, a escuta dos trabalhadores e a interpretação de suas próprias considerações são, para esta tese, caminhos necessários para que possamos dar conta de responder às perguntas colocadas.

Uma pesquisa anterior sobre a migração nordestina para o Pará, em função da Transamazônica⁷, nos despertou para a necessidade de nos aprofundarmos nos estudos acerca da exploração do trabalho pelas empresas construtoras da grande rodovia. Ao consultarmos os arquivos do Tribunal Regional do Trabalho de Belém-PA, percebemos um grande percentual de processos provocados por funcionários e ex-funcionários de empreiteiras ligadas à construção da Transamazônica que envolvia como termo de reclamação o não pagamento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

Instituído nos anos iniciais da ditadura a partir do decreto-lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, o FGTS acabou com a estabilidade no emprego em troca de uma espécie de poupança compulsória paga pelo trabalhador e pelo empregador e serviu de grande fonte de financiamento do Estado. Não obstante, foi o principal objeto de reclamação dos trabalhadores na Justiça do Trabalho, levando-nos a considerar hipóteses que colocaremos a prova para explicar tal fato.

Neste sentido, a memória e os relatos de trabalhadores jogam luz onde os arquivos convencionais deixam sombras. A construção da fonte histórica a partir dos relatos orais oportuniza entender como indivíduos e grupos interpretam e elaboram suas próprias experiências, apresentando novas perspectivas e permitindo que o historiador acesse aquilo que as fontes históricas tradicionais não o fazem. Essa característica é fundamental para que a narrativa historiográfica possa contribuir no sentido de “questionar interpretações generalizantes de determinados acontecimentos e conjunturas” (ALBERTI, 2010, p. 165). As potencialidades que a utilização da oralidade na pesquisa histórica possui não tornam menos importante a necessidade de fazer passar a produção de fontes a partir da oralidade pelo mesmo rigor crítico que as fontes documentais, tal qual alerta Alessandro Portelli (2013).

A execução desta pesquisa exigiu percorrer milhares de quilômetros para acessar as fontes espalhadas por diferentes regiões e estados nas quais se

⁷ A pesquisa foi desenvolvida durante o mestrado realizado na Universidade Federal de Pernambuco entre 2010 e 2012 e foi publicada sob o título de *Rota Transamazônica: nordestinos e o Plano de Integração Nacional* (2015).

sustentam nossas reflexões. Os percursos foram vencidos utilizando avião, barco, ônibus e carro. A pesquisa começou anos antes de fazermos a travessia do oceano Atlântico do Brasil para Portugal a fim de cursarmos as disciplinas iniciais do doutoramento na Universidade de Coimbra. Foi durante a referida pesquisa de mestrado que iniciamos o levantamento de fontes que subsidiam este estudo.

Após cursarmos as disciplinas iniciais do doutoramento na Universidade de Coimbra, passamos por uma rica experiência de cinco meses na Universidade de Barcelona, através do programa *Erasmus +*, onde pudemos experimentar o diálogo com outros pesquisadores que estudam a América Latina sob diversos prismas.

O curso da pesquisa exigiu vários retornos à Amazônia, nosso campo de estudo, onde vivemos e trabalhamos (entre 2014 e 2015) por um ano como professor da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará – UNIFESSPA, além de meses de imersão nas localidades margeadas pela rodovia a fim de estabelecermos maior intimidade com o objeto deste estudo e com as fontes.

Pela rodovia Transamazônica, pelos grandes rios amazônicos e pelos ares, as viagens e as convivências, ainda que limitadas, com as rotinas das gentes que transformaram a região da Transamazônica em memórias de resistência e sentido para continuarem dia após dia também ajudaram a construir os sentidos desta tese. Histórias de frustração, de superação e vitória nas trajetórias de vida nos impuseram limites para não cairmos nas armadilhas que o pesquisador desavisado pode encontrar ao tomar de empréstimo métodos de pesquisa das ciências irmãs, como a antropologia, para reconstruir a memória social (oral) da região. As entrevistas foram realizadas em diversas partes do Brasil, sendo as mais antigas realizadas ainda no curso de mestrado e a demais já nos últimos quatro anos. Em todos os casos houve a necessidade de se deslocar até onde viviam os entrevistados. Foram percorridos milhares de quilômetros entre cidades da Amazônia, do Nordeste e Centro-Oeste do Brasil. Os percursos exigiram, como já citado, a utilização de diversos modais de locomoção. Optamos por uma abordagem plural no que tange às fontes a fim de procurar a melhor interpretação possível do processo histórico observado.

Para a execução desta pesquisa utilizamos como fonte documental processos trabalhistas movidos por trabalhadores contra empreiteiras construtoras da Transamazônica que se encontram nos arquivos da Justiça do Trabalho da 8ª Região, localizada no Estado do Pará (das Varas de Santarém e de Belém),

documentos oficiais do Estado brasileiro (Decretos-lei, documentos da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM, Plano de metas do Governo Federal, Programa de Ação Econômica do Governo - PAEG), onde se encontra a visão oficial e estratégica do governo.

Utilizamos periódicos e revistas de circulação regional e nacional, como *Jornal do Brasil*, *Diário de Pernambuco*, *O Liberal*, *O Cruzeiro* e *Manchete*, elementos importantes de difusão e reprodução de ideologias durante o período ditatorial. A escolha das revistas *O Cruzeiro* e *Manchete* se deu em virtude de serem as mais importantes revistas de circulação nacional da época, ligadas a grandes grupos de comunicação, sendo O grupo Assis Chateaubriand e Editora Bloch, respectivamente. Os Jornais principais jornais utilizados nesta pesquisa foram o *Diário de Pernambuco*, jornal mais antigo de circulação na América Latina, também ligado ao grupo Chateaubriand e maior do Estado de Pernambuco no período analisado, cujo acervo encontra-se no arquivo público estadual de Pernambuco. O jornal *O Liberal*, cujo acervo encontra-se microfilmado no arquivo público do estado do Pará era um dos grandes jornais de circulação na Amazônia brasileira, com sede na capital do Pará, Belém. O *Jornal do Brasil*, cujo próprio nome dá a dimensão pretendida pela mídia da cidade do Rio de Janeiro teve seu acervo consultado na hemeroteca digital da Biblioteca Nacional.

Os periódicos de grande circulação da época aqui utilizados como fonte foram coletados e interpretados sempre buscando os exemplares publicados entre 1970 e 1974, ou que posteriormente noticiaram a Transamazônica. As fontes da imprensa se justificam por serem um espaço privilegiado de construção de representações acerca do PIN.

Buscamos os sentidos ocultos, além da objetividade exposta nas páginas dos periódicos, oportunizando uma releitura do que estava sendo veiculado pela imprensa no período de maior exceção/censura de nossa história recente. Para tanto é condição *sine qua non* “compreender como os mesmos textos podem ser diversamente apreendidos, manipulados e compreendidos” (CHARTIER, 1991, p. 70). Na esteira do que diz Eni Puccinelli Orlandi (2009), os silêncios e omissões são em certa medida elucidadores da prática discursiva de um grupo. A reverberação do discurso legitimador da obra, o ofuscamento das demandas dos trabalhadores e tomada de posição em defesa do projeto, em detrimento da classe trabalhadora serão levadas à análise.

Também foram coletados depoimentos de trabalhadores que atuaram diretamente na construção da Transamazônica dentro e fora das normas legais. A escolha dos trabalhadores não obedeceu a critérios prévios, uma vez que se deu na medida em que as viagens de campo permitiram encontrar trabalhadores que atuaram na obra. Entretanto foi possível conversar com trabalhadores que exerceram diferentes funções dentro da obra, o que permitiu maior representatividade. A posteriori foram transcritas, catalogadas e sistematizadas, criando categorias analíticas utilizadas para construção da tese. Para encontrá-los recorreremos a passeios em feiras, bares, associações de trabalhadores, Comissão Pastoral da Terra – CPT, comunicados em rádios e portais eletrônicos da região cortada pela rodovia Transamazônica, além dos contatos com pesquisadores que atuam ou atuaram na região. Também ouvimos magistrados da Justiça do Trabalho que atuaram na região amazônica no período estudado, alguns julgando casos envolvendo litígio entre trabalhadores da Transamazônica e empreiteiras.

Infelizmente não conseguimos acesso a nenhum arquivo de empreiteiras envolvidas nas obras da Transamazônica, apesar de diversas tentativas. Também não conseguimos acessar arquivos do Ministério do Trabalho, em especial das antigas Delegacias Regionais do Trabalho, que eram os órgãos responsáveis pela fiscalização⁸ do trabalho e que poderiam conter informações muito relevantes no que toca ao processo do trabalho na obra da rodovia.

Dentro da coletividade de fontes analisadas nesta tese temos naquelas da Justiça do Trabalho e nas construídas a partir de depoimentos de trabalhadores envolvidos na obra da rodovia as de maior importância, por este motivo possuem espaço destacado no conjunto da obra.

⁸ Após a constituição de 1988 foi criado, de forma estruturada, independente e permanente, o Ministério Público (MP), com a missão de defender a ordem jurídica do regime democrático “incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis” (CF, artigo 127). Dentro do Ministério Público foi estruturado o Ministério Público do Trabalho (MPT). “O Ministério Público do Trabalho – o MPT – é o encarregado, no âmbito das relações de trabalho, da defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis. Redimensionado pela Constituição da República, de 05/10/1988, que o dotou de autonomia funcional, organiza-se, como um dos ramos do Ministério Público da União, segundo as disposições da Lei Complementar nº 75, de 20/05/1993, na qual se encontram arroladas as garantias e prerrogativas de seus membros, voltadas precipuamente à preservação do interesse público.” (MPT, disponível em <https://mpt.mp.br/pgt/memorial> e acessado em 23/05/2021). A atribuição fiscalizadora do Ministério do Trabalho continuou existindo na esfera administrativa e suas ações, em muitas ocasiões, reúnem provas que subsidiam as ações judiciais do MPT.

I - Justiça do Trabalho: espaço de disputas e memória nacional

As pesquisas realizadas tendo arquivos da Justiça do Trabalho como fonte revelam o grau de complexidade que o tema das relações de trabalho e o papel desempenhado por esta Justiça podem conter. Não se pode entender a Justiça enquanto entidade “descarnada”, ao contrário, formada por homens e mulheres que entre as pautas apresentadas pelas partes também buscavam a solidificação e reconhecimento de suas competências delineadas na legislação. Há uma pluralidade de interpretações identificáveis, o que pode apontar para uma possível independência no fazer dos magistrados na recém-criada Justiça. Como cenário de disputas entre grupos historicamente divergentes, a Justiça do Trabalho e seus arquivos guardam parte importante da história nacional e a preservação de seu acervo deveria ser uma política pública. Como afirma Antônio Luigi Negro:

Assim como não reinavam o desarraigo e a imoralidade nas senzalas, não reinam entre os trabalhadores do século XX a apatia, a passividade, o conformismo e a ignorância. Precisamente, como evidência disso, o que as fontes da Justiça do Trabalho podem nos revelar são demonstrações claras da existência de identidades operárias horizontais, estruturando os mundos do trabalho com a presença ativa das classes subalternas, que quase nunca são um bloco coeso e homogêneo disposto para o protesto social. (NEGRO, 2006, p. 196)

O conjunto dos processos trabalhistas lança luz para o entendimento dos diversos momentos da história do Brasil, observando estratégias das diferentes classes ao longo do tempo, suas experiências e aprendizados, o comportamento dos magistrados e suas inclinações, além de serem uma das poucas fontes oficiais onde os “de baixo”, para usar uma expressão thompsoniana, podem ver suas vozes ecoadas. Nas palavras de Clarice Speranza,

para os que se dedicam ao ofício da história em moldes acadêmicos, o que os arquivos originários da Justiça mostram (como em todo documento) não é o que passou, mas diversas vozes e versões conflitantes, chave para perceber as lutas e contradições sociais do período. (SPERANZA, 2014, p. 41).

No entanto, as boas práticas arquivísticas ainda são exceção pelo Brasil. No curso da pesquisa nos deparamos com situações contrastantes dentro do mesmo Tribunal. No arquivo da cidade de Belém uma parte do acervo estava em boas condições, outra parte foi microfilmada, mas teve a devida conservação e boa parte

se perdeu. O arquivo de Santarém estava acomodado em um antigo prédio da justiça, em péssimas condições (Figura 1) e com algumas pastas totalmente destruídas pela ação do tempo, cupins e traças, inviabilizando o trabalho de pesquisa e, conseqüentemente, comprometendo a memória histórica da região. Mesmo em Belém, onde o arquivo possui melhor estrutura e funcionários deslocados para função, várias pastas de processos relativos ao período ditatorial estavam “marcadas” para eliminação, fato comum nos arquivos judiciais espalhados pelo Brasil.

Figura 1 - Situação dos arquivos da Justiça do Trabalho em Santarém-PA



Arquivo da Justiça do Trabalho da 8ª Região – Santarém-PA. Acervo pessoal.

A justiça do Trabalho é aqui entendida como espaço de disputas com agentes que atuam em função de seus interesses. Os trabalhadores que buscam a concretização de seus direitos, os patrões que buscam potencializar seus lucros e seus *status* e os agentes da Justiça do Trabalho que buscam legitimar a instituição e sua função. Não tomamos, portanto, visões preconcebidas acerca da instrumentalização da Justiça. Neste sentido,

apesar do caráter intervencionista e conciliatório, a legislação trabalhista e a Justiça do Trabalho deixaram de ser vistas apenas como instrumentos de controle e dominação de classe e passaram a configurar espaços de disputas, que poderiam ser apropriados e ter seus papéis reelaborados por diferentes sujeitos sociais. (NEGRO; SOUZA, 2001, p. 127)

Os Trabalhos de Fernando Teixeira da Silva (2016), Antônio Luigi Negro e Clarice Speranza (2014), ancorados nas perspectivas thompsianas, serão referência para esta pesquisa no que diz respeito ao trabalho do historiador com fontes judiciais. Buscamos uma lógica interpretativa que evidencia a atuação de cada um dos sujeitos que inscrevem suas impressões de mundo no processo judicial.

Com relação à utilização da Justiça do Trabalho como espaço para resistência e sua potencial eficiência, há estudos sobre o período anterior ao golpe de 1964 que mostram que muitas das lutas dos trabalhadores urbanos e rurais encontraram vazão institucional (SILVA, 2016, p. 23). Assim “os debaixo usurparam, à sua maneira, os espaços que teriam sido criados para a sua dominação” (SILVA, 2016, p. 24). Neste sentido, não seria à toa que, segundo pesquisa realizada na década de 1990, a Justiça do Trabalho era a instituição mais confiável por parte da população ouvida.

No caso dos arquivos da Justiça do Trabalho da 8ª Região, o número de processos provocados pelos trabalhadores faz antever que esta instituição era percebida como campo de possibilidades reais para solução das demandas dos trabalhadores.

II - Oralidade: ampliação de possibilidades interpretativas

Utilizamos também um conjunto de fontes produzidas a partir de depoimentos orais. Tais narrativas buscaram se aproximar do que se convencionou chamar de “narrativas de história de vida” a fim de captar, além de informações objetivas, subjetividades ricas para produção historiográfica que questionários convencionais costumam deixar de fora. Por se tratar de um estudo da história recente do Brasil, foi possível encontrar dezenas de sujeitos que protagonizaram e possuem suas próprias visões sobre o processo histórico.

As conversas com os depoentes foram construídas de forma semiestruturada, de modo que os sujeitos pudessem se sentir à vontade para reproduzir as memórias que lhes trouxessem mais sentido no ato de falar sobre suas experiências. Essas conversas foram realizadas desde 2010 (ainda no curso de uma pesquisa de mestrado) até 2020. Sendo que alguns trabalhadores foram consultados mais de uma vez, ainda que informalmente. Estas entrevistas aconteceram ao longo dos anos e espalhadas pela vasta geografia brasileira e amazônica. Foram entrevistas realizadas nos estados de Pernambuco, Ceará, Goiás e Pará, em todos os casos exigindo deslocamento do entrevistador. Milhares de quilômetros foram percorridos pela Transamazônica, pelos rios da bacia amazônica e pelos ares. Foram entrevistados trabalhadores que prestaram serviço para diferentes empresas construtoras, entre elas Queiroz Galvão, Mendes Júnior, S.A Paulista, Empresa Industrial Técnica – EIT com funções variadas dentro da hierarquia operacional da construção civil. Também foram entrevistados ex-funcionários de órgãos públicos ligados diretamente à obra, como Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER (Atual Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Todas as entrevistas foram transcritas, catalogadas e analisadas individualmente. Apesar de serem sujeitos com trajetórias individuais, o conjunto das experiências individuais permitiu traçar um esboço das experiências que o conjunto dos trabalhadores vivenciaram durante os anos de construção da Rodovia. Nos anexos colocamos a transcrição completa de duas das mais relevantes entrevistas para este trabalho.

É importante destacar a importância de ter o documento/fonte produzido a partir dos relatos orais como documento-monumento, reconhecendo, entre outras coisas, que “tornar-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas” (LE GOFF, 2005, p. 422). Neste sentido, o agente produtor da fonte visa a perpetuação de sua representação de mundo. Dentro desta perspectiva de busca da verdade e preservação da memória e acerto de contas com o passado ditatorial recente, o papel do historiador é de fundamental importância, ainda que limitado às condições objetivas e subjetivas das localidades, dos sujeitos e do tempo em que se narra, uma vez que, como afirma Reinhart Koselleck, toda narrativa historiográfica apresenta a dimensão do tempo presente (KOSELLECK, 2001 p. 116). Há de se ressaltar também, que apesar de campo privilegiado dos historiadores profissionais, a História do tempo presente não está restrita a estes. Sociólogos, antropólogos, jornalistas, juristas, literatos e testemunhas produzem narrativas, contribuem, divergem e dividem espaço.

A introdução do sujeito vivente, a testemunha, no ofício do historiador se deu no século XX, o século dos extremos, das grandes guerras e totalitarismos. A introdução desse sujeito provocou mudanças:

Por um lado, o historiador teve de se render à evidência das limitações de seus procedimentos tradicionais e das suas fontes, bem como ao contributo indispensável das testemunhas [...] A testemunha pode oferecer-lhe elementos de conhecimento factual inacessíveis através de outras fontes, mas sobretudo pode ajudá-lo a restituir a qualidade de uma experiência histórica cuja textura se modifica depois de enriquecida pelas vivências dos seus atores. (TRAVERSSO, 2012, p. 16)

Neste sentido, é possível interpretar subjetividades no ato de rememoração tendo em conta que este “desejo” é o desejo do tempo presente. Portanto, a História Oral é uma metodologia interdisciplinar que mantém áreas do conhecimento humano como a História, Psicologia, Literatura, Ciências Sociais, entre outras, em constante diálogo. Destaque-se que os relatos são entendidos como fontes históricas e não como verdades históricas que serão referendadas pela narrativa historiográfica. A crescente utilização do expediente do depoimento oral (a memória dos que experimentaram o processo histórico) como fonte urge a necessidade de se estabelecer clara a distinção entre a memória e a História, como alerta o Historiador Francês Pierre Nora:

El registro de la historia está construido con base en documentos o materiales documentales que permiten reconstituir un hecho, por lo que esta labor es siempre posterior. No se siente de inmediato, más bien, es un fenómeno acumulativo, que a través de la ciencia quiere tocar una forma de verdad, aun si no es “la” verdad. Nadie puede decir, por ejemplo, que el 14 de julio no se tomó la Bastilla, porque tenemos pruebas de ello. En cambio, la memoria es por completo otra cosa: es afectiva, psicológica, emotiva; en un principio es individual, a diferencia de la historia. La memoria, además, es extremadamente voluble, juega muchos papeles y no tiene pasado, ya que por definición es un pasado siempre presente.⁹

⁹ Entrevista disponível em: <https://www.letraslibres.com/espana-mexico/revista/entrevista-pierre-nora-el-historiador-es-un-arbitro-las-diferentes-memorias> acessada em 05/05/2021.

III – Caracterização dos capítulos

No capítulo 1, *Amazônia: ocupação e desenvolvimento*, localizamos e dimensionamos a Amazônia, em especial a Amazônia brasileira e apresentamos a dinâmica populacional da região de maneira a relacionarmos com a sequência de projetos desenvolvidos na região. Fizemos uma breve trajetória da ocupação da Amazônia sob os diferentes regimes políticos experimentados pelo Brasil desde o período colonial até o século XX. Destacamos as características de cada período e evidenciamos como as representações da Amazônia ao longo da História transitaram entre fantástica, inferno verde, vazio demográfico, terra prometida, área de segurança nacional, símbolo da grandeza nacional.

Ainda no primeiro capítulo situamos com especial destaque a mudança nas políticas de Estado para a Amazônia com o advento do desenvolvimentismo no Brasil em meados do século XX e suas consequências na dinâmica da região.

No capítulo 2, *A ditadura, a Doutrina de Segurança Nacional e a Amazônia*, refletimos sobre as consequências do golpe de 1964 para a Amazônia e a Doutrina de Segurança Nacional desenvolvida no pós-Segunda Guerra Mundial. O alinhamento geopolítico do Brasil no contexto da Guerra Fria e o papel que teve a Escola Superior de Guerra (ESG) como centro de formação do quadro intelectual dirigente das forças armadas e do país.

A ocupação da Amazônia, no período estudado, se deu sob o signo da Doutrina de Segurança Nacional implementada durante a ditadura civil-militar e que teve no projeto da Transamazônica um de seus expoentes. Por isso, torna-se condição *sine qua non* entender a doutrina para entender as motivações e justificativas do projeto de ocupação desenvolvido.

No capítulo 3, *Trabalho e trabalhadores na Transamazônica*, focamos na questão central da tese: o trabalho na Transamazônica. Após o cruzamento de fontes de origens diversas e o devido questionamento imposto aos dados buscamos apresentar e refletir sobre as experiências concretas que a classe trabalhadora mobilizada em torno do grande projeto vivenciou em sua rotina de trabalho e vida na obra. Reconstruímos a história das relações de trabalho na obra da Transamazônica através das narrativas de trabalhadores reais envolvidos na construção da rodovia. Mobilizados pelo Estado ou por conta própria, famílias inteiras ou divididas migraram para a região Norte do país enfrentando a precariedade do trabalho e

suas consequências, como a cidadania de segunda classe. Procuramos resgatar o passado de homens e mulheres que, na condição de sub-proletários, Pierre Bourdieu classificaria de “homens sem futuro” (Bourdieu, 1997).

Situações específicas e estruturais são abordadas no sentido de construir uma interpretação mais pertinente sobre as experiências da classe. Apresentamos o perfil médio do trabalhador envolvido na obra, seus lugares de origem e a representação caricatural, reprodutora da violência estrutural a qual estavam submetidos esses sujeitos no contexto da obra.

Questões como o pesado ambiente psicológico, o isolamento no qual os trabalhadores estavam imersos, o abuso de horas-extras de trabalho, falta de espaços e momentos de lazer no período do não-trabalho, acidentes de trabalho, doenças nos canteiros, alimentação, conflitos entre os diferentes sujeitos envolvidos no curso da obra e o fenômeno da subemprego e suas consequências nefastas ao trabalhador a ela submetido são pontos discutidos nesse capítulo, além de evidenciar os movimentos produzidos pelos trabalhadores para driblarem as circunstâncias nas quais se viam inseridos.

No capítulo 4, “*Só depositaram depois que eu fui na justiça*”: *Justiça do Trabalho e a Transamazônica*, contextualizamos a trajetória da Justiça do Trabalho no Brasil e no Pará, refletindo sobre seu alcance e suas características estruturantes, além de suas transformações ao longo do século XX.

A partir da análise de um conjunto de processos trabalhistas movidos por trabalhadores da Transamazônica contra empreiteiras durante a década de 1970 e disponíveis no acervo do arquivo da Justiça do Trabalho da 8ª Região tentaremos apontar os usos que a classe trabalhadora fez da instituição Justiça do Trabalho na tentativa de ter suas demandas atendidas. Também através dos termos de reclamação dos processos (parte inicial do processo, em que o reclamante apresenta sua demanda à Justiça do Trabalho), sistematizados e analisados apontaremos as queixas mais recorrentes dos trabalhadores, o que pode lançar luz sobre algumas práticas ilegais dolosamente praticadas por empreiteiras. Dos termos de audiência dos processos (registro da audiência, na qual há a manifestação das partes envolvidas no processo e, encaminhamento para conciliação ou decisão do juiz do trabalho) tentaremos extrair qualitativamente os elementos que, em cruzamento com as demais fontes, em especial os relatos dos próprios

trabalhadores possam ajudar a apresentar uma narrativa fidedigna acerca da experiência da classe trabalhadora envolvida no projeto da Transamazônica.

Colocamos à prova algumas correntes historiográficas que ora enxergam a Justiça do Trabalho como garantidora do *status quo* e responsável pelo engessamento da classe trabalhadora, ora colocam-na como grande instituição virtuosa por sua natureza classista e espaço garantidor dos direitos do trabalhador. Apresentaremos reflexões sobre a pesquisa histórica tendo arquivos da Justiça do Trabalho como fontes históricas onde partes diferentes e divergentes apresentam-se em disputa.

Nos valem dos arquivos da Justiça do Trabalho para apontarmos as contradições inerentes à Justiça do Trabalho como espaço de disputas. Ora utilizada pela classe dominante para garantir lucros por fora da legalidade, através de acordos desfavoráveis à classe trabalhadora ou se valendo das dificuldades de acesso à Justiça trabalhista, ao mesmo tempo em que identificamos invertidas que os trabalhadores conseguiram utilizando a Justiça do Trabalho como instrumento limitador dos abusos cometidos pelas firmas.

Capítulo 1 - Amazônia: ocupação e desenvolvimento

Refletindo sobre como determinados lugares ocupam posições diferenciadas no pensamento ocidental, Serge Gruzinsky destaca que a Amazônia é um desses lugares que o pensamento ocidental desloca para outra realidade. Vista como repositório do pensamento selvagem, oprimida pela floresta tropical que também oprime os homens, sem cidades, carros, indústrias e demais estruturas das urbes que se consolidaram ao redor do globo terrestre (GRUZINSKY, 2001). É nesta floresta, construída de fora pra dentro no imaginário ocidental, que se desenrola uma nova “arrancada” para o desenvolvimento. A Amazônia, depois de assistir a expulsão dos construtores da Madeira-Mamoré e o padecer dos soldados da borracha, viveu na primeira metade da década de 1970 um novo momento: a construção da rodovia Transamazônica. A Amazônia foi entendida ao longo da trajetória brasileira como lugar da fronteira por excelência. Em determinado momento foi entendida como fronteira do império colonial português, do império brasileiro, do projeto de civilização brasileira. A própria organização do território português na América demonstra essa externalidade amazônica. Durante muito tempo existiram projetos de colonização diferentes para o Brasil e para a Amazônia (incluída no Estado do Maranhão e Grão-Pará). O século XX marcou a Amazônia, como veremos, com o processo de expansão do processo produtivo capitalista onde as relações humanas muitas vezes foram não capitalistas.

Por fronteira entende-se os limites entre o que está dentro e o que está fora, neste sentido a fronteira é observada e definida por alguém que está normalmente do lado de “dentro”. Por outro lado, estar “fora” significou a chance de fugir do destino reservado a determinados grupos sociais no interior dos projetos colonial e capitalista. Não por acaso a Amazônia se tornou o espaço que permitiu a sobrevivência de milhões de indígenas e quilombolas que buscaram a liberdade de estarem fora dos projetos oficiais de ocupação e exploração territorial.

Se num primeiro momento a fronteira pode anunciar o encontro dos diferentes (sejam eles camponeses, indígenas, empresários da terra), também apresenta os desencontros desses sujeitos que, apesar de contemporâneos, situam-se distantes nos seus tempos históricos. Por esta característica,

“a fronteira tem sido cenário de encontros extremamente similares aos de Colombo com os índios da América: as narrativas das testemunhas de hoje, cinco séculos depois, nos falam das mesmas recíprocas visões e concepções do outro” (MARTINS, 2009, p. 27).

A fronteira também é construída no imaginário social como um lugar sempre em vias de se tornar pertencente a algo, seja um Estado, um projeto de civilização, a modernidade. Daí a fronteira ser alvo de grandes projetos de Estado como a própria rodovia Transamazônica, representante do avanço da fronteira capitalista. A alteridade que se impõe nos espaços de fronteira é alimento daquilo que Roberto Cardoso de Oliveira chamou de “fricções interétnicas” (1962), dando destaque às relações conflituosas entre os sujeitos e grupos étnicos que vivem encontros e desencontros na fronteira.

Os diferentes sujeitos e seus tempos históricos que compõem o mosaico fronteiriço é salientado por José de Souza Martins e ajuda a jogar luz sobre o momento histórico no qual se desenvolveu o projeto da Transamazônica, que promoveu encontros e desencontros caracterizados pelas variadas formas de violência:

o tempo histórico de um camponês dedicado a uma agricultura de excedentes é um. Já o tempo histórico do pequeno agricultor próspero, cuja produção é mediada pelo capital, é outro. E é ainda outro o tempo histórico do grande empresário rural. Como é outro o tempo histórico do índio integrado, mas não assimilado, que vive e se concebe no limite entre o mundo do mito e o mundo da história. Como ainda é inteiramente outro o tempo histórico do pistoleiro que mata índios e camponeses a mando do patrão e grande proprietário de terra: seu tempo é o do poder pessoal da ordem política patrimonial, e não o de uma sociedade moderna, igualitária e democrática que atribui à instituição neutra da justiça a decisão sobre os litígios entre seus membros. A bala de seu tiro não só atravessa o espaço entre ele e a vítima. Atravessa a distância histórica entre seus mundos, que é o que os separa. Estão juntos na complexidade de um tempo histórico composto pela mediação do capital, que junta sem destruir inteiramente essa diversidade de situações (MARTINS, 2009, p. 139).

1.1 Amazônia: dimensão e localização geográfica

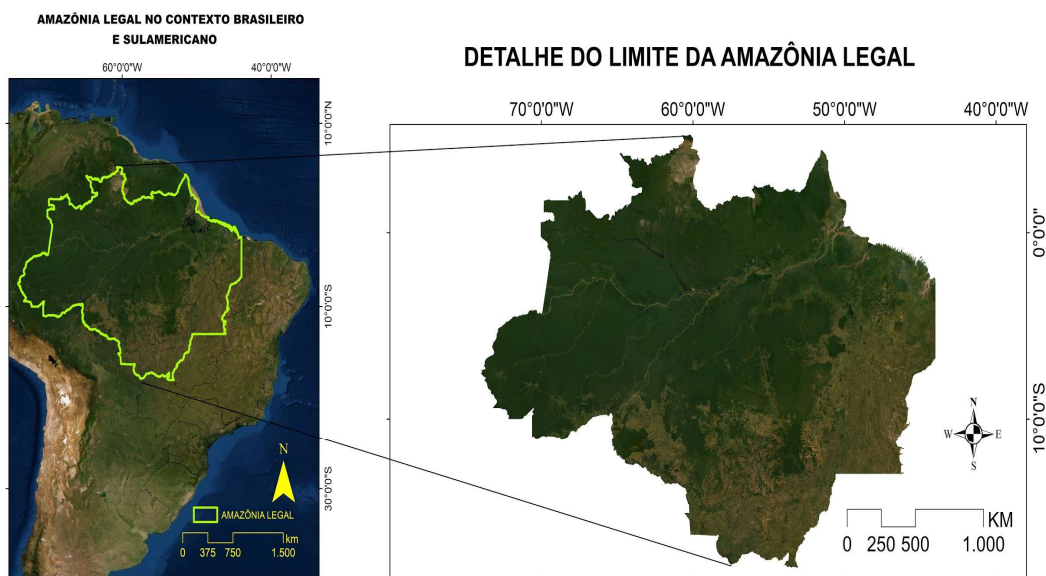
A Amazônia compreende uma vasta região localizada na América do Sul e que se estende por territórios de nove países. São eles: Colômbia, Peru, Venezuela, Bolívia, Guiana, Suriname, Guiana Francesa, Equador e Brasil, onde se localiza aproximadamente 60% da Amazônia. Em outras palavras,

na Amazônia tudo possui proporções gigantescas: tem o rio mais volumoso do planeta; é o maior conjunto contínuo de florestas tropicais e uma das maiores biodiversidades do mundo. O Bioma Amazônia está distribuído por mais de 50% da superfície da América do Sul, alcançando nove países e toda a porção norte do Brasil. (SIMONIAN; SILVA; BAPTISTA, 2015, p. 14)

O que chamamos de Amazônia brasileira ou Amazônia Legal é o território definido pela lei federal nº 5.173 de 27 de Outubro de 1966, que estabeleceu:

Art. 2º A Amazônia, para os efeitos desta lei, abrange a região compreendida pelos Estados do Acre, Pará e Amazonas, pelos Territórios Federais do Amapá, Roraima e Rondônia, e ainda pelas áreas do Estado de Mato Grosso a norte do paralelo de 16º, do Estado de Goiás a norte do paralelo de 13º e do Estado do Maranhão a oeste do meridiano de 44º¹⁰.

Mapa 1 – Delimitação do limite da Amazônia Legal



Autor: Kleython Monteiro, 2020.

¹⁰ Lei federal nº 5.173 de 27 de Outubro de 1966. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5173.htm Acesso em: 13 abr. 2020.

Com 5.217.423 km², segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), compreende 772 municípios e corresponde a quase 60% do território total do Brasil.¹¹ A Amazônia legal é subdividida em:

Amazônia Ocidental, composta pelos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima, e a Amazônia Oriental, composta, por exclusão, pelos Estados do Pará, Maranhão, Amapá, Tocantins e Mato Grosso. A Amazônia Ocidental foi mencionada, pela primeira vez, no Decreto-Lei nº. 291, de 28.02.1967, e ratificada no Decreto-Lei nº. 356, de 15.08.1968. (BRASIL, 2014)¹²

Com a função de ser indutora de uma mudança na ocupação da Amazônia brasileira, a Transamazônica surgiu no contexto de crescimento dos grandes projetos de inversão de capital chamados de “desenvolvimentistas”, implementados na segunda metade do século XX, e pode ser entendida como o principal projeto desenvolvido pela ditadura civil-militar (1964-1985) para a Amazônia. A proposta de construção da rodovia Transamazônica ecoou o modelo nacional-desenvolvimentista que Bertha Becker (2007) classifica como “exógeno”, pensando de maneira “alienígena” em referência à região e pautado pelas relações da Amazônia com as metrópoles.

O território por onde se debruça esta pesquisa consiste no trecho da Transamazônica que atravessa o estado do Pará, área que recebeu o maior número de trabalhadores e investimentos. Refletir sobre o processo histórico decorrido no auge da ditadura civil-militar não é tarefa historiográfica que se dá isolada no tempo-espaço, entender o processo de ocupação e desenvolvimento empreendido na região Amazônica ao longo da trajetória histórica do país é condição indispensável para compreender o processo histórico aqui analisado.

Neste sentido, faremos uma breve narrativa da trajetória histórica da região a partir da historiografia produzida sobre a temática da ocupação e desenvolvimento da Amazônia desde o período colonial até a segunda metade do século XX, onde nos deteremos em detalhes.

¹¹ Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/mapas-regionais/15819-amazonia-legal.html?=&t=o-que-e> Acesso em: 13 abr. 2020.

¹² Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/mapas-regionais/15819-amazonia-legal.html?=&t=sobre> Acesso em: 13 abr. 2020.

1.2 Populações e dinâmicas populacionais na Amazônia

A cartografia social da Amazônia revela que a dinâmica populacional da região resultou de um processo histórico no qual populações em constante movimento de sobrevivência foram paulatinamente construindo o espaço e se construindo socialmente. Das populações nativas e afro-americanas que foram violentadas pelo processo colonizador e que foram ocupando e resistindo nas entranhas da floresta tropical à formação de metrópoles urbanas complexas com uma elite resultante do mesmo processo colonizador, cercada por uma periferia urbana que, grosso modo, está ligada aos antepassados negros, ameríndios e caboclos.

Para melhor compreender a formação social da região, classificamos em: populações urbanas, onde se concentra pouco mais de 70% da população, e rurais, onde vivem pouco menos que 30% da população, segundo dados do Censo Demográfico de 2010, realizado pelo IBGE. Este universo possui formação heterogênea, sendo composto predominantemente por populações locais de 1ª, 2ª e 3ª geração, povos tradicionais (indígenas, quilombolas, ribeirinhos) e migrantes que chegam constantemente às diversas localidades urbanas ou rurais, de acordo com os fluxos migratórios dos empreendimentos, conforme veremos abaixo. Na linguagem popular existem os nativos, os ribeirinhos, os pioneiros (dos projetos) e os chegantes mais recentes. Muitos dos sujeitos vivendo de maneira itinerante pela região.

Tomando o recorte a partir do século XIX podemos apontar alguns grandes ciclos que influenciaram profundamente as dinâmicas populacionais da Amazônia. Foram eles os 1º e 2º ciclos da borracha, fins do século XIX e durante a Segunda Guerra Mundial, respectivamente. A execução de grandes projetos rodoviaristas que pretendiam promover uma colonização da região como a rodovia Belém-Brasília, durante a década de 1950 e a Transamazônica no início dos anos 1970, durante a ditadura civil-militar, projetos de mineração como o Projeto Grande Carajás, que gerou uma verdadeira corrida ao ouro, além de grandes projetos de construção de infraestrutura hidrelétrica como Tucuruí e Belo Monte, ambas no Pará. Todos os eventos citados envolveram grandes deslocamentos populacionais e tinham como principal região exportadora de mão de obra a região Nordeste do Brasil,

estigmatizada pelas imagens de seca e pobreza que circulavam pela chamada mídia nacional localizada no centro-sul do Brasil.

Neste processo de ocupação se “formam, com propriedades e posições diferentes agentes em disputa pelos usos e apropriação dos espaços e, no extremo, pelos critérios e limites culturais de diferenciação legítima do território” (CASTRO; CAMPOS, 2015, p. 29).

No tocante à caracterização da população residente na região amazônica se faz necessário salientar a pluralidade das sociedades que se organizaram e viveram ao longo da trajetória humana na região. No universo das generalizações injustas, os povos tradicionais, com especial destaque para as populações indígenas, são invisibilizados e caricaturados a partir dos olhares exteriores, que os denominam índios, ribeirinhos ou quilombolas, termos que integram diversidade epistêmica, cosmológica e sociológica, ou seja, costumes e culturas que exigem um trabalho historiográfico com cautela e responsabilidade singular.

Apesar da relativa desatualização e dos casos de subnotificação, segundo dados do Censo de 2010¹³, realizado pelo IBGE, existem no país mais de 300 povos “indígenas” compostos por aproximadamente 900 mil pessoas. Aproximadamente metade dessa população está localizada nos Estados da Amazônia Legal. Segundo o Instituto Socioambiental (ISA)¹⁴ até a década de 1970 acreditava-se que a população indígena desapareceria, no entanto a partir da década de 1980 o quadro se inverteu e, apesar da diminuição pontual de comunidades e até ameaças de extinção de alguns grupos, o número geral tem aumentado de modo consistente. Nos últimos 100 anos a Amazônia brasileira tem sido alvo de diversos empreendimentos privados e públicos com vistas a ocupar e extrair riquezas da região.

A conformação populacional da Amazônia é resultado, principalmente para o século XX com o nacional-desenvolvimentismo, das ações diretas e indiretas do Estado nacional. Para enxergarmos melhor essa dinâmica social tomamos como referência os dados censitários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

¹³ Cf. IBGE, Censo demográfico do Brasil 2010.

¹⁴ O Instituto Socioambiental (ISA) é uma das maiores organizações da sociedade civil brasileira que atua nas questões ligadas à defesa de bens e direitos sociais, meio ambiente, direitos humanos e dos povos. Disponível em: https://pib.socioambiental.org/pt/Quantos_s%C3%A3o%3F Acesso em: 28 ago. 2020.

(IBGE). Entre 1872 e 2010 (Tabela 1) a população total brasileira saltou de 9.930,478 para 190.755.799, ou seja, cresceu mais de 19 vezes ao longo de 138 anos. Neste mesmo período, a população da região Norte do Brasil saltou de 332.847 para 15.864.454, multiplicando seu número inicial mais de 47 vezes, tendo o período de 1960 a 2000 (período caracterizado pelos projetos desenvolvimentistas) como o de maior crescimento proporcional¹⁵.

Tabela 1 - Evolução demográfica do Brasil vs. Norte: população residente

ANO	BRASIL	NORTE
1872	9.930.478	332.847
1900	17.438.434	695.112
1940	41.236.315	1.627.608
1960	70.992.343	2.930.005
1970	94.508.583	4.188.313
1980	121.150.573	6.767.249
2000	169.590.693	12.893.561
2010	190.755.799	15.864.454

Fonte: IBGE – adaptado.

Apesar do vertiginoso crescimento populacional da Amazônia brasileira e do alto grau de concentração populacional nas zonas urbanas das grandes, médias e pequenas cidades, notam-se profundas conexões com o rural, relação com os recursos naturais, floresta e rios, que fazem emergir as peculiaridades da região. “Em muitas áreas urbanas recentes permanecem as relações com o campo e a predominância das formas de trabalho vinculadas à exploração dos recursos naturais” (CASTRO; CAMPOS, 2015, p. 31).

A execução de grandes projetos desenvolvimentistas implantados na região Amazônica teve grande impacto e gerou ciclos de crescimento populacional da região. César Martins, ao avaliar o impacto da Transamazônica na população local ressalta que “Altamira, capital simbólica da estrada que tivera seus anos de prosperidade no início do século XX, experimentava um boom populacional nunca dantes conhecido por esta cidade” (MARTINS, 2012, p.68). A Amazônia passou a ser, por excelência, o lugar do migrante. As cidades já existentes se viram “invadidas” por gentes e culturas distintas ao passo que novas cidades foram surgindo em decorrência desse projeto, como Brasil Novo-PA, antiga agrópolis da

¹⁵ Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9662-censo-demografico-2010.html?=&t=series-historicas> Acesso em: 17 ago. 2020.

Transamazônica e Rurópolis-PA, antiga Rurópolis Presidente Médici. Na medida em que a estrada avançava sobre a selva.

o crescimento populacional na região foi muito superior à média nacional, evidenciando o fato de ter sido desencadeado pelo processo migratório e não somente por nascimentos. A presença massiva de migrantes levou a uma transformação na paisagem social, porque passou a haver muito mais migrantes que nativos. Ao mesmo tempo, o acelerado crescimento que multiplicou a população levou ao surgimento de problemas de infraestrutura urbana nas cidades existentes, pois não foram planejadas para atravessar este processo. (MARTINS, 2012, p. 111)

No momento em que escrevemos este trabalho, a Amazônia brasileira enfrenta novos e antigos desafios: superação das tensões sociais urbanas e rurais que surgiram como consequência das políticas de ocupação e desenvolvimento, como veremos a seguir; a violência contra povos tradicionais que, sistematicamente, são excluídos das esferas de poder decisórias; a questão ambiental que se torna cada vez mais necessária, tanto quanto o Estado insiste em considerar a região um repositório mineral e energético infinito. Esse quadro foi e é pintado há séculos por diferentes agentes e instituições que favoreceram “atividades predatórias e exploradoras dos recursos naturais e humanos, sem a mínima garantia dos direitos sociais e de propriedade” (SILVA; RAVENA, 2015, p. 17.).

1.3 Breve histórico da ocupação colonizadora da Amazônia

A Amazônia brasileira possui um histórico de ocupação diferenciado em relação aos demais territórios do país e essa diferenciação passa por diversas variantes, sejam elas: o fato de ter a maior parte de seu território legalmente associado à Espanha até o Tratado de Madri (1750); a ausência de benefícios econômicos (ouro, *plantation* etc.) imediatos à coroa portuguesa; a distância dos centros administrativos que mantiveram-se próximos do litoral ou que se interiorizaram na medida em que os interesses econômicos emergiram; as condições ambientais que a maior floresta tropical do mundo impunha aos chegantes; a ausência de rotas terrestres e as dificuldades impostas pelas correntes marítimas que dificultavam o intercâmbio com a parte sul da colônia; a presença maciça de indígenas (grande parte destes em movimento devido à ocupação branca do litoral); o imaginário construído a partir de cronistas e ditados populares que fizeram a Amazônia transitar entre o “inferno verde” de Alberto Rangel e o “vale da promessa”, propagandeado por Vargas.¹⁶

Em um sentido mais amplo, podemos dizer que todo o processo de ocupação da Amazônia por populações não indígenas passou pela influência do imaginário construído sobre a região. Neide Gondim, em seu livro *A Invenção da Amazônia*, faz uma importante reflexão acerca do processo de construção narrativa sobre a Amazônia. Cronistas, viajantes e intelectuais desde o primeiro século de ocupação foram capazes de fazer agir, avançar ou recuar aventureiros e Estado. A Amazônia, tal qual a Índia dos tempos renascentistas, é “obra refeita sobre o ofício de ingênuos ou engenhosos artífices e traficantes do imaginário” (GONDIM, 2007, p. 25).

As imagens construídas a partir dos relatos de cronistas e viajantes tendeu a representar uma Amazônia fantástica, do perigo ao *invasor* e da indolência do homem amazônico, oprimido pelo ambiente hostil das doenças tropicais e do calor infernal. Se por um lado, em grande medida, as representações construídas acerca da Amazônia tendem a homogeneizar um espaço tão amplo e diverso, acarretando em empreitadas de ocupação e desenvolvimento violentas e equivocadas, como

¹⁶ Cf. RANGEL, Alberto. *Inferno verde: cenas e cenários do Amazonas*. Manaus: Valer/Governo do Estado do Amazonas, 2001. SECRETO, Maria Verônica. *Soldados da Borracha: Trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas*. São Paulo: Perseu Abramo, 2007.

veremos a seguir, por outro lado a importância destas narrativas em constante reconstrução pode ser entendida, por exemplo, através da obra de Oviedo, cujos escritos fizeram chegar à Europa o “conhecimento das primeiras descrições científicas das árvores produtoras do látex, do tabaco, de essências medicinais e dos vegetais comestíveis” (GONDIM, 2007 p. 77).

Desde a incipiente colonização pré-pombalina, a mão de obra escravizada foi utilizada sistematicamente como garantidora do processo colonizador e no período pombalino foi decisiva para a garantia das novas fronteiras do império português. O expediente da conquista e das alianças com grupos nativos foi sistematicamente utilizado. A legislação em relação à permissividade da escravidão indígena sofreu idas e vindas ao longo do período colonial de acordo com a capacidade de pressão dos grupos de interesses, fossem eles os colonos, os jesuítas ou os indígenas¹⁷.

As primeiras décadas de ocupação portuguesa na Amazônia tiveram o protagonismo da ação missionária e “civilizatória” jesuítica que ia além da conversão indígena ao cristianismo e se materializava em ações políticas e econômicas. “As missões constituíam grandes empreendimentos de produção de bens e serviços e de legitimação da política de conquista” (CASTRO; CAMPOS, 2015, p. 22). As décadas de atuação dos jesuítas com alto grau de autonomia explicam porque “o Instituto de Loyola, em determinadas conjunturas, foi a instituição mais influente na História política e social da Amazônia no período colonial” (GLIELMO, 2010, p. 76).

No período denominado de União Ibérica (1580-1640), a ocupação da América por parte da metrópole sofreu consequências. O Rei Felipe III, da Espanha (Que em terras lusitanas foi chamado de Felipe II de Portugal), optou pela divisão administrativa do território com a criação do Estado do Maranhão (1621) e mais tarde (1623) a divisão da América portuguesa em Estado do Brasil, com capital em Salvador e Estado do Maranhão e Grão-Pará, com capital em São Luís¹⁸, cuja extensão compreendia os atuais Estados do Piauí, Maranhão, Pará, Ceará, parte do Amazonas e Amapá, ou seja, a costa norte da colônia e quase todo o vale amazônico. Parte das motivações que levaram à divisão territorial residiam na problemática da logística:

¹⁷ Cf. BEOZZO (1983).

¹⁸ Cf. LOUREIRO (2011); GLIELMO (2010); CAPISTRANO DE ABREU (1998) e REZENDE (2006).

O regime de ventos (e correntes marítimas) explica a maior independência de que, desde o início da ocupação, gozaram as autoridades do Maranhão e Grão-Pará, em relação ao Governador Geral do Brasil, pela facilidade de comunicação direta e mais rápida com Lisboa do que com Salvador. A travessia de Lisboa à Belém podia ser vencida em 45 dias de viagem, bem menos custoso que chegar à Bahia ou Rio de Janeiro que poderia consumir uma jornada de até 3 meses. (REZENDE, 2006, p. 61)

Santa Maria de Belém do Pará, que viria a se tornar a capital do futuro Estado do Grão-Pará, foi fundada em 1616 a partir da construção do Forte do Presépio e inicialmente administrada por Francisco Caldeira Castelo Branco, que notabilizou-se pelos conflitos nos quais se envolveu. Enviado inicialmente para socorrer as forças de Jerônimo de Albuquerque contra os franceses que ocupavam a região do Maranhão, foi escolhido para comandar a sede do que viria a se tornar a maior cidade da Amazônia brasileira. Segundo a clássica obra *Capítulos de História Colonial*, de Capistrano de Abreu, apesar de inicialmente bem recebido pelas populações nativas, logo desencadeou guerras cruéis contra os nativos:

A imensidade das águas inspirou-lhe a adaptação de um suplício medieval, que devia parecer novo e terrível aos rudes filhos da natureza: amarrava o condenado a diversas canoas, mandava remar em sentidos opostos, até os membros despregarem do tronco. (CAPISTRANO DE ABREU, 1998, p. 119).

A gestão de Caldeira Castelo Branco (1616-1618) acabou gerando conflitos contra indígenas e entre os compatriotas que “cansados de aturá-lo, depuseram-no, meteram-no a ferros, e substituíram-no por Baltasar Rodrigues em novembro de 1618.” (CAPISTRANO DE ABREU, 1998, p. 120). As circunstâncias acabaram por dificultar o processo de desenvolvimento da colônia portuguesa na Amazônia:

No século XVI, no Estado do Brasil, epidemias dizimaram as populações que sobreviveram às guerras do primeiro século. Em ambos os Estados da América portuguesa, nos séculos XVII e XVIII, a varíola e o sarampo causaram um impacto duradouro nas populações ameríndias independentes e aldeadas. (FONSECA, 2017, p. 442)

Em decorrência do processo de conquista portuguesa e da falta de um projeto colonizador mais efetivo para a região amazônica, a primeira fase de ocupação e exploração econômica ocorreu por meio da exploração das chamadas drogas do sertão, o que só foi possível a partir do contato e exploração por parte do colonizador das diversas populações nativas que conheciam a geografia, os riscos e as potencialidades da região. Segundo o historiador Caio Prado Júnior, em seu clássico estudo sobre a História Econômica do Brasil,

“a pujança da vegetação equatorial não lhe dá tréguas. A luta exige esforços quase ilimitados se quiser ir além da dócil submissão às contingências naturais. E tais esforços, a colonização incipiente não os podia fornecer” (PRADO JÚNIOR, 1988, p. 69).

Caracterizada pela extração rudimentar dos produtos oriundos da região amazônica como o açaí, o guaraná, pimenta grossa e fina, cravo, canela, anil, urucu, louro, cacau, baunilha, puxuri, jarina, mutamba, entre outras, essa fase não resultou em ocupação colonizadora sistemática e demograficamente robusta da região (em comparação com a região litorânea da colônia) e se estendeu até a primeira tentativa de incremento da produção agrícola e estatalmente racionalizada, o que ocorreu apenas após o Tratado de Madri¹⁹ (1750) e mais especificamente a partir das reformas pombalinas, na segunda metade do século XVIII. De acordo com Loureiro:

Visando o cumprimento daquele tratado, foi criado o Estado do Grão-Pará e do Maranhão, já no tempo de Pombal, a 31 de julho de 1751, com sede em Belém, uma nova denominação do já existente Estado do Maranhão e do Grão-Pará (LOUREIRO, 2011, p. 272).

Destarte, “o reino de Portugal concebeu um projeto de modernização do Grão-Pará e Maranhão para garantir sua soberania sobre os novos territórios adquiridos, a fim de integrá-los melhor ao sistema comercial luso-brasileiro” (GLIELMO, 2010, p. 7). Para execução do novo projeto, envolvido em “instruções secretas”, foi nomeado governador do Estado do Grão-Pará e Maranhão a pessoa de Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal. Antes desse primeiro surto de desenvolvimento proposto pelo Reino, as ações colonizadoras ficavam muito mais ligadas a iniciativas de particulares e em larga escala pela ação dos jesuítas que já se encontravam na região desde o período inicial da colonização, cujo poder e riqueza avolumaram-se a partir das missões. No final do século XVII, a região que compreendia o Grão-Pará era constituída por

uma cidade, quatro vilas e oito fortes: a cidade de Belém, as vilas Souza do Caeté (1634) Santa Cruz de Cameté (1637), Gurupá (1637) e Nossa Senhora de Nazaré da Vigia (1693); as fortificações eram três, localizadas em Belém: Forte do Presépio ou Santo Cristo (1616), Fortim de São Pedro Nolasco (1665), fortaleza de Nossa Senhora das Neves da Barra (1685); e cinco fora da cidade de Belém: o Forte do Gurupá (1623), o Forte do Desterro (1638) o Forte do Aguari (1660), a fortaleza de São José do Rio

¹⁹ O Tratado de Madrid, assinado entre os reinos de Portugal e Espanha em 1750, estabeleceu novas fronteiras para os impérios ultramarinos das duas potências e consagrou o princípio *uti possidetis* que beneficiou Portugal. “Em troca da Colônia do Sacramento, das Filipinas e da margem esquerda do Solimões, acima do Japurá, Portugal recebia da Espanha o território das Missões e lhe era reconhecida a posse definitiva das terras além da linha de Tordesilhas” (LOUREIRO, 2011, p. 272).

Negro (1669) e o Forte do Pauxi (1698), mais cerca de 2970 estabelecimentos missionários entre aldeamentos de índios descidos e fazendas das missões (SANTOS, 2016, p. 28-29).

O encontro do projeto modernizador de Pombal entrou em choque com a perspectiva jesuítica de “expansão missionária do catolicismo, baseada na conversão do índio e na conquista dos povos nativos para torná-los leais e submissos aos reis de Portugal” (GLIELMO, 2010, p. 93). Ainda segundo Gustavo Ferreira Glielmo, a documentação expedida por Mendonça Furtado para Lisboa, durante sua gestão (1751-1759), demonstra que “para o governador a Companhia de Jesus era a maior barreira a se transpor na aplicação das medidas reformadoras no Grão-Pará e também do Tratado de Madrid” (GLIELMO, 2010, p. 7).

E a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755), que detinha o monopólio do fornecimento de todo tipo de bens de consumo na região, inclusive mão de obra escravizada, foi o estopim para o desencadeamento do conflito entre a nova administração e os jesuítas.

A partir desse novo momento a população indígena teria um papel diferenciado no projeto de consolidação das fronteiras portuguesas na América. Nem escravizados, nem tutelados pela ordem religiosa, eles seriam ferramentas de ocupação das fronteiras e garantidores dos domínios territoriais do reino português:

A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão foi criada, segundo o seu próprio alvará de instituição, com o objetivo principal de desenvolver a agricultura e o povoamento da região amazônica, estabelecendo relações comerciais lucrativas para o Reino. [...] Para torná-la forte e lucrativa, foram concedidos amplos privilégios de atuação, como monopólios, isenções fiscais e incentivos aos capitais estrangeiros. Articulada com a lei de liberdade dos índios, a criação da Companhia permitiria reorganizar a produção interna e dar ao Estado do Grão-Pará condições para aplicar a nova política econômica planejada por Sebastião José (REZENDE, 2006, p. 244-245).

O modelo intencionado por Pombal era fruto de um tempo em que se buscou a racionalidade do Estado, fruto dos debates iluministas que ocorriam na Europa do século XVIII. Nesse novo modelo, o incentivo à fixação dos sujeitos no território era visto como chave para concretização da grandeza imperial. Através de legislação, fornecimento de ferramentas, isenção fiscal, crescimento da máquina estatal, com cargos e funções públicas, o Estado trabalhou para consolidar-se territorialmente na região. Neste sentido, as vilas possuíam papel de destaque no projeto pombalino. A

vila era entendida como expressão civilizacional e o período pombalino fez surgir várias delas:

O resultado foi a ocupação colonial da terra e regulamentação dos territórios conquistados nas regiões de fronteira. E, nesse contexto, o espaço da vila pombalina irá surgir como um conceito de projeto urbano do iluminismo, cuja lógica estava submetida à razão e conceituação da cidade (SANTOS, 2016, p. 34-35).

Com o objetivo de modernizar a colonização na Amazônia e reverter os benefícios do processo colonizador dos missionários para a coroa portuguesa, a implementação da nova política colonial acabou gerando uma série de leis e procedimentos que foram minando a influência e o poderio jesuítico.

O conhecido Diretório Indígena, criado em 1757 na gestão Mendonça Furtado e no conjunto das reformas pombalinas, foi o primeiro projeto com intenção “civilizatória”, racionalizado por agentes do Estado português. Trouxe uma série de consequências para as populações indígenas e para a política de exploração econômica da Amazônia. Em que pese o reconhecido distanciamento entre a lei e as práticas sociais, a criação do Diretório teve repercussão real no cotidiano das relações entre colonos e indígenas. A legislação do diretório possuía validade apenas no Grão-Pará e Maranhão e mais tarde foi estendida ao resto do domínio português na América:

Contemplando uma série de questões, o ato de criação dispôs sobre a inserção dos índios na “civilização”, que seria realizada de diferentes formas, como o ensino da língua portuguesa em escolas estabelecidas com tal finalidade, a adoção de nomes e sobrenomes portugueses, a construção de casas a partir do modelo europeu, a obrigatoriedade do uso de roupas e o incentivo ao casamento entre índios e brancos. Além disso, o Diretório dos Índios regulou a distribuição de terras para o cultivo, as formas de tributação, a produção e comercialização agrícola, as expedições para coleta de espécies nativas e a prestação de serviços nos povoados. (CAMARGO, 2013, on-line.)

A partir das reformas do Estado, o papel reservado para as populações autóctones no projeto colonial estava estabelecido. Seria garantir a soberania portuguesa dos domínios coloniais através da fixação territorial daquelas populações, suporte para a exploração econômica racionalizada pelo Estado e a sua incorporação ao quadro de súditos do rei, através de legislação que assegurava tal *status* e dos casamentos entre nativos e europeus. Para o historiador Fabrício Lyrio Santos:

Mais do que o caráter "humanitário" implícito na defesa da liberdade dos índios, o que estava em jogo era a reestruturação econômica da região e a diminuição do poder político e econômico dos religiosos, vistos como obstáculo para a prosperidade dos colonos, o bem comum e a opulência do Estado (SANTOS, 2014, p. 241-242).

Legislações que revisaram questões como a liberdade e a autogestão indígena até o monopólio da atividade comercial provocaram rupturas internas com as missões jesuíticas. “O padre Manuel Balester chegou a dizer ‘quem entrar nesta Companhia, não entrará na de Cristo’” (LOUREIRO, 2011, p. 277) e associou-se à criação da companhia com o grande terremoto de Lisboa de 1755. As contradições culminaram com a expulsão dos jesuítas da colônia em 1759.

A “liberdade” indígena assinalada pelo conjunto de leis implementadas nesse período estabeleceu o novo papel que os ameríndios teriam no projeto português, todavia não impediu que as populações indígenas fossem sistematicamente perseguidas e utilizadas como mão de obra compulsória para a concretização do projeto de modernização.

Como “sujeitos livres”, recebedores de salários em troca de serviços prestados ao colono e ao rei de Portugal, estes sujeitos, agora súditos, seriam o canal para a conquista do vale amazônico. Em contrapartida, se fez necessário prever a chegada da tradicional mão de obra escravizada. Neste sentido,

Estas determinações vinham associadas à outra lei criada em 27 de maio de 1750, que recomendava a vinda de escravos negros oriundos da Ilha dos Açores para trabalhar nas terras da Fazenda Real no Pará que necessitavam ser cultivadas e, para tanto, era preciso mão de obra (MENDONÇA, 1963, p. 128-127 apud SANTOS, 2016, p. 39).

Durante a administração pombalina houve um gradual aumento da ocupação portuguesa na Amazônia e o surgimento de vilas como a Vila Borba Nova, Barcelos, Nogueira, Carvoeiro, Alvarães etc. Muitas das novas vilas foram criadas a partir da elevação de aldeias à categoria de vilas (LOUREIRO, 2017). Estava se implementando a “doutrina do Índio cidadão”.

O projeto reformista encontrou algum sucesso no que diz respeito à garantia territorial e à produção agrícola. Segundo Castro (2006), a criação da Companhia de Comércio resultou no aumento da produção de cacau, cana-de-açúcar e na fabricação de outros gêneros que eram exportados via porto de Belém. Apesar do incremento produtivo, a capacidade de fornecer os insumos necessários para a

exploração colonial, inclusive de mão-de-obra escravizada, resultou em críticas e revoltas:

Na prática, os diretórios enfrentaram diversos problemas ocasionados pelos abusos de poder dos diretores, pelo desvio das normas que estabeleciam o período de seis meses de prestação de serviços dos índios nas vilas, e pelas excessivas jornadas de trabalho, que provocavam mortes e fugas, acarretando prejuízos e o fracasso da experiência.²⁰

Sem ter alcançado muitos objetivos esperados pela coroa, em 1798 o diretório foi extinto. O fim do diretório deixou ambiguidades em relação à posição jurídica dos indígenas e acarretou em “soluções emergenciais locais”, perseguições e “guerra justa” (ALMEIDA, 2018).

A crise de fornecimento de produtos e mão de obra na região amazônica colocou em xeque o projeto pombalino. Com o aumento vertiginoso dos preços de mão de obra escravizada oriunda da África, os indígenas passaram a ser alvo dos colonos e os chamados descimentos²¹ de indígenas para diversas áreas do território passaram a ocorrer com frequência.

Após a morte do rei D. José I e a demissão de Pombal, a Amazônia continuou sendo um lugar muito distante do “Brasil” e só veio a ter o foco das atenções no período imperial. Primeiro, na questão que envolvia a repressão à revolta conhecida como Cabanagem²² e, depois, no curso do século XIX com o ciclo da borracha impulsionado pela revolução industrial que gerou demanda pela borracha amazônica:

Na metade do século XIX, com o fim do ciclo das “drogas do sertão”, iniciou-se uma ocupação mais sistemática da Amazônia e desenvolveu-se uma nova base cultural. A região passou a vivenciar o ciclo do “ouro negro”, propiciado pela Revolução Industrial, com a vulcanização da borracha, substância que só existia na floresta amazônica e que passou a valer muito no mercado internacional. A extração da borracha motivou uma intensa migração de homens, vindos de todas as partes do mundo, fascinados pela promessa de riqueza fácil. Igualmente, levas de europeus atravessaram o

²⁰ CAMARGO, Angélica Ricci. 2013. Texto produzido para o Arquivo Nacional, seção Memória da Administração Pública Brasileira – MAPA. Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-periodo-colonial/167-diretor-diretorio-dos-indios> acessado em 04/12/2020.

²¹ Descimentos eram os deslocamentos, organizados pela estrutura colonial, de populações indígenas para aldeias ou vilas em outros lugares, a fim de garantir o funcionamento da estrutura colonial portuguesa. Inicialmente esses deslocamentos eram organizados pelos missionários.

²² A Cabanagem ocorreu entre 1835 e 1840 e se constituiu em um dos maiores levantes populares da história brasileira. Vinculado aos anseios das camadas mais pobres da região amazônica, o movimento tinha como alvo principal os brancos ricos e chegou a ocupar o poder e propugnar pela extinção da escravidão. No entanto, foi alvo de forte repressão do império brasileiro, teve seus anseios desviados e foi sufocada resultando na morte de mais de 30 mil pessoas. Cf. CASTRO; CAMPOS, 2015; RICCI, 2007.

oceano e aventuraram-se em cidades e vilas, até então isoladas na floresta (SIMONIAN; SILVA; BAPTISTA, 2015, p. 19).

Alimentado pelas demandas industriais dos países desenvolvidos, em especial a indústria de pneus para automóveis e bicicletas, na qual se destacaram as indústrias de Henry Ford, que chegaram a ocupar quase 2 milhões e 470 mil acres de seringais na região amazônica nas primeiras décadas do século XX, o surto de riqueza e ocupação da Amazônia mostrou-se promissor. Todavia, após o desenvolvimento do produto a partir de plantações asiáticas, caiu no fracasso e foi “melancolicamente” abandonado pela empresa em virtude dos melhores preços do produto vindo da Ásia (MARTINS, 1981).

A exportação da borracha chegou a representar cerca de 40% de toda a exportação brasileira, competindo com o café do Sudeste. Era a chamada *Belle Époque* amazônica. A riqueza produzida serviu de motivação para milhares de homens e mulheres que migraram fugindo da fome e da seca ou simplesmente atraídos pelo mito da riqueza fácil na Amazônia, o que se mostrou frustrante para a maioria. A alta demanda inicial que provocou o surto de desenvolvimento econômico foi rapidamente revertida pela desvalorização do produto brasileiro. Samuel Benchimol apresenta essa trajetória:

No auge do preço, em 1910, a borracha gerou £ 25.254.371 de exportação, equivalente a 40% do total da exportação brasileira, enquanto o café de São Paulo atingia nesse mesmo ano £ 25.825.283. Se esse valor fosse atualizado para o ano de 1992, corresponderia a 1.295.296.689 de libras esterlinas. No ano mais negro da depressão, em 1932, com uma receita de exportação de £ 217.012, correspondente a 6.224 toneladas, a borracha amazônica havia perdido, se comparados os anos de 1910 com 1932, cerca de 99% do seu valor bruto e 85% em peso (BENCHIMOL, 2009 p. 153).

O primeiro ciclo da borracha deixou um legado de desenvolvimento urbano perceptível nas duas maiores cidades amazônicas, Belém e Manaus e ficou conhecido como a *Belle Époque* amazônica, devido a referência francesa de modelo civilizacional em moda na época e estimulada pelos “coronéis da borracha”. Todavia a economia gomífera entrou em crise rapidamente e arrastou consigo as promessas de desenvolvimento, deixando uma legião de migrantes a própria sorte.

Após algumas décadas do primeiro ciclo da borracha, a região amazônica voltou a viver um grande processo de migração, ocupação e desenvolvimento

econômico. Era o segundo ciclo da borracha, e desta vez o processo era dirigido pelo Estado brasileiro, presidido por Getúlio Vargas. Após a assinatura dos acordos de Washington, que colocaram o Brasil na Segunda Guerra Mundial junto com os Aliados, o governo brasileiro criou órgãos do Estado e arregimentou milhares de trabalhadores para os seringais da Amazônia para fins de abastecimento das tropas aliadas no esforço de guerra.

Este episódio ficou conhecido como a batalha da borracha. O novo surto produtivo, incrementado pelo desabastecimento do mercado ocidental em virtude desse conflito, fez com que o então presidente da República brasileira Getúlio Vargas conseguisse algumas vantagens econômicas para o país em troca de seu apoio militar e logístico (envio da produção de borracha) aos norte-americanos (SECRETO, 2007).

O Estado brasileiro enviou milhares de trabalhadores nordestinos para os seringais amazônicos e mesmo não entrando nos números oficiais de baixas de guerra, milhares de nordestinos pereceram diante do “inferno verde”. Para garantir a arregimentação de trabalhadores, o governo criou o Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA). Para além disso, e a fim de garantir o pleno funcionamento do empreendimento, tentou suprir de infraestrutura básica a região, criando o Banco da Borracha, que, mais tarde, durante o governo militar, se tornou Banco da Amazônia (BASA S.A.), o Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), além de melhoramentos em ferrovias, portos e aeroportos (PANDOLFO, 1994).²³

Pelas estatísticas oficiais da Comissão Administrativa de Encaminhamento de Trabalhadores para a Amazônia (CAETA) e do Departamento Nacional de Imigração (DNI), foram encaminhados oficialmente à região amazônica, durante o período de 1943 a 1945, 16.235 trabalhadores e 8.065 dependentes, totalizando 24.300 pessoas. Todavia, esses números, segundo Benchimol (2009), não correspondem à realidade, uma vez que, baseado nos registros de entrada e saída de pessoas através dos portos, dá-se conta de 75.000 mil pessoas em trânsito rumo ao interior da Amazônia. Em sua maioria, pessoas pobres do agreste e sertão nordestino.

²³ Cf. SECRETO, 2007; PANDOLFO, 1994; BENCHIMOL, 2009.

Os ciclos da borracha, iniciados respectivamente em fins do século XIX e meados do século XX, marcaram as primeiras grandes levas de migrantes (na maioria nordestinos) para as regiões amazônicas, tendo como resultados efêmeros surtos de progresso e desenvolvimento econômico para elites locais, alguns funcionários públicos da alta burocracia e grandes empresários de outras regiões. Em contraste, longos anos de desassistência do poder público e órgãos técnicos para a parcela de trabalhadores pobres que migraram em nome de alguma causa patriótica ou simplesmente em busca de suas sobrevivências e que por tais circunstâncias se viram, em sua maioria, obrigados a migrar novamente.

Findada a era dos ciclos da borracha, ficaram as memórias de uma época áurea, conhecida como a era dos “barões”, quando ocorreram sinais de desenvolvimento na região, principalmente nas capitais Manaus e Belém e um saldo de milhares de trabalhadores pobres, doentes, uns com e outros sem condições de voltar às suas terras natais e transformados em pobres das periferias urbanas ou ribeirinhos jogados à própria sorte e distantes de qualquer presença do Estado.

1.4 A Amazônia e o projeto desenvolvimentista

A utilização da denominação desenvolvimentista no singular, aqui utilizada intencionalmente, não busca reduzir o conjunto dos diferentes projetos pensados e executados sob conjunturas econômicas e políticas distintas ao longo do século XX na Amazônia brasileira, mas tão somente destacar que o pano de fundo sempre foi a entrada do capitalismo na região. O conjunto dos projetos influenciou sobremaneira nas dinâmicas populacionais da região amazônica ao longo do século XX.

A Era Vargas inaugurou um novo momento na cultura política do Brasil, uma vez que o Estado passou a se entender (e se esforçar para ser entendido) como protagonista e provedor do desenvolvimento nacional. Podemos dizer que aí se encontra o início do desenvolvimentismo brasileiro. Mega empresas estatais como a Companhia Vale do Rio Doce e a Petrobras ou Órgãos de Estado como a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) são exemplos desse novo momento que o país viveu durante o Varguismo. A representação do Estado provedor do desenvolvimento, nacionalista e integrador, foi seguida pelos governos subsequentes, fossem eles democráticos como o de Juscelino Kubitschek, ou autoritários como no período ditatorial de 1964 a 1985. Para Vera Lúcia Ferrante,

a incorporação da ideologia desenvolvimentista tem como um dos objetivos apresentar o Estado como independente das diferenciações sociais de classes, interessado unicamente na dinamização de interesses nacionais. Buscando camuflar sua ligação com a classe dominante [...] (FERRANTE, 1978, p. 106).

A intenção seria construir um imaginário onde as distintas classes sociais cooperariam para um bem comum nacional, tendo o Estado como agente empresarial indutor de crescimento e responsável pela “harmonização das classes”. Assim, “o Estado é elevado à categoria de poder superior, de mediador, destinado a harmonizar interesses contraditórios” (FERRANTE, 1978, p. 109)

Segundo Wanderley Messias da Costa (1996), a partir da década de 1950 o Estado nacional brasileiro passou a adotar políticas econômicas interligadas à macroplanos que procuravam integrar as questões regionais a uma estratégia de desenvolvimento nacional integrada. Esta lógica orientou ações de governos de bandeiras diferentes, como Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek, João Goulart e os

governos militares, que por sua vez hipertrofiaram a centralização do poder no executivo do Estado por vias autoritárias.

O desenvolvimentismo é um fenômeno histórico situado no século XX e bastante associado a países periféricos. Um dos principais centros de produção teórica de projetos desenvolvimentistas foi a Comissão Econômica Para a América Latina e o Caribe (CEPAL), organismo criado em 1948 com a missão de reunir intelectuais de várias regiões do planeta a fim de entender as circunstâncias geradoras de subdesenvolvimento da América Latina e do Caribe e propor soluções que atenuassem ou invertessem a condição imposta pela divisão internacional do trabalho. Grosso modo, a proposta cepalina consistia em superar os efeitos da deterioração dos termos de troca, o que ocorreria através do projeto de desenvolvimento/industrialização dos países periféricos. Ou seja, soluções que garantissem a expansão do projeto de desenvolvimento capitalista.

Em tempos de Guerra Fria, a tentativa de superar questões de subdesenvolvimento na América Latina foi um ponto estratégico de geopolítica. Anos mais tarde, a revolução cubana e outros movimentos revolucionários espalhados pela região viriam a provar que o grau de desigualdade e de subdesenvolvimento ameaçaria a hegemonia norte-americana e criaria condições para a expansão do projeto socialista.

No Brasil, a formulação do projeto nacional-desenvolvimentista teve como ator importante, além da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), o Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB), criado em 1955, momento em que Juscelino Kubitschek emergia como um dos personagens que mais representava o nacional-desenvolvimentismo brasileiro. Há uma série de debates historiográficos sobre as ações de intelectuais da CEPAL e do ISEB, suas contradições e limites. No entanto, o que importa aqui é demarcar estas instituições como espaços de debate e promoção da ideologia desenvolvimentista no Brasil²⁴. Apesar de oficializado como organismo de Estado em 1955, a origem do ISEB remonta ao Instituto Brasileiro de Economia, Sociologia e Política (IBESP), ligado a

²⁴ Sobre os debates acerca da atuação da CEPAL e do ISEB na trajetória brasileira, cf. BRESSER-PEREIRA, Luis Carlos. *Do ISEB e da CEPAL à Teoria da Dependência* In: TOLEDO, Caio Navarro de. (Org.) *Intelectuais e Política no Brasil: A Experiência do ISEB*. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2005.

pensadores como Hélio Jaguaribe, Guerreiro Ramos e Álvaro Vieira Pinto (LOVATTO, 2010).

O ISEB teve grande participação na produção de uma “ideologia do desenvolvimento” para o Brasil, principalmente na década de 1950, uma vez que desde o início da década de 1960 passou a atuar mais como força política e reivindicadora das Reformas de Base (TOLEDO, 1998). Após o golpe de 1964, o ISEB foi perseguido por suas ideias “potencialmente revolucionárias”, além de ter membros como o historiador Nelson Werneck Sodré preso. Segundo Lovatto:

o ISEB – que teve uma breve existência de nove anos (1955-1964) – foi invadido e destruído fisicamente, em abril de 1964. E, por consequência, também foi institucionalmente destruído pelo golpe de estado (LOVATTO, p. 67).

No caso brasileiro, o Desenvolvimentismo tem início com a Era Vargas, em seus dois momentos históricos (1930-1945 e 1950-1954). Na primeira fase, de 1930 a 1945, tem-se a criação de empresas nacionais como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), após os acordos de Washington, e a Companhia Vale do Rio Doce. No segundo momento, de 1950 a 1954, foram criados o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE)²⁵ e a Petrobrás. Para a Amazônia, em termos específicos, foi criada, como já mencionado, a SPVEA, pela lei nº 1.806, de 6 de Janeiro de 1953, colocando a Amazônia brasileira na pauta desenvolvimentista nacional. O papel a ser desempenhado pela Superintendência, através da execução do Plano de Valorização Econômica da Amazônia estava apresentado já no artigo primeiro do texto da lei:

Art. 1º O Plano de Valorização Econômica da Amazônia, previsto no Art. 199 da Constituição, constitui um sistema de medidas, serviços, empreendimentos e obras, destinados a incrementar o desenvolvimento da produção extrativa e agrícola, pecuária, mineral, industrial e o das relações de troca, no sentido de melhores padrões sociais de vida e bem-estar econômico das populações da região e da expansão da riqueza do País (BRASIL, lei nº 1.806, de 6 de Janeiro de 1953).

Uma vez que, “num modelo desenvolvimentista, o Estado tem grande preocupação em acelerar e concretizar a industrialização no país, entendendo que este é o meio para vencer a pobreza e o subdesenvolvimento” (MIRANDA, 2018, p. 103-104), a experiência desenvolvimentista brasileira apresentou forte presença/intervenção/autoritarismo do Estado nas decisões estratégicas

²⁵ O BNDE nasceu com a missão de formular e executar políticas de desenvolvimento no Brasil. Em 1982 passou a se chamar Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

(destinação de recursos a setores da economia e regiões a se desenvolver) e, como demonstra Pedro Campos (2012), o projeto ocorreu de maneira que empresas aliadas do Estado saíram na frente em detrimento das que não possuíam interlocução com a burocracia estatal²⁶. Neste sentido, “pode-se afirmar que o desenvolvimentismo está associado ao capitalismo, mas não ao livre mercado em sua forma genuína” (MIRANDA, 2018, p. 101). A título de exemplo, grande parte das empreiteiras construtoras da Transamazônica, como Queiroz Galvão, Andrade Gutierrez e Mendes Júnior tornaram-se grandes empreiteiras internacionalmente conhecidas após ganhar conhecimentos e saberes práticos, além de capitais adquiridos com a intensificação de suas articulações com a ditadura.²⁷

Sob a SPVEA, que tinha como propósito elaborar projetos com vistas ao desenvolvimento econômico da Amazônia brasileira, a região voltou a ser alvo de projetos racionalizados pelo Estado na década de 1950. Os objetivos da SPVEA eram: Assegurar a ocupação da Amazônia em um sentido brasileiro; Construir na Amazônia uma sociedade economicamente estável, capaz de, com seus próprios recursos, prover a execução de suas tarefas sociais; Desenvolver a Amazônia num sentido paralelo e complementar ao da economia brasileira (PETIT, 2003). O advento do desenvolvimentismo na Amazônia foi transmutando da antiga e poética representação da região como “grande eldorado” em uma mais pragmática representação de sua condição de fronteira.

Para Clara Pandolfo (1994), algumas medidas importantes foram tomadas com a criação da SPVEA: os primeiros inventários florestais; o primeiro centro de pesquisas florestais; vários levantamentos geológicos e estudos pedológicos e sobre recursos pesqueiros que aumentaram o conhecimento dos recursos naturais da vasta região amazônica. Estes conhecimentos foram importantes no que toca aos grandes empreendimentos desenvolvimentistas a partir de então. A SPVEA

²⁶ A respeito do privilégio de empresas aliadas, Campos afirma, tendo como referência as empresas do setor da construção civil (responsáveis por grandes obras como Brasília, Rodovia Belém-Brasília, Ponte Rio-Niterói e Transamazônica) que durante a ditadura civil-militar esta prática encontrou o terreno mais fértil em virtude da condição de exceção e a consequente censura.

²⁷ A operação Lava-Jato expôs parte sombria das relações entre empresários da construção civil e o Estado brasileiro que vinham ocorrendo desde a inauguração do modelo desenvolvimentista. Em depoimento à Justiça Federal, Emílio Odebrecht, patriarca da Família e ex-diretor geral da empresa Odebrecht, então maior empreiteira do país, reconheceu que a corrupção envolvendo empresas e agentes públicos ocorria há mais de trinta anos.

atuou também na melhoria da rede de distribuição elétrica das usinas de Manaus e Belém e na elaboração de projetos de saneamento básico, além de gerenciar projetos pioneiros como uma refinaria de petróleo em Manaus e uma fábrica de cimento no Pará (PANDOLFO, 1994, p. 51). Houve também uma preocupação na formação profissional com fins de atender a demanda por pessoal qualificado dentro do país. Para isso foram distribuídas bolsas de estudo dentro e fora do país, sobretudo na área de geologia. Esses investimentos, tendo como pano de fundo a busca pela riqueza mineral da região, fariam com que a região passasse a figurar entre as áreas de fundamental importância econômica do país, deixando de ser apenas cartão postal.

Ainda segundo Clara Pandolfo (1994), a SPVEA enfrentou muitas dificuldades ao tentar implementar as políticas de desenvolvimento na Amazônia devido à carência de mão de obra qualificada, às interferências político-partidárias, escassez de recursos e à imensidão da região.

Todavia, a criação da SPVEA inicia uma nova fase no processo de ocupação da Amazônia brasileira. Vários estudos e debates acerca da forma mais viável de integração da Amazônia foram surgindo e boa parte deles era influenciado pelos estudos da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) (PETIT, 2003).

Sob a presidência de Juscelino Kubitschek (1956-1961), o Brasil experimentou um surto desenvolvimentista previsto pelo Plano de metas que se utilizava do *slogan* de campanha “50 anos em 5” como alegoria do salto desenvolvimentista que o Brasil estaria dando. Os níveis de industrialização foram elevados e o país recebeu grandes multinacionais, entre elas as do setor automotivo. No plano infraestrutural houve a construção da nova capital nacional, Brasília e a construção da rodovia Belém - Brasília (BR-153). No caso das obras do governo JK já citadas, ambas tinham a finalidade de promover uma colonização do interior, racionalizada pelo Estado. Ademais, prometiam a mudança no estado das coisas com relação aos territórios receptores dos projetos. Gustavo Lins Ribeiro, na pesquisa que fez sobre a construção de Brasília, afirma:

Essa pretensão produziu reflexos ideológicos, especialmente porque se anuncia o grande projeto como algo que redimirá uma região. Ao mesmo tempo, o relativo isolamento do território da construção constitui-se em uma

marca fundamental que determina várias outras. Um trabalho desse tipo é normalmente organizado por uma empresa estatal que passa a ser a representante do Estado na área, de tal forma que o território da construção adquire aspectos de enclave, tamanhas as particularidades do cotidiano dos indivíduos que nele residem e são submetidos aos interesses das empresas construtoras. (RIBEIRO, 2008, p. 21-22)

Veremos no curso deste estudo que a construção da Rodovia Transamazônica - BR-230 (1970-1974), em grande medida, reproduziu o microcosmo salientado por Gustavo, todavia, com as peculiaridades de se tratar de um projeto desenvolvido e executado em um período de exceção, sob forte censura e ameaças aos opositores políticos.

Dentre as obras efetivamente sob o controle da SPVEA, destaca-se a construção da rodovia Belém-Brasília, considerada um megaprojeto e bancado a todo custo pelas aspirações do então presidente Juscelino Kubitschek, que encarou a grande obra como pedra fundamental de sua administração e símbolo de sua preocupação com a integração da região amazônica ao resto do país. A obra incentivou uma corrente migratória, em sua maioria oriunda do Nordeste, em direção à região Centro-Oeste do Brasil. Este período é um marco no que diz respeito às relações entre o empresariado brasileiro, principalmente o da construção civil, e o Estado²⁸. As grandes obras de infraestrutura, como a construção de Brasília e a rodovia Belém-Brasília serão fundamentais na solidificação dessa relação público/privado. Esta relação entre empresários da construção civil e Estado será retomada nos capítulos seguintes.

Ainda na década de 1970 foram desenvolvidos estudos para avaliar os impactos transformadores dos empreendimentos executados na região amazônica. Para analisar o território após a implementação do projeto desenvolvimentista de JK, foi realizado um estudo coordenado pelo pesquisador da Amazônia e do campesinato, Jean Hebette e publicado pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) em 1977. Dentre as conclusões do estudo, podemos destacar o seguinte, no tocante às condições experimentadas pelos colonos assentados:

²⁸ O historiador Pedro Campos, estudioso da relação entre empresários da construção civil e o Estado, durante a ditadura civil-militar, afirma que o *modus operandi* das partes envolvidas guarda estreita relação com o período JK e as grandes obras de infraestrutura. Cf. 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.

A impressão mais alarmante, no contato com os colonos pobres da Belém-Brasília, nos veio ao conhecer suas precaríssimas condições de saúde, ao verificar de perto um estado doentio generalizado e ao presenciar, algumas vezes, situações desesperadoras de crise. A história de vida do colono representa um cotidiano de convivência com a doença, uma resistência permanente contra as moléstias, sem oportunidade de recuperação do desgaste acumulado por gerações desnutridas e de pauperadas. (BAER; BARATA; COSTA; HÉBETTE; MARIN; SMITH, 1977, p. 12)

O jornalista e professor Alberto Tamer, que viajou pela região colonizada da Belém-Brasília, disse que “essa integração se processa de uma forma estranha e dolorosa, tal o abandono em que se encontra o emigrante nordestino” (TAMER, 1970, p. 22).

Em 1979, o Instituto de Planejamento Econômico e Social (IPEA), órgão do Estado brasileiro, reuniu em uma publicação reflexões de diferentes pesquisadores sobre os projetos desenvolvidos na Amazônia com relação aos aspectos sociais, econômicos e ambientais. De acordo com Roberto Santos, a implementação da rodovia Belém-Brasília, acompanhada dos incentivos fiscais concedidos pela SUDAM para projetos agropecuários, resultou em uma “corrida às terras marginais, ao mesmo tempo em que começou a suscitar a intensa atenção de especuladores e empresas sobre as terras devolutas do Estado do Pará” (SANTOS, 1979, p. 109). Em decorrência disto, houve o acirramento das tensões sociais e conflitos pela terra. Ainda segundo Santos, o Programa de Integração Nacional viria a “determinar a expansão e o agravamento dessas tensões, logo convertidas em conflito” (SANTOS, 1979, p. 109).

Já na construção de Brasília, as condições de trabalho e os níveis de exploração da força produtiva dos candangos²⁹ que migraram para o território desconhecido foram traços marcantes da grande obra. As condições excepcionais que uma grande obra em lugares mais isolados permitiam, como a superexploração da mão-de-obra, levaram à “dilapidação da força de trabalho dos operários, que passavam a estar cada vez mais sujeitos a acidentes em uma obra que não primou pela segurança nos canteiros” (RIBEIRO, 2008, p. 165). A violência imposta por uma milícia chefiada pelas empreiteiras foi instrumento para garantir a “ordem das coisas”.³⁰ Ademais, os candangos, após a inauguração da nova capital nacional,

²⁹ Candango era o termo utilizado para designar os trabalhadores migrantes que construíram Brasília.

³⁰ A Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) criou a Guarda Especial de Brasília (GEB), responsável pelo policiamento na área de construção da capital federal. Os casos de

foram obrigados a procurar se estabelecerem nos arredores do Plano Piloto de Brasília devido ao não cumprimento da promessa do Estado viabilizar moradias aos trabalhadores e suas famílias. Isto resultou, em alguns casos, no processo de favelização:

Em 1959, a Cidade Livre, cuja existência só fora admitida em caráter estritamente provisório, já contava com 11.565 habitantes. Com a finalidade de acomodar a população excedente, as autoridades adotaram a solução de criar cidades-satélites, a primeira delas, a de Taguatinga, em 1958, ou as vilas operárias livres (LUIZ; KUIUMJIAN, 2010, p. 263).

As grandes obras trouxeram bastante visibilidade ao presidente e um grande preço monetário e social a se pagar, dívida essa que custou parte do capital político de Juscelino após a saída da cadeira presidencial. Apesar das altas taxas de crescimento, o fim do governo de JK foi marcado por denúncias de corrupção e favorecimentos na implementação dos projetos, uma dívida externa bilionária e forte pressão inflacionária, fruto da conjuntura mundial, mas também das escolhas feitas pelo presidente a fim de manter os compromissos desenvolvimentistas prometidos na campanha, entre eles, o aumento excessivo dos gastos públicos para pôr em prática o Plano de Metas (SILVA, 2000). A Amazônia voltaria a ser objeto de grandes projetos desenvolvimentistas durante a ditadura civil-militar (1964-1985).

O governo JK foi sucedido pelo breve governo de Jânio Quadros (31 de Janeiro a 25 de Agosto de 1961), que herdou, além da inflação e da dívida pública, o acirramento da bipolaridade mundial, em virtude da Guerra Fria, e as tensões sociais urbanas e rurais do Brasil. De acordo com Botelho:

[...] havia uma conjuntura marcada, no plano mundial, pelo processo de radicalização política bipolar, ensejado pela Guerra Fria e a Revolução Cubana, e, no que se refere à política brasileira, pela ação das Ligas Camponesas, do movimento operário e estudantil, pela crise econômica nacional aberta com o fim da gestão de JK (BOTELHO, 2006, p. 12).

O presidente apresentou-se na campanha como uma espécie de cruzadista em favor da moralidade nos costumes e na gestão pública. Na alça de suas medidas de combate à corrupção criou, logo no começo de sua gestão, comissões militares para fazer sindicância em autarquias e órgãos públicos, entre eles o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e a Superintendência para Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), responsável pela gestão

violência contra trabalhadores são fartamente registrados no livro “O capital da Esperança” de Gustavo Lins Ribeiro. Cf. RIBEIRO, 2008.

desenvolvimentista na Amazônia brasileira. Segundo Carlos Renha, o presidente Jânio Quadros “acusava Bouhid³¹ de sumir com 4 bilhões da SPVEA, no que seria ‘o maior escândalo administrativo de que se tem notícia no país’” (RENHA, 2019, p. 96). As supostas irregularidades seriam várias, entre elas,

ausência de estudos técnico-econômicos na concessão de financiamentos, efetuados apressadamente e por pessoas sem qualificação técnica, ausência de fiscalização quanto à finalidade dada aos empréstimos, negligência no recebimento dos juros referentes aos empréstimos feitos, falta de prestação de contas, que deveria ser mensal, relativas às obras da Belém-Brasília durante os anos de 1959, 1960 e 1961 (RENHA, 2019, p. 96).

O fato é que o presidente governou por apenas sete meses, não teve tempo para executar projetos desenvolvimentistas de grande porte, como a anterior Rodovia Belém-Brasília (executada pelo antecessor, JK) ou a posterior Rodovia Transamazônica (executada na década de 1970 pela ditadura) e ficou mais conhecido por sua atuação na regulação de costumes, como a proibição do uso de biquínis, rinhas de galo e do lança-perfume do que por manter a engrenagem desenvolvimentista.³² Nessa altura uma grave crise se anunciava.

As tensões sociais nas cidades e no campo, frutos do particular desenvolvimento capitalista brasileiro, estavam fortalecidas. A classe trabalhadora tinha o salário corroído pela alta inflação e o empresariado nacional via a capacidade de investir diminuída. Jânio adotou uma política econômica que beneficiou o setor exportador através da política cambial unificada, mas sobrecarregou a classe trabalhadora com o aumento do custo de vida, em virtude da mesma política cambial que encareceu produtos importados de primeira necessidade.

A instrução 204 elevou a taxa preferencial de Cr\$ 100,00 para Cr\$ 200,00 por dólar determinando a duplicação dos custos das compras de trigo, petróleo, papel da imprensa, fertilizantes e bens de capital voltados para investimentos considerados prioritários pelo Governo (LOUREIRO, 2017, p.71).

Os sucessivos incentivos ao setor exportador, como é o caso do agronegócio, tiveram grande impacto socioambiental na região amazônica, uma vez que esta é a

³¹ Valdir Bouhid foi o chefe da SPVEA na gestão de Juscelino Kubitscheck e diretor geral da Rodobrás, órgão criado para gerir a construção da Rodovia Belém-Brasília na gestão anterior.

³² Cf. R, Carlos Eugênio. *A política desenvolvimentista para a Amazônia: implementação, objetivos e o revés da SPVEA (1953-1966)*; BOTELHO, Marcelo de Azevedo. *Louvemos e aplaudamos a medida presidencial: a censura moral de Jânio Quadros e a imprensa católica da Guanabara (1960-1961)*..

região de maior expansão da fronteira agrícola ao mesmo tempo em que ocupa as primeiras posições no que diz respeito à precariedade do trabalho no Brasil.

Se, por um lado, a política econômica interna agradou a setores internacionais interessados no mercado brasileiro, a política externa independente que resultou na reativação de relações com o bloco soviético e com a China pós-revolucionária, além da posição brasileira de resistência a uma intervenção norte-americana em Cuba, fez crescer a desconfiança norte-americana em relação ao posicionamento político-ideológico do governo e foram influentes nos acontecimentos que sucederam a renúncia do presidente.

Após sete meses de governo, Jânio Quadros renunciou à presidência e seu vice, João Goulart, mais conhecido como Jango, que estava em viagem oficial à China, se viu impedido de assumir a presidência, sendo vetado por ministros militares que o viam como ameaça devido a sua relação com sindicatos e movimento sociais do campo, como as ligas camponesas, cuja aproximação se deu sobretudo durante o período em que foi Ministro do Trabalho, entre os anos de 1953 e 1954, no segundo governo Vargas. Contudo, grande parte dos governadores, o General Henrique Teixeira Lott, além do comandante do III Exército, situado no Rio Grande do Sul, eram a favor do rito constitucional que culminaria na posse de Jango. O impasse foi resolvido após articulação de vários políticos, entre eles Leonel Brizola e Tancredo Neves, e a imposição do sistema parlamentarista foi a solução de momento para evitar uma ruptura, permitindo que Jango assumisse, mas estivesse esvaziado de poder (SILVA, 2000. p. 89-90).

Segundo Ricardo Silva (2000) a solução encontrada para a crise sucessória acarretou em outra crise: a da governabilidade. Com a instalação do parlamentarismo, o presidente Goulart se via sem condições materiais para implementar sua gestão. Por outro lado, os três governos costurados na ocasião não conseguiram governar. Hermes de Lima, então primeiro ministro, teria dito que “este Governo não é de extrema direita nem de extrema esquerda, mas de extrema-unção” (SILVA, 2000, p. 90). Com a paralisia do governo, Goulart ganhou apoio para fazer o plebiscito que garantiria sua maior vitória política. O povo optou por findar o regime parlamentarista em seis de janeiro de 1963 e o Brasil voltou ao regime presidencialista.

Restabelecido o presidencialismo, Jango deu continuidade ao projeto desenvolvimentista brasileiro. No entanto, a Amazônia não esteve no centro dos holofotes. Convocou uma equipe de técnicos, entre eles o já consagrado Celso Furtado, que já havia tido papel importante na CEPAL, e construiu o PLANO TRIENAL que tinha o objetivo de conciliar interesses divergentes e colocar o país no trilho do nacional-desenvolvimentismo. Segundo Silva:

Longe de serem consensuais, os objetivos expostos no Plano Trienal eram conflitantes. Os setores que vocalizavam mais enfaticamente a demanda de estabilidade não eram os mesmos que empunhavam a bandeira das reformas de base. (SILVA, 2000, p. 92)

As chamadas reformas de base, se implementadas, teriam consequências estruturais para o país e foram percebidas como ameaça ao *status quo* de diversos setores. As reformas seriam bancária, fiscal, urbana, administrativa, agrária e universitária, além da extensão do direito de voto aos analfabetos e aos praças das forças armadas. Vários setores da sociedade se levantaram contra as reformas, principalmente a elite agrária brasileira, que temia a reforma agrária proposta pelo governo em pleno momento de crescimento das ligas camponesas³³ e acusavam a proposta de ser ideologicamente comunista. Outra proposta que enfrentou a oposição da burguesia internacional era a que estabelecia a limitação das remessas de lucros das empresas multinacionais ao exterior. A pressão da classe trabalhadora que vinha se fortalecendo na última década, principalmente nos centros urbanos e na zona rural do Nordeste, através das Ligas Camponesas, de um lado e já conhecia a resistência das elites nacionais e da classe média, de outro, colocaram o governo sob ataque constante.³⁴

³³ As ligas camponesas foram um movimento social rural que surgiu na década de 1950 e no início da década de 1960 ganhou notoriedade, sendo inclusive alvo de preocupação norte-americana, conseguindo algumas vitórias e com apoio de parte da classe política, como o então governador de Pernambuco, Miguel Arraes. Após o golpe de 1964, as lideranças do movimento foram perseguidas pela ditadura, que desmantelou o movimento. Entre as lideranças que foram presas destaca-se o advogado das ligas, Francisco Julião, que também foi deputado federal. O governador de Pernambuco, Miguel Arraes, também foi deposto e preso logo após o golpe. Cf. BASTOS, Elide Rugai. *As Ligas camponesas*. Petrópolis: Editora Vozes, 1984.

³⁴ Nessa conjuntura, o golpe se desenhou com ajuda direta dos EUA, através dos institutos, do financiamento da oposição e da sabotagem. As teses historiográficas que explicam o golpe de 1964 se dividem nas que colocam o maior peso no colapso do modelo populista de governança, nas crises institucionais ou na conspiração internacional. Cf. IANNI, Octávio. *O colapso do populismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1971; BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *O Governo João Goulart - As lutas sociais no Brasil (1961-1964)*. São Paulo: UNESP, 2010; DREIFUSS, René Armand. *1964: A conquista do Estado*. Petrópolis: Editora Vozes, 1981.

Em 1964, o Brasil sofreu o golpe civil-militar que instaurou uma ditadura de 21 anos e promoveu reflexos nas políticas de desenvolvimento e ocupação da Amazônia brasileira, momento no qual a Amazônia volta a ser centro das atenções no cenário político nacional. Na área econômica, segundo Moniz Bandeira, a tomada de poder representou o “agravamento da exploração da força de trabalho, mediante a redução do salário real a níveis inferiores aos de subsistência e o apoio à concentração e à centralização do capital” (BANDEIRA, 1975, p. 17). Estes reflexos são objeto maior de nossa pesquisa e serão discutidos a partir de agora.

De pronto, apresentamos a perspectiva da pesquisadora Bertha Becker (1994), especialista na trajetória desenvolvimentista da Amazônia, para enxergarmos o quadro de médio prazo e verificarmos as continuidades e descontinuidades ao longo do processo histórico. O Quadro 1 apresenta as estratégias utilizadas pelo Estado para a ocupação e desenvolvimento do território amazônico brasileiro após a criação da SPVEA.

Quadro 1 - Principais elementos da estratégia de ocupação da Amazônia (1953 a 1970)

Ano	Programas, projetos e órgãos executores	Objetivos
1953	SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia/ Presidente da República	Elaborar planejamentos quinquenais para valorização econômica da Amazônia
1958	Rodovia Belém – Brasília (BR-010) / Ministério dos Transportes, DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a Amazônia Oriental ao resto do país
1960	Rodovia Cuiabá – Porto Velho (BR-364) / Ministério dos Transportes, DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a porção meridional da Amazônia

1966	Sudam – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia / Ministério do Interior	Coordenar e supervisionar programas e planos regionais; decidir sobre a redistribuição de incentivos fiscais
1967	Suframa – Superintendência da Zona Franca de Manaus / Ministério do Interior	Integrar a porção ocidental da Amazônia, mediante criação de um centro industrial e agropecuário e isenção de impostos
1968	Comitê Organizador dos estudos Energéticos da Amazônia / Ministério das Minas e Energia	Supervisionar estudos referentes ao aproveitamento do potencial energético
1969	Incentivos Fiscais / Sudam	Promover investimentos na região, por meio de deduções tributárias significativas
1970	PIN – Programa de Integração Nacional	Estender a rede rodoviária e implantar projetos de colonização oficial nas áreas de atuação da Sudene e Sudam

Fonte: Bertha K. Becker e Ivaldo Lima. *Amazônia*. Editora Ática: São Paulo, 1994.

Como se pode observar, há duas constantes nos projetos estabelecidos para a região. A primeira é o incentivo fiscal, objetivando a atração de capital privado para a região e a segunda é o investimento maciço em malha rodoviária, que não por acaso vem a impulsionar também a entrada de capital privado na região. Tais condições expostas levam-nos a concluir que o principal objetivo foi em todos os momentos promover a ocupação da região através do favorecimento do grande capital, fosse ele industrial ou agropecuário, ou seja, a ruptura democrática não significou uma descontinuidade total das estratégias do Estado para a Amazônia, mas sim uma reacomodação dentro do quadro geopolítico.

Podemos ver ao longo deste capítulo que a história da ocupação da Amazônia brasileira desde o projeto colonial tem sido a história da aplicação de um modelo cujo flagrante favorecimento da concentração de riqueza e da propriedade da terra repercutem nas atuais demandas sociais e ambientais, tendo sempre como pano de fundo a relação com o capital, uma vez que

a terra não é, no capitalismo, unicamente um instrumento de produção. Se me limito a ver na chamada estrutura fundiária, na distribuição da terra em propriedades grandes, médias e pequenas, apenas quantidades, mais concentração fundiária, menos concentração, estou vendo o supérfluo, não estou vendo o essencial. Não estou vendo que por trás de diferentes tamanhos de propriedade, de diferentes quantidades, existem situações e relações de qualidades diferentes. A propriedade da terra no capitalismo não é, como parece, apenas um dado, um número, um tamanho. A propriedade da terra é uma relação social. (MARTINS, 1980, p. 42)

Capítulo 2 - A ditadura, a Doutrina de Segurança Nacional e a Amazônia

Nas páginas que se seguem analisaremos as características e relações estabelecidas entre a ditadura imposta a partir de 1964, a Doutrina de Segurança Nacional e os projetos desenvolvidos pelo Estado ditatorial para a Amazônia. Para tanto se faz necessário historicizar a construção dos mecanismos de controle do Estado e a relação deste para com a classe trabalhadora no período que antecede a ditadura civil-militar.

A atuação das forças armadas como agente político na História do Brasil remonta ao período imperial e encontra na guerra do Paraguai um marco que colocou os militares como protagonistas nos momentos de crise institucional que se seguiram à guerra. Entre outros exemplos, temos: a proclamação da República, a revolução de 1930, a instalação do Estado Novo, a deposição de Getúlio Vargas, a garantia da posse de Juscelino Kubitschek, a imposição do parlamentarismo após a renúncia de Jânio Quadros e o golpe de 1964.

Da mesma forma, os mecanismos de controle do Estado sobre a população surgiram antes da ditadura civil-militar (1964-1985) e foram aprimorados e reinventados por ela. Como já vimos, Getúlio Vargas instalou uma ditadura, impôs uma nova constituição (1937) e a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Ao mesmo tempo, implantou ou se utilizou de mecanismos de controle e repressão como o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), responsável pela censura e controle cultural e o Departamento de Ordem Pública e Social (DOPS). A interrupção da ditadura do Estado Novo, em 1945, não significou o fim das restrições e do controle da classe trabalhadora, pelo contrário, as medidas tomadas durante o governo Dutra (1946-1951) visaram aumentar a perseguição aos sujeitos vistos como “ameaça” à paz social. Uma série de decretos foram editados aumentando o controle sobre os sindicatos, o Partido Comunista Brasileiro (PCB) foi colocado na ilegalidade, a estrutura de controle sindical continuou sendo utilizada e a classe trabalhadora experimentou um grande arrocho salarial.³⁵

³⁵ Sobre o governo Dutra e a experiência da classe trabalhadora Cf. FERREIRA, Clausinei. *Governo Dutra: Arrocho salarial e os trabalhadores (1946-1950)*. Dissertação de mestrado apresentada ao programa de pós-graduação em História econômica da Universidade de São Paulo - USP. 2019.

Na segunda passagem de Vargas pela presidência da República (1951-1954), o uso das estruturas de controle criadas anteriormente continuou e a classe trabalhadora conviveu com a vigilância e a violência de Estado. Tais estruturas agiram sistematicamente no controle das classes trabalhadoras ao longo de suas existências, como no caso da “greve dos 300 mil”:

Entre 1951-54, contando com defensores, ideólogos e assessores técnicos da maior relevância, além de publicações, direta ou indiretamente, vinculadas ao Ministério do Trabalho e a outros órgãos oficiais, os princípios do trabalhismo foram recuperados e vivificados. Esses princípios basearam-se: a) na intervenção do Estado nas esferas econômica e social (nesse ponto, contrariando a tendência anti-intervencionista que ganha impulso ao final da Segunda Guerra Mundial); b) no reforço ao sindicalismo estatal, sendo os sindicatos redefinidos como "espaços legítimos" para a manifestação das reivindicações trabalhadoras; e c) no papel ampliado da Justiça do Trabalho, vista como instrumento privilegiado para dirimir as disputas entre capital/trabalho e conduzir a uma solução "acordada" dos conflitos sociais, com o fim de evitar as greves e seu curso "explosivo". (ALVES, 2015, p. 1)³⁶

A eleição de JK veio acompanhada de grave crise política e instabilidades que ameaçaram a própria posse do presidente eleito. Cabe destacar as articulações do General Henrique Teixeira Lott, militar legalista, e um dos principais garantidores do processo democrático naquela ocasião. Apesar de garantida a posse, a gestão de Juscelino teve que enfrentar a constante pressão de setores das elites que o viam como herdeiro político de uma tradição trabalhista. Durante o governo JK, ante a necessidade de dialogar com diversos setores das elites, inclusive membros da ESG, e evitar uma constante ameaça de golpe, a relação do Estado com a classe trabalhadora se mostrou ambígua:

Para esses grupos (*elites*) acatar reivindicações da classe trabalhadora que se manifestava no intenso movimento grevista que assolava os centros urbanos, assim como as propostas de reforma agrária advinda das Ligas Camponesas (o que se impunha como necessidade pelo estágio de desenvolvimento que o capitalismo alcançava já naquele momento) se configurava como uma ameaça à propriedade privada e a acumulação capitalista. (OLIVEIRA, 2011, p. 270, grifo nosso)

Os instrumentos de vigilância do Estado atuaram no sentido de manter os trabalhadores sob controle. Apesar do canal aberto entre o então vice presidente João Goulart e a classe trabalhadora, a inflação afetou sobremaneira o setor mais

³⁶ Sobre o Estado Vargasista e sua relação com a classe trabalhadora Cf. ALVES, Juliana Martins. *Trabalho e trabalhadores no segundo governo Vargas: as greves como um “antidireito” (1951-1954)*. Revista de História. São Paulo, 2015.

vulnerável da sociedade, repercutindo nas manifestações públicas da classe trabalhadora.

A crescente organização da classe trabalhadora, nos anos que se seguiram, fizeram com que entre 1961 e 1964, período dos governos de Jânio Quadros e João Goulart, respectivamente, as organizações de trabalhadores passassem a atuar de maneira mais decisiva no cenário político nacional. Por seu turno, as elites passaram a se comportar cada vez mais de maneira reacionária pressionando o governo a não atender as reivindicações populares e o acusando de representar um projeto de ditadura populista que viria a justificar o golpe de 1964.³⁷

Ficou evidente que, ao longo século XX e antes do golpe de 1964, apesar de alternar ditadura e regimes democráticos, a relação do Estado brasileiro com a classe trabalhadora se mostrou ambígua e a utilização das estruturas de vigilância e repressão do Estado atuaram de maneira contínua, sendo aprimoradas e reinventadas durante a ditadura que se seguiu ao golpe.

³⁷ Sobre o governo de João Goulart e o contexto do golpe de 1964, cf. SKIDMORE, Thomas. *Brasil: De Getúlio a Castelo*. Paz e Terra: Rio de Janeiro, 1975; TOLEDO, Caio Navarro de. (Org). *1964: Visões críticas do Golpe: Democracia e reformas no populismo*. Editora Unicamp: Campinas, 2014. FERREIRA, Jorge & GOMES, Ângela de Castro. *1964: O golpe que derrubou um presidente, pôs fim ao regime democrático e instituiu a ditadura no Brasil*. Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2014.

2.1 O golpe civil-militar e a Amazônia

Com o advento do golpe civil-militar de 1964, o novo governo militar brasileiro promoveu uma série de mudanças nas políticas públicas e na condução da geopolítica que visava alinhar o país a um processo modernizador, conservador e desenvolvimentista, aliando o capital nacional e o capital estrangeiro aos projetos políticos do Estado. Nesse contexto, a Amazônia passou a ser vista como região estratégica para os negócios do Estado brasileiro.

Nos idos da década de 1980 e de abertura política após duas décadas de ditadura, Nelson Werneck Sodré, Coronel da reserva, ex-militante do Partido Comunista Brasileiro (PCB), historiador e especialista em história militar dizia:

[...] a sociedade burguesa moderna encerra profundas contradições e o Estado necessita, para funcionar com o mínimo de eficiência, de instrumentos de força. E nem é por outra razão que, no fim das contas, em nosso tempo, soberania e poder militar confundem-se, não podendo aquela existir sem este. [...] A função política atribuída aos militares, ou por eles pretendida, disputada e exercida, está ligada, assim, à etapa histórica que estamos vivendo. (SODRÉ, 1984, p. 13)

Sobre o crescente papel que as Forças Armadas tiveram na trajetória histórica brasileira, Nilson Borges divide em duas fases:

antes de 1964, quando os militares intervinham na política, restabeleciam a ordem institucional, passavam a condução do Estado aos civis e retornavam aos quartéis, exercendo a função arbitral-tutelar; a segunda, depois de 1964, sob a égide da Doutrina de Segurança Nacional (instrumentalizada pela Escola Superior de Guerra), quando os militares, após o golpe, assumem o papel de condutores dos negócios do Estado. (BORGES, 2007, p. 16)

Neste sentido, foi fundamental a utilização da Escola Superior de Guerra (ESG), criada em 22 de outubro de 1948 pelo Decreto nº 25.705 e efetivamente iniciada em 1949 após a Lei nº 785, de 20 de agosto de 1949, como dispositivo de atuação do Estado para efetivação do projeto de nação que a ditadura perseguia. Diante do novo cenário, as oligarquias locais, mesmo enfraquecidas, fizeram alianças com a burocracia técnico-militar do governo federal a fim de manter seus privilégios. (ALVES; SOUZA; BEZERRA, 2000).

Apesar de conterem um sem número de especificidades, em um sentido mais amplo, a maioria dos sucessivos golpes de Estado que ocorreram na América Latina durante o século XX traz consigo a característica de ser contrarrevolucionário, na

medida em que representa a aglutinação de forças que agem na tentativa de conter mobilizações sociais que consideradas ameaçadoras ao *status quo*:

O golpe ocorrido no Brasil em Abril de 1964 pode ser claramente compreendido, pois, na gigantesca moldura de um continente em que a força militar passou a ser empregada como componente político fundamental, com a missão de deter o impulso para a mudança. (SODRÉ, 1984, p. 89)

Os acontecimentos de 1964 e a ditadura imposta até 1985 frequentemente eram temas de análises, pesquisas e debates nos meios acadêmicos. Em sua maioria, as reflexões construídas abordavam o processo de redemocratização, a luta dos movimentos sociais em favor dos direitos humanos, a reconquista dos direitos políticos, a memória das vítimas dos agentes repressores ditatoriais. Contudo, a partir de 2013³⁸ a conjuntura política brasileira colocou em evidência grupos sociais que reivindicam uma outra narrativa histórica (revisionista) acerca da última experiência ditatorial brasileira, alterando o *status* do debate e revivendo o discurso do inimigo interno e do anticomunismo.

A ditadura civil-militar que se instalou no Brasil a partir do golpe de 1964 não ocorreu de forma isolada dos acontecimentos do cenário mundial, sobretudo na América latina. Após a Segunda Guerra Mundial, o planeta passou a se polarizar entre as zonas de influência norte-americana, do lado ocidental e capitalista e Soviética do lado oriental sob influência comunista/socialista. Salientamos o papel decisivo que a formação da intelectualidade das forças armadas de países latino-americanos, ligada à escola de guerra norte-americana, teve nos acontecimentos da segunda metade do século XX - como ocorreu com militares brasileiros que, após passarem pelos EUA, voltaram para formar os quadros nacionais. A instabilidade de territórios e países foi uma constante e golpes foram comuns, principalmente em países periféricos.

No caso da América Latina³⁹, a aplicação da Doutrina Monroe pressupunha uma América para os americanos (do norte) e para alcançar este objetivo haveria,

³⁸ Desde 2013 o Brasil passa por uma conjuntura política de instabilidade institucional que acarretou no impeachment da presidente Dilma Rousseff, no aumento da polarização entre esquerda e direita, no fortalecimento de grupos de extrema-direita e na eleição do presidente Jair Bolsonaro, militar reformado e defensor aberto da ditadura.

³⁹ Argentina, Uruguai, Chile, Peru, Guatemala, Paraguai são exemplos de países latino-americanos que passaram por golpes de ditaduras no contexto da Guerra fria, após a Segunda Guerra mundial. O caso do Chile chama a atenção por ter sido jogado à luz, por documentos secretos e agora expostos, a participação do Brasil na derrubada de Salvador Allende.

se fosse preciso, esforços políticos e militares, inclusive a desestabilização política de governos que divergissem das diretrizes norte-americanas e a promoção de golpes militares.

O argumento anticomunista esteve presente na justificativa do golpe de 1964 e nas ações violentas do Estado nos anos subsequentes. Como afirma Camila Miranda, “atitudes consideradas subversivas estavam sempre ligadas a preceitos de esquerda, como ações revolucionárias, avanço de reformas sociais e alargamento da participação popular na política” (MIRANDA, 2018, p. 94).

Os componentes civis que engendraram o golpe e as diretrizes do regime ditatorial também são conhecidos da historiografia e tem no Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais (IPES) e no Instituto Brasileiro de Ação Democrática (IBAD) seus conhecidos expoentes, revelando as ligações da elite nacional com o empresariado norte-americano que, por sua vez, financiou ações de formação de quadros e sabotagem dentro do Brasil, como revela o estudo clássico de René Dreifuss (1981).⁴⁰

A tomada violenta de poder que ocorreu em 1964 foi sucedida da tentativa de construção de uma narrativa que ecoasse um suposto caráter revolucionário e democrático. Para tanto, os grupos civis e militares envolvidos no golpe gastaram energia e recursos para consolidar uma visão positiva do golpe e do regime instalado posteriormente. Importantes nesse contexto foram as mudanças nas diretrizes educacionais, com vistas à formação do cidadão ideal, obediente e produtivo, a utilização do aparato midiático⁴¹ e o foco no desenvolvimento econômico, que fez o país crescer acima dos dois dígitos na primeira metade da década de 1970, permitindo ao regime buscar a legitimação pela eficiência econômica nos anos mais duros da ditadura (1968-1974).

⁴⁰ Um exemplo das conexões entre a elite nacional e as elites econômicas norte americanas é a figura de Roberto Marinho, herdeiro do grupo Globo, que aparece em lista de associados do IPES. (DREIFUSS, 1981).

⁴¹ Além da censura, a cooptação de diversos jornais, rádios e TVs foi fundamental para arrefecer as críticas ao golpe e ao regime.

Além dos acordos entre o Ministério da Educação (MEC) e a agência americana USAID para implementação da reforma universitária⁴², o MEC foi utilizado como instrumento legitimador da lógica desenvolvimentista, chegando a produzir material didático defendendo megaprojetos como a Transamazônica. Em 1971 foi lançado um pequeno livro⁴³: “O jovem deve saber tudo sobre a Transamazônica.” Essa obra foi produzida pela editora Bloch em parceria com o Ministério da Educação com o objetivo de ser utilizado como recurso para a popularização da rodovia junto à população estudantil em 1971. Por sua vez, a Editora Bloch foi fundada por imigrantes Ucranianos que vieram para o Brasil após a revolução russa de 1917, o que ajuda a explicar o empenho em combater o “inimigo interno” citado pelos militares. Foi comum, ao longo de sua trajetória, a existência do jogo político da empresa com candidatos ou governantes, como ocorrido com o presidente JK e posteriormente com seu alinhamento à diretriz imposta pelos governos militares⁴⁴.

Figura 2 - Capa do livro *O jovem deve saber tudo sobre a Transamazônica*



Capa do livro *O jovem deve saber tudo sobre a Transamazônica* Fonte: Acervo pessoal.

⁴² Sobre os acordos realizados entre o MEC e USAID e a reforma universitária, cf. GOERTZEL, Ted. “Mec-Usaid: ideologia norte-americana na educação brasileira”. *Revista Civilização Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 14, p. 123-138, jul. 1967; FRANZON, Sadi. Os acordos MEC-USAID e a reforma universitária de 1968: as garras da águia na legislação de ensino brasileira. Cidade: Editora, ano.

⁴³ MELO FILHO, Murilo. *O jovem deve saber tudo sobre a Transamazônica*. Coleção “Brasil Hoje”. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1971.

⁴⁴ Sobre a atuação da editora Bloch durante a ditadura, cf. MENEZES (2007); NASCIMENTO (2015).

No que tange à produção cultural, segundo Marcelo Ridenti, a ditadura se esforçou em consolidar a indústria cultural brasileira, em consonância com a Doutrina de Segurança Nacional e com vistas a utilizá-la como mecanismo de penetração dos ideais do regime na sociedade nacional. Por exemplo,

as grandes redes de TV, em especial a Rede Globo, surgiam com programação em âmbito nacional, estimuladas pela criação da Embratel, do Ministério das Comunicações e de outros investimentos governamentais, que buscavam a integração e a segurança do território brasileiro. (RIDENTI, 2007, p. 155)

É importante destacar o papel central que o rádio e, a partir da década de 1970, a televisão tiveram durante o regime ditatorial, uma vez que as mídias impressas, principalmente jornais e revistas, tinham um alcance menor em relação aos dois primeiros⁴⁵. Esta situação ocorria em grande medida por dois motivos. Em primeiro lugar, alto índice de analfabetismo no Brasil durante o período de exceção. Segundo dados do IBGE, na década de 1970, 29,8% dos homens com 15 anos ou mais eram analfabetos⁴⁶, o que levou o governo a criar o Movimento Brasileiro de Alfabetização – MOBRAF em 1968. Em segundo lugar, apesar do Brasil ter vivido um intenso êxodo rural na década de 1970 e a população urbana ter superado pela primeira vez o número da população rural, quase metade da população vivia nas zonas rurais, o que dificultava o acesso às mídias impressas, além das taxas de analfabetismo serem maiores nas zonas rurais. Uma prática comum nas zonas mais remotas e com altos índices de analfabetismo eram as leituras públicas. Segundo Ferreira:

Diferente do que conhecemos hoje, os jornais ganharam prestígio e peso, em termos de influência política, no final do século XIX e início do século XX, muito menos pelo volume de suas tiragens e circulação entre leitores habituais, mas sobretudo, pelas leituras coletivas e reprodução de suas mensagens, por meio da oralidade. (FERREIRA, 2015, p. 33).

A oralidade, ressaltamos, foi um dos principais instrumentos da classe trabalhadora para se organizar e fazer perceber a relação de classes estabelecida a partir do desenvolvimento capitalista. Movimentos como as Ligas Camponesas, já citadas neste trabalho, utilizaram largamente as leituras públicas. Além de notícias e

⁴⁵ No caso da TV, a importância foi de incipiente à determinante ao longo dos 21 anos de ditadura.

⁴⁶ Cf. IBGE. *Estatísticas do século XX*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007. Disponível em: <https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=ECE305> Acesso em: 03 mar. 2020. É importante ressaltar que os critérios que levavam uma pessoa a ser identificada como alfabetizada eram escrever o próprio nome, o que leva a conclusão de que há um grande número de subnotificações.

cartilhas eram lidos livretos de literatura de cordel, arte popular que chegou ao Brasil através dos portugueses e que foi reinventada ao longo de séculos de tradição oral. Francisco Julião, advogado, político e um dos líderes das Ligas utilizava a leitura pública de cordéis para esclarecimento dos trabalhadores rurais. Francisco Julião “era conhecido por escrever folhetos com literatura de cordel, cantados em rodas de camponeses nas feiras dos municípios da Zona da Mata de Pernambuco, na década de 1950 e início dos anos 1960” (PORFÍRIO, 2013, p. 196).

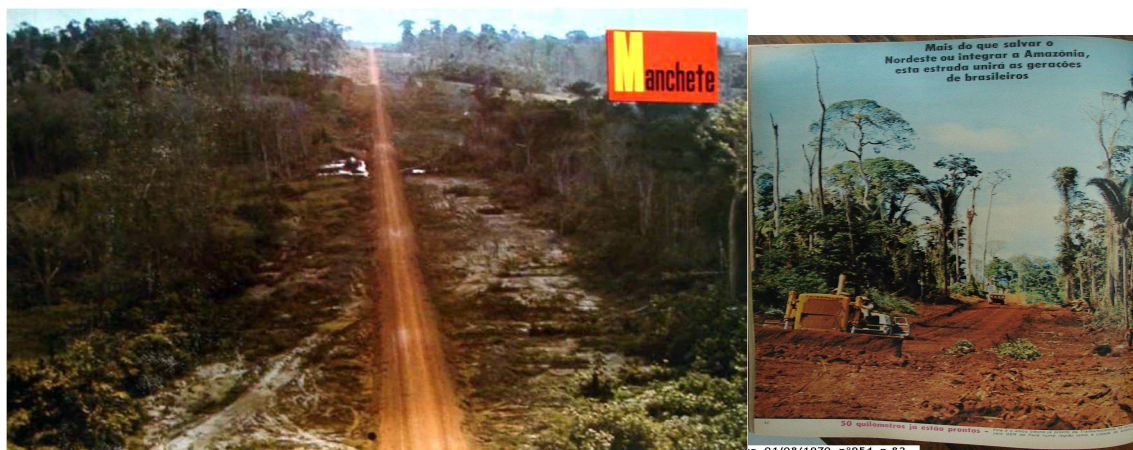
Durante a década de 1970, as revistas de circulação nacional, interessadas em atingir uma amplitude maior de público e em virtude da modernização e do aperfeiçoamento das gráficas nacionais, passaram a utilizar cada vez mais fotos e imagens coloridas a fim de passarem as suas mensagens através do fotojornalismo. De acordo com Menezes:

Em um momento em que a televisão ainda se afirmava no Brasil, e a primeira transmissão em cores se tornava possível, embora pouco acessível, somente no ano de 1972, as imagens fotográficas que, coloridas, ocupavam páginas inteiras das revistas, quando não páginas duplas, representavam para a grande maioria de seus leitores o único meio de acesso às paisagens nacionais menos conhecidas. (MENEZES, 2007, p. 33)

Sendo assim, o projeto da Transamazônica foi um dos grandes empreendimentos que se beneficiou do fotojornalismo como meio de divulgação e convencimento de ideologias (Figura 3). Através das principais revistas de circulação nacional da época, o projeto passou a ser visto em cores nos quatro cantos do país. A “aventura nacional” e a “conquista da maior floresta tropical do mundo” eram representadas por árvores tombando e máquinas de grande porte rasgando a terra.

No período analisado (1970-1974), as principais revistas de circulação nacional eram O Cruzeiro, do grupo Assis Chateaubriand e a Revista Manchete, do grupo Bloch, que também deteve rede de rádio e TV e, como já mencionado, contribuiu na propagação da ideologia desenvolvimentista. Abaixo vemos imagens da abertura da Transamazônica publicadas pela Revista Manchete em diferentes momentos da abertura da estrada. A Figura 3 registra início das obras, em 1970, e mostra o avanço da rodovia sobre a floresta, já em 1973.

Figura 3 – Início das obras e registro aéreo da Transamazônica



Revista *Manchete*. Nº 954, 1790, p. 82. Especial Amazônia, 1973, p. 69. Acervo pessoal.

Foi também a partir da década de 1970, após o tricampeonato mundial de futebol conquistado pela seleção brasileira, que o Estado, através da Agência Nacional, passou investir maciçamente na produção audiovisual institucional. Chamado de Cine Jornal, a peça publicitária fazia ecoar em áudio e vídeo a ideologia do governo. A Transamazônica foi uma das obras mais exploradas em termos de publicidade oficial com vídeos em cores e narração da conhecida voz de Augusto Curi⁴⁷. É o que podemos acompanhar no texto da narração de uma destas propagandas:

A revolução chega à selva. Cada árvore que tomba escreve uma história bem diferente das que povoavam as terras dos Sacis Pererês, Iaras e cobras grandes. Da arrancada do trator apaga-se a lenda que some envolta numa outra magia. A magia do desenvolvimento. É a nova Amazônia que surge fazendo surgir de seu ventre verde a Transamazônica. [...] A terra é boa. Há verdes pastos da floresta de leite e mel. A imensidão amazônica induz o homem a pensar no seu grande destino. A estrada que leva ao céu deve ser uma imensa e vasta transamazônica rasgada por Deus no coração dos homens que sabem sacrificar-se pelo progresso da humanidade. Deus está no coração da Amazônia. (BRASIL, 1971)⁴⁸

O Trecho acima faz parte de uma peça publicitária cujo título é *Transamazônica: o caminho do homem*, produzida pela Agência Nacional para popularizar a rodovia. O texto narrado sobre imagens de tratores derrubando gigantescas árvores e rasgando a selva retrata bem a ideologia e as contradições

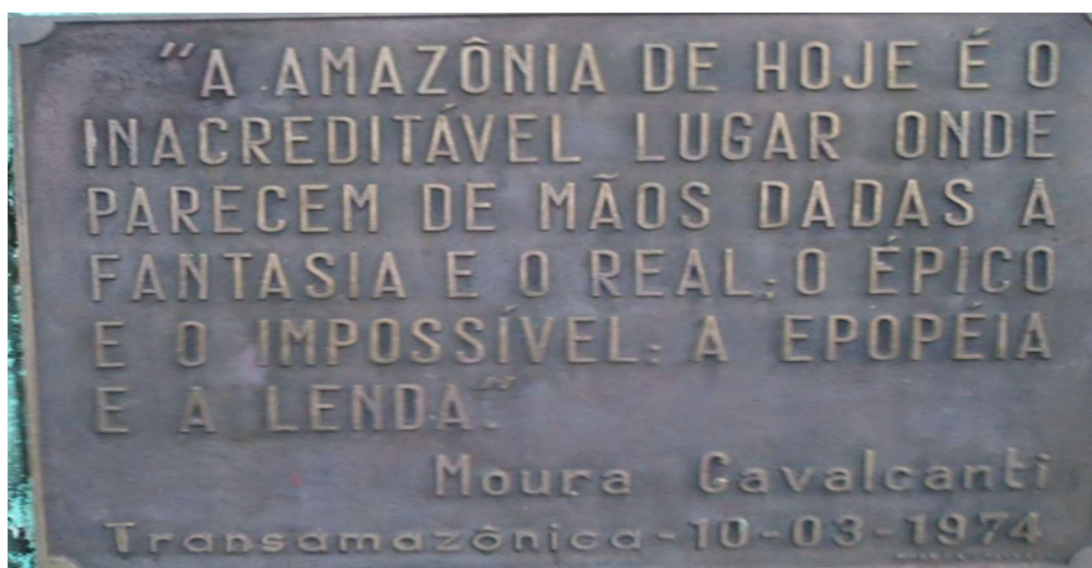
⁴⁷ Os vídeos institucionais podem ser consultados no acervo do Arquivo Nacional.

⁴⁸ Acervo do Arquivo Nacional. Vídeo propagandístico produzido pela Agência Nacional.

discursivas que envolviam o projeto. Ao passo que apela para a superação das “lendas” em nome da *magia* desenvolvimentista, utiliza-se do discurso bíblico para representar a Amazônia como dádiva, terra da abundância de “leite e mel”, paraíso terreno alcançado pela rodovia⁴⁹.

A utilização das referências ao fantástico para se referir à Amazônia, estratégia tão cara ao longo da trajetória de ocupação da região, também foi comum no decorrer da ditadura. Em Rurópolis-PA, antiga Rurópolis Presidente Médici, município que surgiu em função da rodovia Transamazônica, foi construído um hotel para receber autoridades que visitavam à região em 1974. Batizado com o nome de *Hotel Presidente Médici*, a placa de inauguração (Figura 4) traz a fala do então Ministro Moura Cavalcanti: A Amazônia de hoje é o inacreditável lugar onde parecem de mãos dadas a *fantasia* e o real, o épico e o *impossível*, a *epopeia* e a *lenda*.

Figura 4 - Placa de inauguração do Hotel Presidente Médici em Rurópolis-PA



Placa de inauguração do Hotel Presidente Médici em Rurópolis-PA. Fonte: Acervo pessoal.

Outrossim, os veículos midiáticos eram, muitas vezes, pertencentes ao mesmo grupo empresarial, fazendo com que os discursos fossem alinhados nacionalmente no rádio, jornal, revista e TV. O maior expoente desses conglomerados midiáticos foi o Diários Associados, grupo presidido por Assis

⁴⁹ O apelo ao discurso bíblico já havia sido uma estratégia utilizada pelo governo Vargas no contexto do segundo ciclo da borracha, durante a 2ª Guerra Mundial. Cf. GUILLEN, 2006; SECRETO, 2007.

Chateaubriand, que possuía uma vasta rede de rádio, jornais, a revista O Cruzeiro e a TV Tupi, primeira rede de televisão nacional. A construção dos oligopólios midiáticos nacionais são resultados de uma “intrincada relação umbilical entre Estado, iniciativa privada e imprensa” (LARANJEIRA, 2009, p. 6).

As diversas tentativas de intimidação e cooptação promovidas pelo Estado ditatorial para ajudar a construir o discurso de legitimidade da ditadura e de suas propostas ganhou mais luz com o depoimento do cantor Caetano Veloso para o documentário *Canções do Exílio: A labareda que lambeu tudo*. Enquanto estava no exílio lhe foi permitida uma visita ao Brasil para visitar parentes, segundo o artista:

Quando chegamos no Galeão, o avião parou, a gente descia aquela escadinha assim e andava pelo chão do aeroporto, no pé da escadinha tinha um fusca, uns caras me pegaram e me jogaram no fusca... eles dali mesmo, do chão, da porta do avião saíram no fusca comigo, eles tavam à paisana, me levaram prum apartamento... na Avenida presidente Vargas... isso durou seis horas... eles estavam me pressionando, eles queriam que eu fizesse uma canção louvando a construção da Transamazônica⁵⁰.

O episódio narrado por Caetano Veloso, apesar de apontar para uma tentativa frustrada do regime, permite apreender alguns dos mecanismos pelos quais o Estado ditatorial instalado buscou amplitude positiva para seus projetos, entre eles, a ameaça, a tortura física e psicológica.

Com o advento do golpe de 1964 e a instalação de uma ditadura que durou 21 anos, a Amazônia experimentou uma mudança de *status* em relação à atenção dada pelo governo federal. Tornou-se uma das prioridades do governo devido a questões estratégicas geopoliticamente, o desejo imperioso de expandir as fronteiras agropecuárias e à exploração de seu potencial mineralógico, ou seja, a expansão do capitalismo. Para atingir este objetivo foram criados órgãos estatais e outros foram transformados a fim de atender ao projeto nacional-desenvolvimentista pensado dentro da lógica da Doutrina de Segurança Nacional.

No bojo dessas mudanças foram criados o Banco da Amazônia S.A. (BASA), resultado da transformação do antigo Banco de Crédito da Borracha⁵¹, através da lei nº 5.122, de 28 de Setembro de 1966 e a Superintendência do Desenvolvimento da

⁵⁰ *Canções do Exílio: A Labareda que Lambeu tudo*. Dirigido por Geneton Moraes Neto e produzido por Jorge Mansur, 2011. O documentário narra as histórias do exílio de Gilberto Gil e Caetano Veloso em Londres.

⁵¹ O Banco de Crédito da Borracha foi criado por Getúlio Vargas para financiar a produção de borracha no contexto do esforço de guerra, após os acordos de Washington.

Amazônia (SUDAM), criada a partir da lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, que também estabeleceu os limites territoriais do que se chama Amazônia Legal no Brasil. Ambas as instituições foram criadas no início da ditadura, anunciando o horizonte de intervenção federal na região. Seus objetivos estavam relacionados com o desenvolvimento de estudos, construção de soluções e financiamento de projetos que resultassem na incorporação da região ao contexto de desenvolvimento capitalista que o Brasil se propunha a ingressar naquele momento.

Apesar de chamarmos todo o período que vai de 1964 a 1985 de ditadura civil-militar, as soluções administrativas que os Generais presidentes impuseram ao Brasil variaram de acordo com o período. A gestão Castelo Branco (1964-1967) dedicou-se a controlar os gastos públicos e a inflação. Resultado dessa política, o Plano de Ações Econômicas do Governo (PAEG) propunha limitações de gastos públicos. No fim da década de 1960, o General Médici optou pelo modelo de desenvolvimento que pressupunha maior participação do Estado na tomada de decisões. Com recursos oriundos da dívida pública, o país investiu na construção de infraestrutura e indução do “desenvolvimento”.

O modelo de desenvolvimento proposto pela ditadura para a Amazônia buscou combinar as ações de Estado, com a execução de projetos de infraestrutura, incentivos fiscais e financiamento, com a iniciativa privada, através de investimentos subsidiados pelo governo, principalmente nas áreas de mineração, criação de gado e indústria (KOHLHEPP, 2002).

Os planos de desenvolvimento propostos pelos militares, segundo Wanderley Costa, procuravam aplicar ao caso brasileiro a teoria dos polos de desenvolvimento proposta pelo francês François Perroux. De acordo com Costa, “a adoção dessa estratégia implicaria, pelo plano, a eleição de ‘regiões-programa’ e nelas, os polos representados por centros urbanos capazes de, a partir da concentração de investimentos, irradiar o seu dinamismo à região” (COSTA, 1996, p. 63).

Durante a ditadura (1964-1985), a Amazônia brasileira experimentou diversos grandes projetos. Destacamos, entre eles, o Programa de Integração Nacional (1970-1974), o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da

Amazônia (1974-1980), a reformulação da Zona Franca de Manaus (ZFM), a Usina hidrelétrica de Tucuruí (1976-1984)⁵² e o Projeto Grande Carajás (PGC)(1980).

Os grandes investimentos direcionados para a Amazônia resultaram no crescimento da economia. Todavia, além dos passivos ambientais e sociais, fortaleceram as desigualdades regionais. Sobre a questão das desigualdades regionais, Octavio Ianni afirma: “em termos da sociedade brasileira, como um todo, as diversidades e desigualdades regionais constituem as bases do desenvolvimento desigual e combinado que caracteriza a formação social brasileira” (IANNI, 1984, p. 243).

Para termos uma ideia, o Produto Interno Bruto (PIB) da Amazônia, em 1970, girava em torno de R\$ 9.281.008⁵³. Já em 1980 esse valor tinha multiplicado por aproximadamente três vezes, chegando ao patamar de R\$ 29.991.576 e, em 1990, R\$ 53.229.514. No entanto, os Estados do Pará e Amazonas concentraram esse crescimento. O Pará saiu de R\$ 3.132.718 em 1970 para R\$ 18.980.675, em 1990, enquanto que o Amazonas saltou de R\$ 1.963.051 para R\$ 16.775.611. Os dois Estados citados seguiram concentrando mais da metade do PIB da região (LIRA, 2009). Esses dados demonstram que as desigualdades intra-regionais foram fortalecidas a partir dos programas desenvolvidos pela ditadura para a região amazônica.

O desenvolvimentismo e a segurança nacional eram entendidos como faces da mesma moeda e este binômio acompanhou o desenvolvimento das políticas do Estado no período de exceção, como anuncia o manual básico da Escola Superior de Guerra (ESG):

Política Nacional de Desenvolvimento, integrada na Política Nacional, é a arte de orientar o Poder Nacional no sentido de seu fortalecimento global, visando à conquista e à manutenção dos Objetivos Nacionais. Política Nacional de Segurança, integrada na Política Nacional, é a arte de orientar

⁵² Sobre a Usina Hidrelétrica de Tucuruí, vista, assim como a Transamazônica, como parte da estratégia geopolítica da ditadura civil-militar para a região amazônica, caracterizada por grandes obras públicas de infraestrutura, cf. OLIVEIRA, Nathalia Capellini Carvalho de. *Historiciser les barrages en Amazonie brésilienne: environnement, conflit et politique dans la planification et la construction de Tucuruí (1960-1985)*. Thèse de doctorat de l'Université Paris-Saclay préparée à l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines École doctorale n°578: Sciences de l'homme et de la société (SHS). Spécialité de doctorat: Histoire, Histoire de l'art et archéologie, 2019.

⁵³ Em valores corrigidos tomando como referência o ano de 2000. (É isso? Interessante corrigir para os valores em 2020)

o Poder Nacional, visando a garantir a conquista ou a manutenção dos Objetivos Nacionais (ESG, 1975, p. 83 apud GONÇALVES, 2011, p. 3)

A partir da diretriz apresentada, a Amazônia, por sua dimensão, riqueza de recursos e condição de fronteira, ganhou destaque e tornou-se símbolo do patriotismo e da grandeza nacional. Para Golbery, a construção do “Brasil grande”, a edificação do “colosso do sul” passava por uma estratégia geopolítica territorial tri-peninsular que consistia numa visão de domínio territorial por parte do Estado e estava dividida em três fases:

1ª fase: articular firmemente a base ecumênica da nossa projeção continental, ligando o Nordeste e o Sul ao núcleo central do país, ao mesmo passo que garantir a inviolabilidade da vasta extensão despovoada do interior pelo tamponamento eficaz das possíveis vias de penetração;

2ª fase: impulsionar o avanço para noroeste da onda colonizadora, a partir da plataforma central, de modo a integrar a península centro-oeste no todo ecumênico brasileiro e;

3ª fase: **inundar de civilização a Hiléia amazônica**, a cobertura dos nódulos fronteiriços, partindo de uma base avançada constituída no Centro-oeste, em ação coordenada com a progressão leste-oeste, segundo o eixo do grande rio (COUTO E SILVA, ano, p. 131-132 – grifo nosso).

A condição ditatorial e o endurecimento do regime no final da década de 1960 e início de 1970 contribuíram para a intensificação da disputa pelo território nacional. A Amazônia tornou-se alvo de ações da oposição armada, através da Guerrilha do Araguaia, que vislumbrou a potencialidade do meio rural no projeto revolucionário. Este cenário fez com que o Estado, sob a égide da Doutrina de Segurança Nacional⁵⁴perpetrasse uma série de violências contra as populações locais, posseiros, ribeirinhos e indígenas, no encalço dos guerrilheiros. A região se tornou área de segurança nacional e postos de fiscalização foram montados ao longo da rodovia Transamazônica e Belém-Brasília instaurando outra rotina para a população: o terror de Estado. Em entrevista realizada em 2011, no âmbito desta pesquisa, com um trabalhador rural migrante do Maranhão e que chegava à região do Araguaia, assim ele descreveu uma experiência:

Como tinha blitz, em vários lugares, lá no Goiás na época tinha. [...] E meu casamento foi lá na cidade de Araguaína. Na semana que eu me casei

⁵⁴ A região sudeste do Pará, por onde passa a Rodovia Transamazônica, foi palco dos conflitos entre o exército e a Guerrilha do Araguaia. A cidade de Palestina do Pará fez parte da pesquisa de campo e é frequentemente lembrada pelo fato de ter sido um dos principais pontos de atuação do Exército durante a ditadura e no auge do combate à guerrilha. O centro de comando do Exército na região estava situado na cidade de Marabá-PA, também atravessada pela Transamazônica e campo para nossa pesquisa.

passei numa blitz e eu fiquei detido por duas horas porque eu tinha barba fechada, eu tinha o cabelo no ombro e ia passando com minha esposa numa caminhonete, né? Como passageiro. Aí lá eu fiquei detido porque eles me pediram a identidade, na foto da identidade eu era uma pessoa, na característica hoje era outra, agora no momento, né? Aí cismaram da minha cara e fiquei detido... você é um do pessoal, você é um homem das pessoas que a gente tá procurando [...] ⁵⁵.

O dia a dia das populações habitantes da região foi profundamente alterado com a instalação da ditadura e com a implementação de suas políticas para a Amazônia, vista como Área de Segurança Nacional. Com a justificativa do combate ao inimigo externo se justificaram, contra as populações locais, todas as formas de violência, muitas vezes baseadas apenas em estereótipos como descrito acima ⁵⁶.

Do ponto de vista do desenvolvimento econômico, as diretrizes propostas na Escola Superior de Guerra (ESG), principal fomentadora da Doutrina De Segurança Nacional no Brasil, apontavam para a transformação do território buscando promover o

desenvolvimento da terra, realizado através da crescente transformação dos recursos naturais em riquezas, do aumento da produtividade agropecuária, do estabelecimento de infraestrutura (viária, energética, de comunicações etc.) e da adoção de medidas que assegurem e fortaleçam a integridade territorial. (ESG, 1975, 335-336 apud GONÇALVES, 2011, p. 5)

Além de ser responsável pelo desenvolvimento da Doutrina de Segurança Nacional,

a escola era um ambiente para entrosamento entre altos oficiais das forças militares, sobretudo do exército, com políticos e empresários de destaque, em especial os ligados ao grande capital e aparelhos privados de hegemonia. Era forte a interlocução, por exemplo, entre a ESG e o Clube de Engenharia. (CAMPOS, 2012, p. 345)

De maneira geral, a alta oficialidade e as elites civis já discutiam uma atuação incisiva para frear os avanços de movimentos sociais que cresciam por todo o país, em algumas situações, como no período anterior ao golpe, com certa anuência de parte do Estado, como em relação ao movimento estudantil, ao sindical e às Ligas Camponesas. Essas propostas de intervenção eram sempre maquiadas com o

⁵⁵ Entrevista realizada em Janeiro de 2011, na cidade de Palestina, no Pará.

⁵⁶ A região amazônica do Rio Araguaia, onde foi feita a entrevista citada, foi especialmente alvo de incursões militares que buscavam combater a chamada Guerrilha do Araguaia. Nos anos de combate à guerrilha foram cometidas várias violências (prisões ilegais, torturas, assassinatos) contra as populações que habitavam a região. Parte destas violações foi relatada no material produzido pela Comissão Nacional da Verdade (CNV). Disponível em: <http://cnv.memoriasreveladas.gov.br/todos-volume-1/658-documentos-sobre-a-guerrilha-do-araguaia.html> Acesso em: 19/10/2020.

verniz da defesa da segurança nacional e se espelhavam nas políticas norte-americanas para a América. Segundo Coimbra:

A efervescência política, o intenso clima de mobilização e os avanços na modernização, industrialização e urbanização que configuravam aquele período traziam necessariamente as preocupações com a participação popular (COIMBRA, 2000, p. 4).

Assim, adentrou à Amazônia essa doutrina de combate ao inimigo interno e tornou-se pedra fundamental da política repressiva do Estado brasileiro. A influência norte-americana no desenvolvimento da doutrina que se viu aplicada no Brasil remete mesmo ao nascimento da própria concepção de segurança nacional inaugurada nos EUA ainda no século XIX.

A rigor, os fundamentos da Doutrina de Segurança Nacional têm suas origens na noção de segurança coletiva que se inscreve na concepção de uma segurança hemisférica enunciada pela Doutrina *Monroe*, de 1823. (BORGES, 2007, p. 24)

A ESG, desde seu nascedouro, enxergava no comunismo um de seus maiores inimigos e na continuidade da Segunda Guerra ou no surgimento da terceira um horizonte possível. A ideia de um inimigo à espreita fora fortalecida não apenas pela formação de quadros militares nos EUA, mas também pelas missões militares norte-americanas enviadas a diversos países da América Latina ainda na primeira metade do século XX. Neste sentido, o alerta permanente com os “infiltrados” era obrigação patriótica:

Terminada a guerra, toda essa geração de oficiais, em fluxo maciço, passou a frequentar cursos militares americanos (...). Quando começam a retornar ao Brasil já estavam profundamente influenciados por uma nova concepção a respeito de como entender a Defesa Nacional. Nas escolas americanas tinham aprendido que não se tratava mais de fortalecer o Poder Nacional contra eventuais ataques externos, e sim contra um “inimigo interno”, que procurava solapar as instituições (Arquidiocese de São Paulo, 1985a, p. 53-54 apud COIMBRA, 2000, p. 9).

A ESG foi responsável pela formação de boa parte dos quadros da administração do regime ditatorial. Entre eles, figuras como Humberto de Alencar Castelo Branco, Ernesto Geisel e Golbery do Couto e Silva - figuras de proeminência na política nacional, tendo sido os dois primeiros presidentes da República durante a ditadura civil-militar e, o último, o maior ideólogo da Doutrina de Segurança Nacional. Como consequência do esforço de formação de quadros para a administração do aparelho de Estado, “por volta de 1979, 27,8% dos cargos civis

da administração pública, direta e indireta, foram preenchidos por militares” (BORGES, 2007, p. 20).

No Brasil, a Doutrina de Segurança Nacional teve, na figura do General Golbery do Couto e Silva, o seu ideólogo mais proeminente. Autor de *Conjuntura Política Nacional: O Poder Executivo & a Geopolítica do Brasil*, livro que se tornou obra fundamental para o entendimento da doutrina.

Intelectual das forças armadas, Couto e Silva, em sua obra, cita grandes nomes da filosofia, como Hobbes, para fundamentar suas teses. Entre elas, a tese da dominação pelo “medo”:

Hoje, a insegurança do homem é a mesma, maior ainda, talvez. E, na extrapolação dos teoremas hobbianos, o dilema eterno que aflige, como animal social que é, membro nato e obrigatório de uma sociedade mais ou menos dilatada, mais ou menos complexa, mais ou menos solidária, tende a solucionar-se de novo, unilateral e paradoxalmente, pelo sacrifício completo da liberdade em nome da segurança individual e coletiva [...] Na verdade, é a insegurança generalizada e crescente em que se debate, agoniada, a humanidade de hoje, o ópio venenoso que cria e alimenta essas hórridas visões, capazes, entretanto, de se tornarem uma realidade monstruosa. (COUTO E SILVA, 1981, p. 9)

Desta forma, a sociedade travaria uma guerra total e permanente contra tudo aquilo que pudesse ser associado ao “ópio venenoso”, seja ele o comunismo, a anarquia ou qualquer outra ideologia oposta ao sistema de forças estabelecido. “Essa é a guerra-total, permanente, global, apocalíptica – que se desenha, desde já, no horizonte sombrio de nossa era conturbada” (COUTO E SILVA, 1981, p. 12).

O livro citado de Golbery é uma espécie de manual para a aplicabilidade da Doutrina de Segurança Nacional e do exercício da geopolítica/diplomacia e que se percebe intrínseca aos projetos de desenvolvimento da Amazônia nesse período. Neste sentido, apresenta também as formas e os instrumentos potencialmente utilizáveis para garantir a vitória nessa “guerra total” a fim de assegurar as aspirações e objetivos nacionais. Os expedientes utilizados são amplos e citados abaixo:

Armas exclusivamente políticas – negociações diplomáticas, pressões e intervenções mais ou menos ostensivas, o jogo das alianças e contra-alianças, os acordos e tratados nas suas cláusulas públicas e secretas – como as armas econômicas-sanções, empréstimos e investimento de capital, pressões cambiais, política tarifária e discriminações comerciais, o embargo, o boicote, o *dumping*. Da propaganda, e da contrapropaganda,

das ideologias tentadoras e dos *slogans* sugestivos para uso interno ou externo, da persuasão, da **chantagem**, da **ameaça** e **até mesmo do terror** faz uma das armas mais eficazes de seu variado arsenal. (COUTO E SILVA, 1981, p. 25 – grifo nosso)

Note-se que, nesses “tempos sombrios”, as estratégias frequentemente utilizadas, mas pouco confessáveis por membros de Estado, são citadas textualmente. A utilização da chantagem, ameaça e terror é tida como preço a se pagar a fim de garantir os objetivos e a segurança nacional.

No bojo das diretrizes propostas pela Doutrina de Segurança Nacional foram elaboradas, durante o período da ditadura civil-militar, quatro Leis de Segurança Nacional: Decreto-Lei 314, de 13 de março de 1967; Decreto-Lei 898, de 29 de setembro de 1969; Lei 6.620, de 17 de dezembro de 1978; Lei 7.170, de 14 de dezembro de 1983, sendo a segunda delas a mais duradoura do regime ditatorial e a mais severa.

Na esteira dos decretos que centralizaram o poder do Estado nas mãos dos Generais presidentes veio o Decreto nº 348, de 04 de Janeiro de 1968, que organizou o Conselho de Segurança Nacional, presidido pelo próprio presidente da República que, na prática, representou a ingerência sobre áreas de vários ministérios, desenvolvendo estudos e projetos nas políticas estratégicas do país, entre elas a educação, mineração, imigração e energia, além de “dar assentimento prévio para concessão de terras, abertura de vias terrestres, e instalação de meios de comunicação” (Decreto nº 348 de 04 de Janeiro de 1968). Ou seja, a política desenvolvimentista do Brasil “passou ao Conselho de Segurança Nacional, operando este à base da Doutrina de Segurança Nacional” (SODRÉ, , p. 94).

O Decreto-Lei nº 898, de 29 de setembro de 1969, que trata da aplicação da Doutrina de Segurança Nacional, é peça fundamental neste processo e aqui citamos um trecho relativamente extenso. Em seu primeiro capítulo, este Decreto-lei definia:

CAPÍTULO I

Da Aplicação da Lei de Segurança Nacional

Art. 1º Toda pessoa natural ou jurídica é responsável pela segurança nacional, nos limites definidos em lei.

Art. 2º A segurança nacional, a garantia da consecução dos objetivos nacionais contra antagonismos, tanto internos como externos.

Art. 3º A segurança nacional compreende, essencialmente, medidas

destinadas à preservação da segurança externa e interna, inclusive a prevenção e repressão da guerra psicológica adversa e da guerra revolucionária ou subversiva.

§ 1º A segurança interna, integrada na segurança nacional, diz respeito às ameaças ou pressões antagônicas, de qualquer origem, forma ou natureza, que se manifestem ou produzam efeito no país.

§ 2º A guerra psicológica adversa é o emprego da propaganda, da contra-propaganda e de ações nos campos político, econômico, psicossocial e militar, com a finalidade de influenciar ou provocar opiniões, emoções, atitudes e comportamentos de grupos estrangeiros, inimigos, neutros ou amigos, contra a consecução dos objetivos nacionais.

§ 3º A guerra revolucionária é o conflito interno, geralmente inspirado em uma ideologia, ou auxiliado do exterior, que visa à conquista subversiva do poder pelo controle progressivo da Nação.

Art. 4º Este decreto-lei se aplica, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, aos crimes cometidos, no todo ou em parte, em território nacional, ou que nele, embora parcialmente, produziram ou deviam produzir seu resultado.

Art. 5º Ficam sujeitos ao presente decreto-lei, embora cometidos no estrangeiro os crimes que, mesmo parcialmente, produziram ou deviam produzir seu resultado no território nacional.

Art. 6º Aplica-se este decreto-lei ao crime cometido por estrangeiro contra brasileiro fora do Brasil, ressalvadas as disposições de convenções, tratados e regras de direito internacional.

Art. 7º Na aplicação deste decreto-lei o juiz, ou Tribunal, deverá inspirar-se nos conceitos básicos da segurança nacional definidos nos artigos anteriores.⁵⁷

A norma estabelecida acima apresenta subjetividades como “pressões antagônicas, de qualquer origem, forma ou natureza, que se manifestem ou produzam efeito no país”, que permitiam aos agentes do Estado fazerem uso de interpretações convenientes ao momento e ao sujeito ou grupo em análise. No caso da Amazônia, ser “ideologicamente” contra o modelo de desenvolvimento proposto pelo Estado poderia ou não, a depender do enquadramento que quisesse se dar, ser interpretado como ato contra a segurança nacional.

Para o General Golbery do Couto e Silva, a guerra psicológica cumpre papel fundamental na defesa da segurança nacional. Torna-se imperativa a tensão

⁵⁷ BRASIL. *Decreto-Lei nº 898, de 29 de setembro de 1969*. Define os crimes contra a segurança nacional, a ordem política e social, estabelece seu processo e julgamento e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 1969. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-898-29-setembro-1969-377568-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 4 dez. 2020

permanente sobre todos os cidadãos. Ideias materialistas de Marx, chamado de “filho espúrio do idealismo hegeliano”, que tentaria conduzir a sociedade a um estado de inércia com a proposta de supressão das classes sociais, devem ser apagadas. Para Golbery, a integração materializa-se como “processo solucionador por excelência de todos os antagonismos e que melhor convém ao espírito faustiano do homem moderno, inimigo de todas as limitações” (COUTO e SILVA, 1981, p. 20).

A criação do Programa de Integração Nacional (PIN), no início da década de 1970, representou a materialização do projeto ditatorial e da aplicabilidade da Doutrina de Segurança Nacional para a Amazônia.

2.2 O programa de integração nacional

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. De acordo com Souza:

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 chumbo. (SOUZA, 2012, p. 38)

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”. Em contraste com esse crescimento econômico, a região Nordeste enfrentava uma das piores secas do século XX e o próprio presidente Médici fez uma longa viagem pelas regiões afetadas.

No início da década de 1970 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 a 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 implantar um modelo desenvolvimentista com apelo patriótico e forte participação do Estado. O programa foi implementado no período de maior crescimento do PIB e de maior endurecimento do regime, com prisões, assassinatos, desaparecimentos, vigilância e perseguição à classe trabalhadora no contexto do Ato Institucional nº5 (AI-5).

Neste cenário, a principal proposta do governo Médici para a Amazônia viria a ser o Programa de Integração Nacional (PIN), criado através do Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. A seguir, citamos um trecho considerável do início do decreto:

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 55, item II, da Constituição e considerando a urgência e o relevante

interesse público de promover a maior integração à economia nacional das regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM.

DECRETA:

Art. 1º É criado o Programa de Integração Nacional, com dotação de recursos no valor de Cr\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), a serem constituídos nos exercícios financeiros de 1971 a 1974, inclusive, com a finalidade específica de financiar o plano de obras de infraestrutura, nas regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM e promover sua mais rápida integração à economia nacional.

Parágrafo único. Os recursos do Programa de Integração Nacional serão creditados, como receita da União, em conta especial no Banco do Brasil S.A.

Art. 2º A primeira etapa do Programa de Integração Nacional será constituída pela construção imediata das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.

§ 1º Será reservada, para colonização e reforma agrária, faixa de terra de até dez quilômetros à esquerda e à direita das novas rodovias para, com os recursos do Programa de Integração Nacional, se executar a ocupação da terra e adequada e produtiva exploração econômica.

§ 2º Inclui-se também na primeira etapa do Programa de Integração Nacional a primeira fase do plano de irrigação do Nordeste.⁵⁸

A questão do financiamento, principal alvo de críticas de políticos nordestinos ao programa devido ao desvio de recursos da SUDENE para execução imediata do projeto, estava previsto nos artigos 4º e 5º do mesmo decreto:

Art. 4º - Constituirão recursos do Programa de Integração Nacional:

- I - recursos orçamentários, previstos nos orçamentos anuais e plurianuais;
- II - recursos provenientes de incentivos fiscais;
- III - contribuições e doações de empresas públicas e privadas;
- IV - empréstimos de instituições financeiras nacionais e internacionais;
- V - recursos de outras fontes.

A partir do exercício financeiro de 1971 e até o exercício financeiro de 1974, inclusive, do total das importâncias deduzidas do imposto de renda devido, para aplicações em incentivos fiscais, 30% (trinta por cento) serão creditados diretamente em conta do Programa de Integração Nacional, permanecendo os restantes 70% (setenta por cento) para utilização na forma prevista na legislação em vigor.⁵⁹

O PIN prometia a superação das desigualdades internas do país através de um vasto conjunto de ações que visava incorporar a Amazônia brasileira ao

⁵⁸ BRASIL. *Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970*. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 1970. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1106.htm Acesso em: 28 out. 2020.

⁵⁹ *Ibidem*.

contexto 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 Governo 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 cerca 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 Nordeste (VELLOSO, 1970, p. 15).

O programa previa a distribuição de lotes de cem hectares para as famílias migrantes, com juros subsidiados e prazo de vinte anos para pagamento. Além disso o programa prometia crédito para a produção e assistência técnica. A colonização às margens da rodovia Transamazônica seria racionalizada pelo Estado através do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) com a previsão de uma rede urbano-rural através da construção de agrovilas, agrópolis e Rurópolis. Estas, por sua vez seriam

centros de referência para serviços essenciais como saúde e educação, bem como para sociabilidade dos colonos através de suas moradias, praças, igrejas, comércios, centros comunitários e acompanhamento de equipe técnica. Deste modo, buscava-se fixar em amplo sentido, os migrantes, na nova região. (SOUZA, 2012 p. 113)

Apesar da projeção do governo a maior parte das agrovilas criadas acabaram sendo abandonadas pelos colonos. Muitos destes preferiam ficar instalados nos lotes que se localizavam quilômetros distante das agrovilas⁶⁰. As agrovilas deveriam formar

⁶⁰ Apenas uma Rurópolis foi construída e inaugurada dentro do programa. Em fevereiro de 1974 foi inaugurada a Rurópolis presidente Médici, localizada no entroncamento das duas rodovias previstas no PIN. Em 1988 ocorreu a emancipação política da Rurópolis presidente Médici, que se tornou município com o nome de Rurópolis, apagando o nome do general presidente.

um cinturão em torno das agrópolis, comunidade onde funcionariam alguns serviços essenciais para o agricultor, como instalações para beneficiamento de produtos, armazéns e pequenos estabelecimentos comerciais, sendo que a cada 40 km da Transamazônica haveria uma agrópolis, e a cada três agrópolis surgiria uma rurópolis” (CNBB, 1976, p. 90 *apud* PEREIRA, 2015, p. 59)

No entanto, a distância entre as agrovilas e os lotes recebidos, a falta de estradas e infraestrutura básica de apoio são rotineiramente lembrados como justificativa para o abandono por parte dos colonos⁶¹.

Segundo Renato Leão Rego,

Em 1973, trinta agrovilas e a agrópolis Brasil Novo haviam sido construídas; mais nove agrovilas e onze agrópolis estavam sendo implantadas, ainda que em distintas fases de implantação; outras estavam em fase de planejamento. Por esta época, aproximadamente 1.500 famílias haviam sido assentadas em um trecho de 500 km da rodovia na região de Altamira, um número muito pequeno se comparado com as 100.000 famílias estimadas pelo governo três anos antes. (REGO, 2016, p. 3).

O financiamento do programa viria a contar com recursos da SUDAM/SUDENE, além de empréstimos do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Internacional para Reconstrução e o desenvolvimento (BIRD). A lógica rodoviarista implementada durante o governo JK, como se pode notar, perdurou durante os anos de chumbo.

Os objetivos principais eram a ampliação da infraestrutura amazônica com a abertura de extensas rodovias pioneiras, financiamentos de negócios privados e a colonização de uma extensão de 10 quilômetros de cada lado do eixo da rodovia Transamazônica, sob coordenação do INCRA, com populações de diversos lugares do país, principalmente imigrantes pobres vindos do Nordeste⁶². O programa foi apresentado segundo o binômio ideológico da Doutrina de Segurança Nacional: desenvolvimento e segurança nacional.

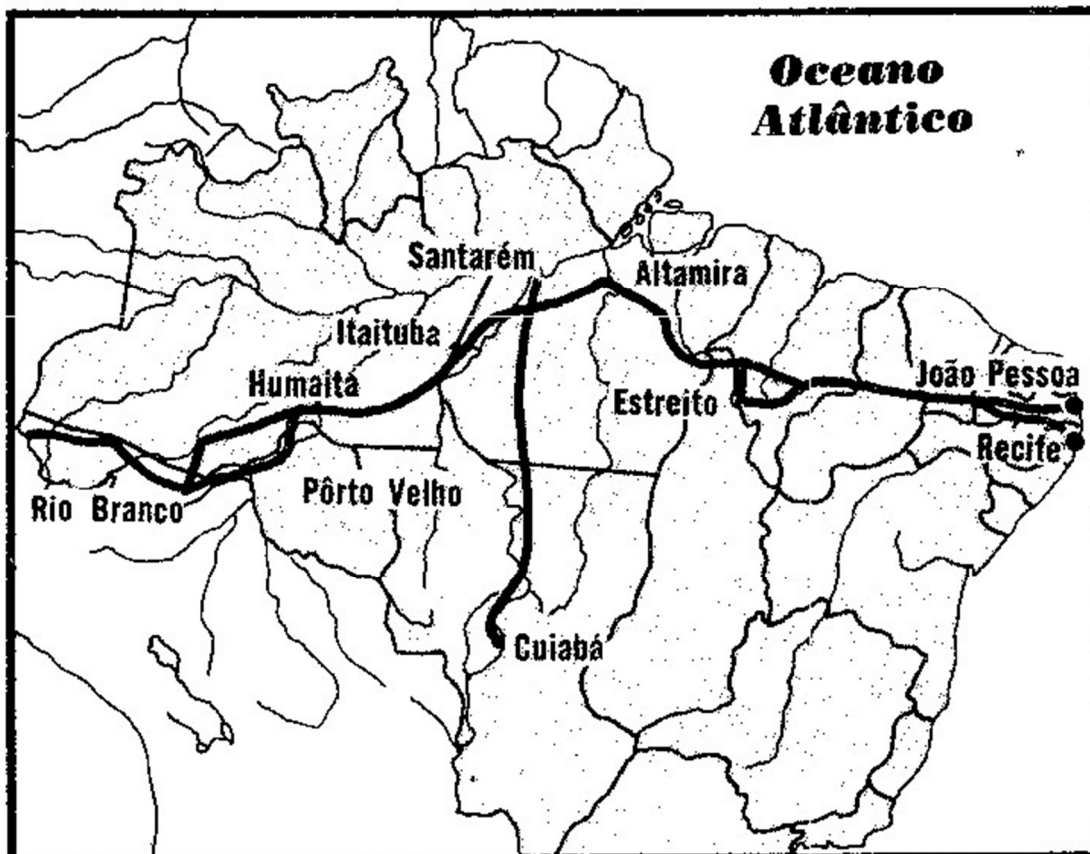
⁶¹ Sobre a experiência de migrantes que tentaram se tornar colonos na Transamazônica CF: BRAGA, Magno Michell Marçal. *Rota Transamazônica: Nordestinos e o Plano Nacional de Integração*. Editora Prismas. Curitiba, 2015; SOUZA, César Augusto Martins de. *A estrada invisível: memórias da Transamazônica*. 264 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012.; PEREIRA, Airton dos Reis. A colonização da Transamazônica durante o governo de Emílio Garrastazu Médici. *Revista reflexão e ação*, Santa Cruz do Sul, v. 23 nº 2, p. 54-77. Jul-out 2015.

⁶² Cf. BRAGA, Magno Michell Marçal. *Rota Transamazônica: Nordestinos e o Plano de Integração Nacional (1974-1974)*. Curitiba: Editora Prismas, 2015.

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 toda 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 (Figura 5) buscava abranger os maiores estados da região e ocupar espaços distantes das maiores cidades da região amazônica, como Belém e Manaus. No município de Rurópolis, construído para servir de base ao projeto de colonização, as duas rodovias se cruzam, bem próximas a uma das principais cidades da Amazônia, Santarém, no estado do Pará.

Figura 5 – Esboço dos traçados das rodovias Cuiabá-Santarém e Transamazônica



Fonte: MELO FILHO, Murilo. *O jovem deve saber tudo sobre a Transamazônica*. p. 15.

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, destacamos alguns objetivos do PIN

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-Sul. (BRASIL, 1971, p. 29)⁶³

A estratégia de 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, e com famílias de pequenos proprietários do Sul, para execução do projeto de colonização. Além deles, esperava-se receber apoio de grandes empresários interessados na execução do megaprojeto rodoviário e nos grandes projetos agropecuários e mineralógicos com financiamentos subsidiados que garantiriam enormes lucros. Os interesses nas riquezas minerais da região amazônica aparecem nas páginas das revistas e jornais da época de maneira recorrente, as vezes associadas diretamente ao projeto da Transamazônica como no caso de matéria da revista *O Cruzeiro* de 13 de outubro de 1970 onde se lê a manchete “Há algo de estanho na solidão verde da Transamazônica”⁶⁴, associando a rodovia ao potencial de produção do metal citado no jogo de palavras e reproduzindo mais uma vez a ideia de uma região vazia e disponível para exploração. Mais a frente a matéria traz: “prospectando e cavando, vamos tirando do solo tudo o que há de estanho naquela região”.

Seguindo padrões de grandes projetos anteriores, “a grande obra é fruto de uma decisão de Estado que acaba por implicar uma articulação ideológica legitimadora de sua construção” (RIBEIRO, 2008, p. 35).

⁶³ Presidência da República. *Metas e Bases para a Ação de Governo*. Brasília: 1971, p. 29.

⁶⁴ Revista *O Cruzeiro* 13/10/1971.

Essa relação imbricada entre empresários e agentes do Estado já foi percebida e refletida por historiadores, economistas, sociólogos e demais pesquisadores de diversas partes do mundo. Tais relações tendem a ganhar contornos mais específicos em contextos ditatoriais, como podemos perceber no caso brasileiro em questão, na Argentina da década de 1970⁶⁵, na Espanha franquista⁶⁶ ou em Portugal no período Salazarista⁶⁷, onde estar próximo dos principais agentes do Estado poderia significar benefícios concretos e se colocar em lado oposto poderia significar perseguição, prejuízos econômicos e até falência.

Tendo em vista que o Estado é historicamente o maior promotor/executor/contratante de grandes obras, é importante para a interpretação historiográfica da temática proposta entender a relação entre o Estado nacional e as grandes empreiteiras no Brasil. Neste sentido, temos a clássica obra de René Dreifuss, *1964: a Conquista do Estado* (1981), que trata de evidenciar a relação entre o empresariado brasileiro e o golpe que culminou na ditadura. Na esteira dessa temática, o trabalho de maior destaque atual é do professor Pedro Henrique Pedreira Campos, *A ditadura dos empreiteiros* (2012), que reflete sobre as relações entre o Estado e o empresariado da construção civil, analisa os aparelhos ideológicos do setor empresarial e aponta que o “casamento” entre grandes empreiteiras e o Estado existe, pelo menos, desde o governo de Juscelino Kubitschek, tendo na construção de Brasília seu expoente inicial, mas que é no contexto da ditadura que alcança sua “lua de mel” em um momento de grandes obras estruturais, chamadas por Campos de “Estranhas Catedrais”.

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 da região centro-sul que já sentia os efeitos do êxodo rural. O PIN

⁶⁵ Sobre as relações de cumplicidade e apoio mútuo entre empresários e o Estado ditatorial implantado em 1976 na Argentina, cf. VERBITSKY, Horacio & BOHOSLAVSKY, Juan Pablo. *Cuentas pendientes. Los cómplices económicos de la dictadura*. Editora Siglo Veintiuno, 2013.

⁶⁶ No caso espanhol, assim como no brasileiro, percebe-se a construção de uma rede de apoio e interesses entre empresários e agentes do Estado que atuaram no sentido de consolidar o regime ditatorial em troca de benefícios econômicos e a manutenção de seus *status*. Cf. SÁNCHEZ RECIO, Glicerio y TASCÓN FERNÁNDEZ, Julio (Orgs.). *Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957*. Barcelona: Crítica/Universidad de Alicante, 2003.

⁶⁷ Sobre as relações entre empresários e o Estado português, cf.. CARDOSO, José Luís; BRITO, J. M. Brandão de; MENDES, Fernando Ribeiro; RODRIGUES, Maria de Lourdes. *Empresários e Gestores da Indústria em Portugal*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1990.

voltava os olhos para exploração do território amazônico tendo como norteadores exemplos de projetos anteriores, como o caso da rodovia Belém-Brasília. 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.

A opção pela via rodoviária é observada por Pedro Campos, que estudou a relação do empresariado ligado às empreiteiras e o Estado Nacional. Segundo Campos,

na ditadura, a ideologia rodoviária se adequou e fomentou as diretrizes de uma vertente do pensamento militar, que defendia a integração do território nacional, a ocupação das regiões de fronteira e da Amazônia, baseada na doutrina da segurança nacional. A partir de estudos geopolíticos realizados na ESG, certos traçados de rodovia foram realizados, primando por esses objetivos militares. (CAMPOS, 2012, p. 270)

Essa opção rodoviária teve sua gênese no governo de JK e, desde então, “o entusiasmo rodoviário se apossou de tal forma do país, que há total desinteresse em sequer examinar a possibilidade técnica e o custo de soluções hidroviárias como fatores de integração” (CAMPOS *in* MORAIS, 1970, p. 116).

De caráter não original, o PIN (no sentido de não inaugurar uma política desenvolvimentista para a Amazônia) replicou mecanismos e formas de entender a Amazônia que foram empregados ao longo da trajetória de ocupação da região, como vimos anteriormente. Os projetos desenvolvimentistas apresentam algumas características mais ou menos comuns, independente do regime político que o implementa. Estes, por sua vez, pretendem ser capazes de gerar sujeitos e territorialidades, como se pode perceber no texto das Metas e Bases para Ação de Governo, citado anteriormente. Segundo Giorgio 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 certo sentido evidente. (AGAMBEN, 2005, p. 13)

As megaobras apresentam, enquanto dispositivos utilizados pelo Estado nas relações de poder, características comuns que as tornam objetos privilegiados de análises para profissionais das ciências humanas e sociais uma vez que criam microcosmos capazes de serem observados. Entre as suas 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 instalam. (MALHEIRO e CRUZ, 2019, p. 2)

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. As obras foram iniciadas em outubro de 1970 e semanas depois foi editado o Decreto-lei Nº 1.131, de 30 de outubro de 1970, que classificava Marabá⁶⁸, Altamira e Itaituba, três das cidades mais importantes localizadas no Pará e atravessadas pela Rodovia Transamazônica, como Municípios de Interesse da Segurança Nacional, atendendo ao dispositivo da Lei de Segurança Nacional e 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.

Megaobras são dispositivos que desejam produzir um novo território e um novo sujeito, objetivos contidos no texto da criação da Transamazônica. Neste sentido, “temos assim duas grandes classes, os seres vivos (ou as substâncias) e os dispositivos. [...] chamo sujeito o que resulta da relação, e por assim dizer, do corpo-a-corpo entre os vivos e os dispositivos” (AGAMBEN, 2005, p. 13).

É através do PIN que a rodovia Transamazônica, objeto maior de reflexão desta tese, surge como principal projeto da ditadura civil-militar para a Amazônia e carrega características dos grandes projetos desenvolvimentistas, sejam elas: 1- Arquitetura “alienígena” em relação ao lugar onde se executa; 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

⁶⁸ Marabá tornou-se um importante enclave para o Exército devido a sua aproximação com a região onde ocorria a Guerrilha do Araguaia. Por este motivo, vários quartéis foram instalados na cidade que ganhou fama pela Transamazônica e pela atuação dos militares na região, o que mudou drasticamente a rotina da pequena cidade localizada no sudeste paraense. Perseguição política e tortura são relatadas por moradores antigos da cidade e aparecem no relatório da Comissão Nacional da Verdade.

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.

Entendemos o PIN enquanto um dispositivo na medida em que seus objetivos contém a intenção de “executar a ocupação da terra e adequada e produtiva exploração econômica”, ou seja, busca construir um novo modelo de território e de cidadão adaptado ao desenvolvimento capitalista. Ao mesmo tempo, está totalmente alinhado com a Doutrina de Segurança Nacional na medida em que sua missão é, por excelência, integrar a região ao modelo capitalista de desenvolvimento e discursivamente sustentado na ideia de “Integrar para não entregar”, *slogan* largamente utilizado pelo Estado ditatorial para convencer a sociedade sobre a necessidade de executar o programa.

A suposta necessidade de obras que integrariam a Amazônia brasileira e garantiriam a soberania nacional, o desenvolvimento regional e a reorientação do fluxo migratório nordestino eram explorados em jornais e revistas do período. Neste sentido, cabe destacar o caráter autoritário do regime e as diretrizes que o Estado tinha para a mídia. O *Manual Básico da Escola Superior de Guerra* (ESG) trazia que a “característica importante da comunicação de massa e social sob o ponto de vista do poder é que seus meios não só influenciam a ordem política, econômica, social e militar em que atuam, como também são influenciados por ela.” (MENEZES, 2007, p. 40).

Em entrevista ao jornal *O Liberal*, do Pará, o então comandante do II Exército brasileiro, General José Canavarro Pereira disse que a importância da Amazônia “se traduz pela significativa parcela de quase 50% que ela representa para o território Nacional. Sua integração, a par das necessidades políticas, econômica, social e militar é um verdadeiro desafio.” (*O Liberal*, 19/09/1970). No mesmo sentido, de justificar e produzir consenso sobre a obra, as principais revistas de circulação nacional, *O Cruzeiro* e *Manchete*, produziram dezenas de matérias e fotos, às vezes edições especiais, anunciando a “Estrada da pacificação” (*Manchete*, 01/08/1970), ao mesmo tempo em que ecoavam estereótipos da região Nordeste que contribuem para o fortalecimento do imaginário da Transamazônica como saída para o povo nordestino, como se pode observar já desde o título da reportagem “Terra da maldição”, da revista *O Cruzeiro*, (*O Cruzeiro*, 16/06/1970), retratando a saga de um nordestino vitimado pela seca de 1970.

As grandes revistas também eram utilizadas para veicular conteúdo oficial do Estado justificando a obra e os recursos utilizados para execução, como vemos na edição de 24/04/1971 da revista *O Cruzeiro*: “Metade do Brasil quer metade do seu imposto de renda”. Na matéria, na prática uma propaganda oficial da SUDAM e do BASA, procura-se justificar o “investimento” de metade do imposto de renda dos brasileiros para o desenvolvimento da região Norte do Brasil, afirmando, a certa altura, que “hoje você procura uma aldeia de índios e encontra uma fábrica, ou uma fazenda moderna. [...] é para essa nova Amazônia que a SUDAM quer o seu imposto de renda.” A propaganda oficial deixava escapar nas entrelinhas a cosmovisão do projeto desenvolvimentista: florestas no chão e populações desterritorializadas em nome da ideologia do “progresso”.

O tema do financiamento da obra foi um dos problemas enfrentados pelo executivo federal em relação à classe política nordestina, uma vez que redirecionava recursos da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) para o PIN, através da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Todavia, apesar da reclamação de parte importante da classe política nordestina, o empreendimento foi prioridade do Estado Ditatorial e as queixas perderam espaço nas páginas dos periódicos.

Os projetos de construção e colonização se deram de maneiras diferentes nos eixos das duas rodovias federais previstas no PIN (BR-163 e BR-230). Enquanto empresas privadas foram selecionadas para construir a Transamazônica e o INCRA foi o responsável pela execução do projeto colonizador nas margens da rodovia, no caso da Cuiabá-Santarém o projeto de construção foi executado pelo exército brasileiro, através dos 8º e 9º Batalhões de Engenharia e a colonização foi executada por um conjunto de empresas privadas⁶⁹.

O audacioso plano que prometia equacionar problemas econômicos, sociais e de segurança nacional previa também a conexão entre os oceanos Atlântico e Pacífico, tornando-se um projeto de integração sul-americana. Ou seja, o PIN, além de ser apresentado como projeto nacional, possuía características geopolíticas de integração regional através do Peru. Segundo Moraes:

Com a construção de um trecho de cem quilômetros entre Cruzeiro do Sul e Taumaturgo, dirigido pelos homens do 7º Batalhão de Engenharia e construção, está sendo dado mais um passo para que a Transamazônica seja, num futuro muito próximo, uma estrada interoceânica. Colada a

⁶⁹ Cf. GUIMARÃES NETO, 2005; SANTANA, 2009.

Taumaturgo está a cidade peruana de Pucalpa, que será o final da *Transamazônica peruana*. O Governo do Peru já comunicou ao governador do Acre, Jorge Kalume, que faltam apenas 135 quilômetros para que a estrada, que parte de Lima, no pacífico, chegue a Pucalpa, fronteira com o Brasil (MORAIS, 1970, p. 45. Grifo nosso).

Integrar os dois oceanos se constituía também em uma estratégia de segurança nacional do Exército brasileiro, visando proteger as fronteiras nacionais, sobretudo na região amazônica e ao mesmo tempo estabelecer alianças na América do Sul, bem como acessar o continente asiático, a partir do Peru (MARQUES, 2008).

2.3 A rodovia Transamazônica

O que faz andar a estrada? É o sonho.
Enquanto a gente sonhar, a estrada
permanecerá viva. É para isso que
servem os caminhos, para nos fazerem
parentes do futuro.
(Mia Couto)

Como afirma Tuahir, personagem de Mia Couto, as estradas são pensadas como pontes do agora com o futuro sonhado, mobilizadoras do movimento vital. A Transamazônica, iniciada em 1970, representava muito mais do que um projeto de estrada, pois buscava materializar um grande programa de colonização na Amazônia e a transformação de um território, a construção de uma nova sociedade. Seu público alvo para executar a colonização da vasta região era, em sua maioria, constituído por migrantes nordestinos, a quem o discurso do Estado buscou convencer de que seria a redenção, e sulistas com dificuldades para encontrar terras em sua região e interessados em trabalhar na expansão da fronteira agrícola. As atividades agrícolas viriam a ser, portanto, o elo que uniria pessoas de outros lugares do país à região amazônica.

- Construir essas estradas de forma a propiciar a ocupação dos vales úmidos e espaços vazios existentes em larga faixa inexplorada do território nacional, ensejando a utilização ordenada e racional; de mão de obra excedente da região semi-árida, mediante vigoroso plano de colonização que haverá de contribuir decisivamente para a conquista da Amazônia e para sua incorporação econômica e social ao patrimônio da nação. A transamazônica e a Cuiabá-Santarém constituirão verdadeira espinha dorsal de um vasto programa de deslocamento de trabalhadores dos sertões semi-áridos, visando sua adequada fixação em extensas e férteis áreas situadas nos estados do Maranhão, Pará e do Planalto central, de modo de modificar a médio e longo prazos, a face das duas regiões.

- Promover o aproveitamento – tão amplo quanto as condições técnicas de construção das obras rodoviárias permitissem e as condições sanitárias das frentes de serviço admitissem – de mão de obra nordestina, recrutando-se trabalhadores especializados e não especializados nas áreas mais afetadas pelas secas, para aproveitamento nas mais variadas frentes de construção de estradas e criando estímulos para a fixação familiar pelo oferecimento de terras agricultáveis, sob garantia e assistência adequadas. (PIN apud SILVA, 2008, p. 35)

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”⁷⁰. O contrato foi celebrado em 06 de agosto de 1970 e, poucas semanas depois, a obra seria iniciada. O quadro 2 mostra as empresas ganhadoras, por lote a construir.

Quadro 2 - 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 ⁷¹	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

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 Paranapanema, no trecho Rio Aripuanã - Humaitá-AM (SOUZA, 2012). No mapa 2 podemos observar a distribuição espacial dos trechos, por empresa construtora.

Mapa 2 – Construtoras da Transamazônica por trecho



Autor: Kleython Monteiro.

⁷⁰ Edital nº 36/70 In: *Jornal Correio da Manhã*, 20/06/1970.

⁷¹ A empresa enfrentou problemas financeiros e o seu lote foi dividido entre as empresas Mendes Jr. e S.A. Paulista. Cf. CAMPOS, 2012.

Cabe destacar que todas as empresas ganhadoras do processo licitatório eram brasileiras. Isso ocorreu porque havia reserva de mercado, criada em 1969, para garantir que empresas nacionais estivessem ligadas às grandes obras da ditadura. Segundo Pedro Campos,

partindo de uma crítica à política do governo Castello de fazer uso de empresas de engenharia estrangeiras, que vinham atreladas aos financiamentos de organizações forâneas, a mobilização desses empresários conseguiu auxiliar a reorientar as políticas para o setor, tendo como resultado direto a criação de um grupo de trabalho governamental em 1967 e, em especial, um decreto de 1969 que estabelecia a reserva de mercado para construção, projetos e montagem industrial de obras realizadas pelo governo brasileiro a companhias nacionais. Apesar da participação não tão exposta de empresários da construção pesada, esses foram beneficiários diretos desta medida. (CAMPOS, 2011, p. 302)

O anúncio da construção da rodovia Transamazônica foi feito pelo general Médici dias após retornar de uma viagem pela região Norte e Nordeste. Na viagem o presidente passou pela floresta amazônica, pelos sertões nordestinos atingidos pela seca, onde frentes de trabalho (Figura 6) eram “inventadas” pelo poder público para evitar maior mortandade por fome, e concluiu a viagem na capital pernambucana, Recife.

Figura 6 - Frentes de trabalho com trabalhadores atingidos pela seca



Frentes de trabalho com trabalhadores atingidos pela seca. Fonte: MORAIS, 1970, p. 50.

A seca de 1970 foi uma das principais do século XX e suas consequências se prolongaram por anos na região Nordeste. Eram numerosos os saques aos armazéns dos centros urbanos das empobrecidas cidades e a partida de paus de

arara⁷² com dezenas de retirantes que buscavam fugir da opressão da cerca e da seca, cujas notícias eram veiculadas por rádio, jornal e revistas. Muitas vezes, no entanto, o futuro encontrado pelos retirantes não significava uma melhoria de vida. Em fevereiro de 1971, o jornal *Diário de Pernambuco* noticiava: “flagelados da seca são vendidos como escravos”. A matéria trazia ainda:

Flagelados fugidos da seca estão sendo vendidos a 60 cruzeiros por cabeça a fazendeiros do sul do país. Duas ou três vezes por mês, três caminhões deixam o sertão sergipano conduzindo flagelados que são vendidos em São Paulo, Mato Grosso e Paraná.⁷³

O grau de vulnerabilidade a que estavam sujeitas as famílias de trabalhadores pobres, sem terra própria, sem instrução e sem amparo do Estado permitia que na segunda metade do século XX experiências parecidas com as do século anterior ainda persistissem

O presidente disse, então, que construiria a estrada para garantir “terras sem homens para homens sem terras”⁷⁴, uma frase que passou a ser utilizada como *slogan* do empreendimento. Esta representação da Amazônia como espaço vazio a ser ocupado viria a permear toda a propaganda utilizada pelo Estado para persuadir a opinião pública sobre o empreendimento e acarretaria encontros e desencontros entre povos, como veremos nos capítulos seguintes. A ideia era construir uma obra em formato de espinha de peixe, com uma rodovia principal e, a cada dez quilômetros, estradas vicinais perpendiculares, para atrair populações visando ocupar a Amazônia e proteger a região de um suposto assédio estrangeiro. Assim, a rodovia Transamazônica foi projetada para iniciar em Cabedelo⁷⁵, no Estado da Paraíba, às margens do oceano Atlântico, e terminar na fronteira com o Peru, para conseguir alcançar o oceano Pacífico, em Lima. Teria mais de 5000 km de extensão. Entretanto, a rodovia se encerra na cidade de Lábrea, localizada no estado do Amazonas. Segundo a ficha rodoviária disponível no site do Ministério da Infraestrutura (Figura 7), a Rodovia BR-230 encontra-se como apresentado abaixo.

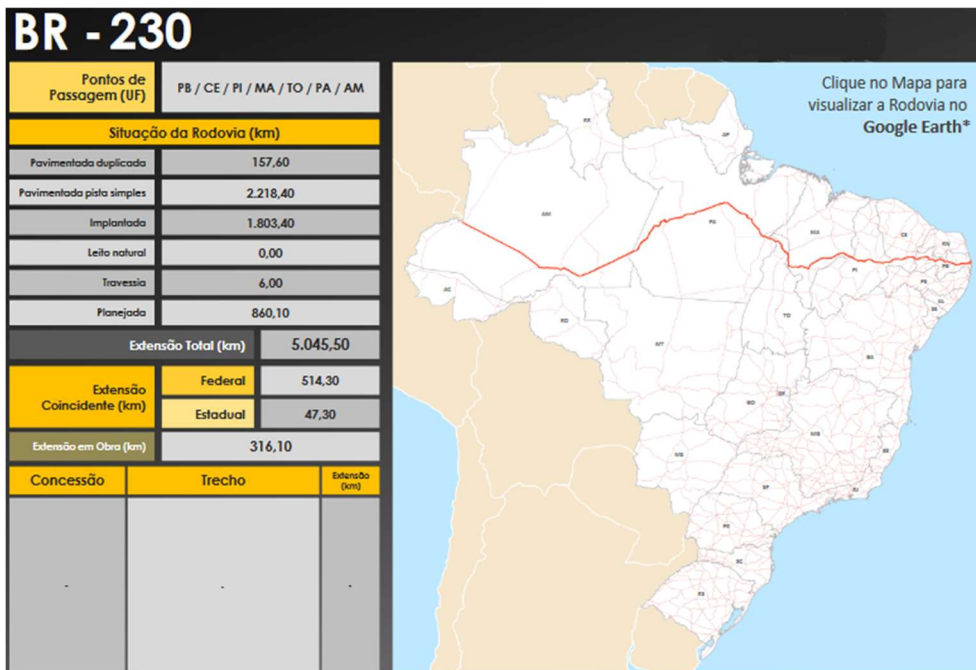
⁷² Pau de arara é como se chamavam os caminhões com carroceria adaptada que eram utilizados para o deslocamento dos retirantes.

⁷³ *Diário de Pernambuco*, 02 de Fevereiro de 1971.

⁷⁴ Trecho retirado do discurso do Presidente Médici em Recife, 6 de junho de 1970 apud GOMES, Flávio Alcaraz. *Transamazônica: A redescoberta do Brasil*. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972.

⁷⁵ O trecho pioneiro de abertura iniciava-se em Estreito-MA, aproveitando o trecho já existente que partia de Cabedelo-PB.

Figura 7 - Ficha rodoviária da BR-230



Ficha rodoviária da BR-230. Fonte: Ministério da Infraestrutura.

2.4 O debate sobre a viabilidade

Se por um lado o projeto gerou entusiasmo e expectativas positivas em várias cidades por onde a rodovia passaria, gerando até a formação de uma frente de prefeitos que se organizaram para reivindicar que a Transamazônica cortasse as cidades⁷⁶, por outro o projeto foi alvo de críticas de políticos, empresários e outros atores da sociedade, que acusavam o fato do projeto não ter sido precedido de estudos técnicos de viabilidade econômica, social e ambiental, além de debitar recursos da SUDENE para financiar o PIN, comprometendo o andamento de projetos já iniciados na região Nordeste. As críticas foram várias, de ordem técnica, devido ao parco estudo preliminar dos impactos socioambientais e das características da região e de ordem política já que afetava diretamente a classe política nordestina no quesito financiamento.

Nos artigos escritos pelo diplomata Roberto de Oliveira Campos e reunidos no livro *Transamazônica*, as opiniões de técnicos como Felisberto Camargo, especialista em solo, foram lembradas e iam de encontro ao que afirmava o governo. Felisberto receava que a Transamazônica degenerasse em uma “grande especulação imobiliária e uma pobre exploração agrícola” (CAMARGO apud CAMPOS, 1970, p. 126).

Para se ter uma ideia do que os projetos desenvolvimentistas significaram para o mapa fundiário da Amazônia, citamos uma matéria publicada no jornal *Folha de São Paulo* em 21 de Outubro de 1972, ou seja, dois anos após o início das obras da Transamazônica. A matéria traz na manchete: “*Grupo paulista compra uma sétima parte do Acre*”. A reportagem traz, ainda, a informação de que aquela seria a “maior transação de terras feita até hoje no Brasil”, compreendendo um território de aproximadamente dois milhões e quinhentos mil hectares sendo concentrados nas mãos de onze empresários. O território negociado seria cortado, de acordo com o projeto inicial, pela rodovia Transamazônica.

⁷⁶ Em 1970 os prefeitos de Carolina, Balsas e Riachão (municípios maranhenses) formaram uma frente para pressionar o governo federal a mudar o trajeto da Transamazônica, fazendo com que atravessasse as referidas cidades. O pleito dos prefeitos foi atendido e a rodovia atravessa as cidades.

Já o geólogo Glycon de Paiva⁷⁷, também retomado por Oliveira Campos, disse que “a combinação do machado e da caixa de fósforo do caboclo, na seca, com os 2,20ms de precipitação da estação chuvosa, é uma receita perfeita para a fabricação de desertos” (PAIVA apud CAMPOS, 1970, p. 127). No sentido do que dizem os especialistas citados, estudos do IBGE apontavam em uma direção oposta da falada pelo governo. Versando sobre a questão da Amazônia, o jornalista Alberto Tamer retomou os estudos publicados com o título *Panorama Regional do Brasil, 1969*. O estudo trouxe as seguintes conclusões sobre a Amazônia:

A pujança desta floresta, alta e frondosa, deu sempre um aspecto enganador em relação à fertilidade das terras; hoje sabemos que esta floresta que parece um paradoxo, na realidade, não cresce do solo, mas somente sobre o solo, usando-o como matéria de apoio, pois é comum ver-se árvores caídas com raízes que haviam penetrado somente meio metro ou pouco mais. As árvores da floresta tiram sua alimentação de um solo cuja fertilidade é constituída pela putrefação do manto de folhas e de árvores caídas que se acumulam na superfície em camada fina. (*Panorama Regional do Brasil, 1969* apud TAMER, 1970, p. 51)

Havia, por parte dos técnicos, a consciência de que parte importante das terras da Amazônia é, na verdade, pobre e altamente sujeita à degradação provocada pelas chuvas anuais e que sua preservação está diretamente associada à manutenção da floresta em pé, evitando a erosão do solo. Além disso, os mapas geológicos da Divisão de Pedologia e Fertilidade do Solo, do Ministério da Agricultura, diziam que “a maior parte da região amazônica constitui-se de terreno *latossol-amarelo*. e esse tipo de terreno caracteriza-se exatamente por um baixo índice de nutrientes” (GONTIJO, 1970, p. 75). Os estudos técnicos também apontavam ser um engodo a ideia de “planície amazônica”, uma vez que o enorme território é também cortado por cordilheiras que forçariam a mudança de trajeto da rodovia, verdade inabalável que impactou os trabalhadores da construção da rodovia.

Na década de 1970, a SUDAM possuía uma publicação mensal que passou a ecoar o projeto da Transamazônica, contribuindo para a formação do imaginário positivo sobre a obra. Na publicação de número 1, de 1970, a revista trouxe uma longa entrevista do então Ministro do Interior, General Costa Cavalcanti. Na ocasião ele respondeu a questionamento acerca da pressa com a qual o projeto foi

⁷⁷ Glycon de Paiva foi geólogo e ocupou diversos cargos diretivos, sempre intermediando interesses do setor privado. Foi um dos dirigentes do Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais (IPES), um dos órgãos conspiradores contra João Goulart e colaborador com o golpe de 1964. Cf. verbete sobre o geólogo. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/glycon-de-paiva-teixeira> Acesso em: 19 out. 2020.

apresentado e disse que “em se tratando de projeto de desenvolvimento regional, beneficiando várias regiões, não se pode seguir o figurino pedido a projetos técnicos” (BRASIL/SUDAM, 1970, p. 2). Ou seja, o fator preponderante para a decisão foi político e geopolítico.

Um Italiano chamado Jimmy, dono de madeireira e antigo morador da região de Altamira, alertou ao já citado jornalista Fernando Moraes em 1970, semanas antes de iniciar a obra:

Acho impraticável a construção de qualquer estrada entre Rio Repartimento e Altamira, por causa das condições irregulares do terreno, cheio de montanhas. Digo isso porque conheço a região de perto e sei que ali há pequenas cordilheiras de montanhas altíssimas, todas carregadas de minério, que construtora nenhuma conseguirá transpor. Só conseguirá atingir Altamira vindo de Rio Repartimento, se a estrada subir uns setenta quilômetros para o norte, contornar as montanhas e depois descer novamente em direção à nossa cidade. Escreva isso que estou dizendo, e depois me diga se mudaram ou não o trajeto. (MORAIS, 1970, p. 34)

Nas memórias escritas por Wilson Quintella⁷⁸ é narrado o equívoco. A chamada planície amazônica não era tão plana assim - havia trechos elevados e acidentados que eram indistinguíveis quando vistos do alto, já que tudo ficava nivelado pela copa das árvores (QUINTELLA, 2008, p. 268).

Já as críticas de políticos nordestinos residiam, em sua maioria, na apreensão gerada pelo fato do projeto significar uma redução drástica no orçamento da SUDENE para execução de projetos futuros e já iniciados naquela altura.

Governadores como João Agripino, da Paraíba e Nilo Coelho, de Pernambuco, tiveram suas críticas ao projeto ecoadas por jornais da região e também por jornalistas do centro econômico do país.

O governador da Paraíba afirmou: “A Transamazônica não tem projeto. Além do paralelo 10 não há sequer fotografia aérea até agora levantada, nem estudo de topografia” (AGRIPINO apud MORAIS, 1970, p. 56). Já o governador de Pernambuco, por sua vez, deixa clara sua insatisfação com a retirada de recursos da SUDENE. Nilo Coelho apontou que

ninguém pode contestar a conquista da Amazônia. Nós todos somos soldados da primeira linha para a conquista da Amazônia, mas não com o preço da destruição de um movimento desenvolvimentista, que convocou o empresariado para uma arrancada nova, para a construção de um novo Nordeste (COELHO apud MORAIS, 1970, p. 56).

⁷⁸ Wilson Quintella foi diretor da construtora Camargo Corrêa, uma das mais importantes empresas da construção civil do Brasil e atuante na construção da rodovia Transamazônica.

Até mesmo no Acre políticos desconfiavam da viabilidade da rodovia. Alguns ironizavam a construção da rodovia que “serviria apenas para passear com as crianças”. Muitos políticos acreditavam que a rodovia seria desinteressante já que o Estado tinha outras alternativas rodoviárias para chegar até ao centro sul do Brasil, por onde vinham os produtos industrializados e para onde iam as matérias primas da região. Ricardo Gontijo, jornalista que viajou pelo território após o anúncio da obra, afirmou que

o grande risco que corre a Transamazônica (em sua intenção de ligar econômica e socialmente o Nordeste à Amazônia) é ser transformada numa rodovia que eu ousaria chamar de *Transmisericórdia*: uma ligação de terra entre a miséria seca do Nordeste e a miséria úmida da Amazônia. (GONTIJO, 1970, p. 101).

A questão do contato com populações indígenas que habitavam há muito tempo os “espaços vazios” foi uma realidade enfrentada pelos colonos e pelos trabalhadores construtores da rodovia Transamazônica. Eram frequentes os encontros e desencontros entre os que chegavam e as populações indígenas e este contato nem sempre foi amistoso de parte a parte, expondo populações em situação de vulnerabilidade.

Mesmo antes da Transamazônica, relatos de ataques mútuos entre caçadores, madeireiros e indígenas eram comuns na região. Há fartos relatos de violência entre os “civilizados” e as populações nativas. Rubens Valente, em *O Fuzil e as flechas*, aponta para várias situações de conflitos que existiam antes e que foram potencializados com a construção da estrada. No ano de 1969, por exemplo, “gateiros atacaram e mataram alguns índios, além de deixarem açúcar envenenado” (VALENTE, 2017, p. 119).

Em Altamira, escolhida como capital da Transamazônica, um conflito trágico foi registrado entre caçadores de gato maracajá e índios Caiapós.

Após rápida luta, lá ficaram no solo sete pessoas, toda uma família, entre as quais uma mulher grávida. Os requintes de perversidade encontrados nos cadáveres já decompostos, sinal de vingança contra algo (TAMER, 1970, p. 80).

A situação de conflito se agravou com a construção da estrada e a chegada de trabalhadores e máquinas. Segundo o Relatório de Atividades das Frentes de Atração da FUNAI (1970-1973), no trecho entre Altamira e Itaituba, o processo ficou ainda mais dramático com a execução do projeto de colonização nas margens da

Transamazônica porque a “distribuição de lotes (aos colonos) feita pelo INCRA atingiu muitas roças de índios, inclusive vários bananais, com isso obrigando os índios a irem mais para o interior da mata e levarem uma vida mais nômade.”⁷⁹ (FUNAI apud VALENTE, 2017, p.119)

A ocupação de terras indígenas por não índios, as doenças levadas, a bebida alcoólica, vários hábitos alimentares e uma estrutura social completamente diferente também já havia, no passado, se mostrado uma questão muito problemática para as populações indígenas, levando-as muitas vezes a colapsarem.

O panorama geral das críticas feitas por políticos, jornalistas e técnicos apresentava algumas questões importantes. Em primeiro lugar, porque não estimular uma colonização dirigida nas margens de rodovias que já existiam ou que já estavam em construção (Belém-Brasília e Manaus-Porto Velho, por exemplo), num trajeto norte-sul?; Como tornar viável economicamente uma grande rodovia que interliga duas regiões pobres e com mercado consumidor limitado?; Como garantir a continuidade dos projetos já iniciados no Nordeste com recursos da SUDENE?; O quanto se conhece da Amazônia em termos geológicos, topográficos, pedológicos, ambientais e sociais para garantir o sucesso do megaempreendimento?; Como agir em relação às populações indígenas que, sem consulta prévia, seriam afetadas pela obra?

Apesar de não aparecer satisfatoriamente nos debates públicos, as dificuldades que seriam enfrentadas pelos trabalhadores construtores da Transamazônica constituíam um dos pontos centrais para crer ou não na viabilidade do projeto.

Além dos possíveis encontros com populações indígenas (encontros que já eram esperados), havia uma discussão sobre a segurança dos trabalhadores que iriam enfrentar um meio ambiente potencialmente hostil à presença humana e diferente do conhecido até então, impondo obstáculos que já fizeram outras histórias tristes como a ferrovia Madeira-Mamoré. A alta umidade, o regime de chuvas intensas, as doenças (malária, leishmaniose, tuberculose, hanseníase, febre amarela etc.) e a segurança do trabalho eram debatidas por setores da sociedade. Alberto Tamer classificou as enfermidades às quais os trabalhadores estariam expostos quanto às origens: 1 - decorrentes da própria área da selva, como a

⁷⁹ Relatório de Atividades das Frentes de Atração da FUNAI (1970-1973). CF. VALENTE, 2017, p. 119.

malária ou febre amarela; 2 - decorrentes do enfraquecimento do organismo humano, como a tuberculose; 3 - conseqüentes da falta de higiene, como a febre tifóide, verminoses etc. (TAMER, 1970, p. 39). Para o jornalista, somente um plano de ação rápido e dispendioso seria capaz de garantir a superação destas dificuldades. No capítulo dedicado ao trabalho na construção da rodovia retomaremos esse tema.

Do lado do governo, os ministros afirmaram a viabilidade da obra e previram que ela colocaria o Brasil como potência para o século XXI. Representaria a construção do “Brasil Grande”. Uma série de entrevistas coletivas eram dadas e veiculadas por todo o Brasil, garantindo, segundo as palavras de ministros e técnicos e servidores da alta burocracia do Estado, que a rodovia Transamazônica era um grande acerto.

2.5 A questão ambiental

A região amazônica já vinha sendo alvo de projetos com grande impacto ambiental desde o fim do século XIX, com o advento da exploração da borracha. Todavia veria, ao longo do século XX, em especial a partir da Transamazônica (1970), níveis de interferência e destruição ambiental que ainda não tinham sido experimentados. As atividades predatórias que enxergavam a Amazônia como repositório de riquezas infinitas trouxeram uma série de consequências que repercutem no cenário amazônico até os dias atuais. A questão ambiental se torna cada vez mais necessária, tanto quanto o Estado insiste em considerar a região um repositório mineral e energético infinito. Esse quadro foi e é pintado há séculos por diferentes agentes e instituições que favoreceram “atividades predatórias e exploradoras dos recursos naturais e humanos, sem a mínima garantia dos direitos sociais e de propriedade” (SILVA; RAVENA, 2015, p. 17.).

Revistas de circulação nacional abusavam de imagens coloridas para representar a conquista do “inferno verde”. Afirmações de domínio sobre a natureza e a consequente incorporação desenvolvimentista eram comuns. Observando diversas edições da revista *Manchete*⁸⁰, por exemplo, encontramos dezenas de matérias enaltecendo a iniciativa do governo brasileiro. “Aqui vencemos a floresta” (*Manchete*, outubro de 1970, p. 58-59); “O desenvolvimento da região Norte surgirá como uma consequência direta da implantação da Transamazônica” (*Manchete*, edição especial, 1971, p. 195); “A majestade da selva, ferida pela decisão do homem brasileiro, se abre em estradas que levam ao futuro” (*Manchete*, 02/10/1971, p. 94). Ou “A floresta domada” (*Manchete*, 29/07/1972).

⁸⁰ Todo o acervo da revista *Manchete* de que dispomos foi gentilmente cedido pelo colega Fernando Dominience Menezes.

Figura 8 - Matéria relata conexão da Transamazônica com Itaituba-PA



Matéria relata conexão da Transamazônica com Itaituba-PA. Fonte: Revista Manchete, 29/07/1972.

As matérias citadas são exemplos de dezenas com conteúdo semelhante. Sempre enaltecendo a “vitória” do homem sobre a natureza e associando a rodovia Transamazônica ao progresso inevitável que esperava o Brasil. Há de se notar a quase completa ausência de debates sérios acerca dos impactos ambientais que poderiam advir de uma empreitada faraônica como essa. Ao observar dezenas de exemplares da revista *Manchete*, uma das mais importantes do país, nota-se o alinhamento incondicional da publicação para com a lógica desenvolvimentista imposta naquele momento.

A revista também fora utilizada para ecoar respostas às críticas internacionais. Na edição nº1022, de novembro de 1971, em artigo de página dupla, intitulado “O imperialismo da Amazônia”, escrita pelo jornalista Murilo Melo Filho⁸¹, encontramos: “Já começaram os ataques estrangeiros à construção da grande estrada”. A seguir, o texto faz críticas a veículos de imprensa internacionais que estariam encampando uma ofensiva contra a construção da grande rodovia em nome dos interesses de países desenvolvidos. Entre os veículos citados nominalmente está a importante revista Italiana *L’Europeo*. Segundo a matéria, a

⁸¹ Murilo Melo Filho era um dos principais jornalistas do país nesse período. Escrevia na revista *Manchete* longas matérias enaltecendo os projetos desenvolvimentistas da ditadura, muitas vezes em tom ufanista. Também é autor de um livreto destinado à juventude cujo título é *O jovem deve saber tudo sobre a Transamazônica*, publicado pela editora Bloch em 1971. Atualmente Murilo Melo Filho é um dos imortais da Academia Brasileira de Letras.

imprensa internacional acusava a obra de ameaçar a floresta e comprometer 40% do oxigênio do mundo em nome de um “imperialismo de uma enorme área agora desbravada” e que, por conseguinte, caberia a Organização da Nações Unidas (ONU) embargar a obra. Ainda segundo Murilo,

essas considerações surgidas simultaneamente em diferentes países – e por não terem o menor fundamento científico - exigem de nós redobrada vigilância e suscitam a curiosa necessidade de fazermos um retrospecto sobre o que realmente existe como **pano de fundo dessa campanha**. (Grifo nosso)⁸²

Na sequência, a matéria explora as ideias de internacionalização que surgiram ao longo do tempo, como a proposta de criação do grande lago amazônico, patrocinada pelo Instituto Hudson, cita as fracassadas investidas da família Rockefeller e da Fordlândia⁸³ para explicar os “ataques estrangeiros” à Transamazônica.

Note-se que uma das argumentações passa pela desqualificação dos discursos críticos que não possuíam “fundamento científico”. No entanto, ao responder retoricamente aos “pessimistas, os incrédulos e os medrosos” que reivindicavam um estudo de viabilidade preliminar, indispensável a um projeto de tal magnitude, para saber quando e como a rodovia deveria ser construída, o autor da matéria afirma, citando uma resposta dada pelo então Ministro da Fazenda, Delfim Neto: “Se Cabral tivesse feito estudos de viabilidade, jamais teria descoberto o Brasil”. E conclui: “A decisão já havia sido tomada em caráter soberano e irreversível”. Fica exposto que de científico havia pouco no projeto da Transamazônica. A retórica reativa sustenta-se pouco em questões técnicas e muito nos efeitos políticos e psicológicos auferidos, o que se pode notar no próprio texto quando este afirma que após a decisão tomada se percebia uma “animadora

⁸² Cf. MELO FILHO, Murilo. O Imperialismo da Amazônia. *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, nº 1022, dez. 1971.

⁸³ Em 1927 o Governo do Estado do Pará, através do governador Dionísio Bentes, concedeu mais de 14 mil quilômetros quadrados do território paraense para o empresário Henry Ford, através de sua empresa, Companhia Ford Industrial do Brasil, para o desenvolvimento de um mega projeto para produção de látex e abastecimento de sua indústria automobilística. O projeto enfrentou grandes dificuldades técnicas e também ocorreram sucessivos protestos de trabalhadores por causa de maus tratos e regime de trabalho. Foram registrados conflitos e o exército brasileiro teve de intervir. O projeto foi encerrado em 1945, a empresa foi indenizada e o governo assumiu os passivos trabalhistas. Cf. GRANDIN, Greg. Fordlândia: ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva. Rio de Janeiro. Rocco, 2010.

repercussão no otimismo brasileiro e, em particular, na alma e na sensibilidade da juventude”.⁸⁴

A falta de estudos técnicos de viabilidade também é notável em outras matérias da revista *Manchete*, reportagens sem reflexões críticas, como em matéria de Julho de 1972, quando a obra já seguia avançando no interior da floresta densa. “A Amazônia não é uma planície como parecia” ´o título da matéria, publicada após viagem de jornalistas aos canteiros de obra para divulgá-la. A certa altura do texto, o jornalista João Martins afirma que “A Amazônia não é aquela imensa planície de que antes tanto se falava. O terreno é ondulado e há elevações de até 300 metros de altitude” (*Manchete*, 29/07/1972, p. 60).⁸⁵

Quando as consequências ambientais nefastas advindas da abertura de grandes rodovias como a Belém-Brasília e a Transamazônica aparecem nas matérias da revista *Manchete*, estas são apresentadas como um preço que tem que ser pago para o desenvolvimento do país. Em matéria publicada na edição nº 1075, de novembro de 1972, os repórteres Francisco Brant e Jáder Neves escrevem: “O homem desbrava o território selvagem mas cobra seu preço à natureza. Aos poucos, para sobreviver ele vai exterminando as outras espécies da região”⁸⁶.

A floresta apareceu como um desafio e ao mesmo tempo um entrave ao “desenvolvimento” da Amazônia, a partir da BR-230. Era comum o noticiário associar o avanço das obras à superação da floresta amazônica. A diversidade da vida presente na floresta aparece, então, apenas como algo que deve ser superado para que se consolide o “milagre brasileiro” do governo de Emílio Médici e o Brasil possa se consolidar como um país rumo ao progresso e à condição de potência mundial.

Dominar a gigantesca floresta que já havia sido o grande “entrave” para a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, na virada do século XIX para o XX, se constituía, como afirma Fico (1997), em um desafio à tecnocracia mas, ao mesmo tempo, em um poderoso instrumento de propaganda oficial, pois junto à população brasileira, a ideia de dominar a floresta amazônica estava associada à conquista de

⁸⁴ MELO FILHO, Murilo. Já começaram os ataques estrangeiros à construção da grande estrada *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, nº 1022, dez. 1971.

⁸⁵ Cf. MARTINS, João. A floresta domada. *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, nº 1058, p. 59-61, set. 1972.

⁸⁶ Cf. BRANT, Francisco; NEVES, Jáder. Brasília-Altamira-Brasília: 5 mil quilômetros de carro na Amazônia. *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, nº 1075, p. 42-50. nov. 1972.

todo o território nacional, freio para as supostas pretensões internacionais sobre a Amazônia e conseqüentemente a exploração de riquezas.

Cabe destacar que o período de execução do projeto Transamazônica (1970-1974) é atravessado pelos debates ambientais que tomaram destaque no mundo, estabeleceram bases para a diplomacia ambiental e encontraram na Conferência de Estocolmo, organizada pela ONU em 1972, seu ponto alto com a participação de mais de 100 países e 400 entidades governamentais e não governamentais. Portanto, apesar do discurso reativo do Estado brasileiro e de grande parte da mídia nacional, a questão ambiental estava para além de um projeto conspiratório de internacionalização da Amazônia. No entanto, o Estado brasileiro não era o único desconfiado com as intenções e possíveis conseqüências da conferência. Segundo Jefferson Marçal Rocha, pesquisador de meio ambiente e desenvolvimento, os países do cone sul “se mostravam inquietos diante da possibilidade de a ‘questão ambiental’ acabar por impor limitações às suas estratégias de crescimento acelerado, que tinha sido a tônica das décadas que seguiram ao pós-guerra.” (ROCHA, 2003, p. 235).

2.6 Impacto para populações indígenas

A questão indígena, segundo o então presidente da FUNAI, General Bandeira de Melo, não seria um problema para o projeto rodoviário. O General chegou a dizer que “em outubro começarão os trabalhos de pacificação das tribos hostis ao longo da Transamazônica”⁸⁷. Por seu turno, o Ministro do Interior, Costa Cavalcanti dizia que “os índios devem ser protegidos e cuidados, mas não devem impedir ou atrapalhar a construção dessa importante obra que será a Transamazônica”⁸⁸. O termo *pacificação* e a frase *não devem impedir ou atrapalhar a construção* anunciavam a sorte que teriam as populações indígenas que estivessem no caminho da obra.

Em uma matéria intitulada “Índios serão beneficiados pela Transamazônica”, o Jornal *O Liberal*, do Pará, apresenta o plano de pacificação proposto pela FUNAI. No entanto, o último parágrafo da matéria de meia página nos chamou a atenção. A matéria trazia uma resposta do ministro sobre uma denúncia de chacina de 91 índios no Rio Grande do Sul. O presidente da FUNAI, Bandeira de Melo

negou a veracidade de informações sobre extermínio de 91 índios no Rio Grande do Sul e disse já estar preparada uma exposição de motivos cuidando do problema da Guarda Indígena, com a sugestão de que ela possa ser instruída pelo exército, para o que já estariam inclusive previstos centros de instrução em Cuiabá e Campo Grande.⁸⁹

Notamos que o mesmo jornal não havia publicado qualquer reportagem sobre o suposto massacre, mas esteve a postos para publicar a resposta oficial do Estado sobre o assunto. Esse comportamento voltou a acontecer em relação aos trabalhadores da construção da Transamazônica e será retomado no curso deste trabalho.

Relatos de massacres de populações indígenas durante a execução das obras do PIN são recorrentes na região da Transamazônica. Seu Edson⁹⁰ nos disse

⁸⁷ O Liberal, 06 de Agosto de 1970.

⁸⁸ O Liberal, 07 de Agosto de 1970.

⁸⁹ O Liberal, 10 de Agosto de 1970.

⁹⁰ Seu Edson trabalhou na Transamazônica como motorista na construtora Rabello no trecho Itaituba-Jacareacanga. Já possuía experiência em abertura de estradas, pois trabalhou anos antes pela mesma construtora na obra da rodovia Belém-Brasília (BR-010). Portanto era um trabalhador com algum grau de especialização e com registro oficial. Após pedir demissão da construtora Rabello decidiu viver na Amazônia, entretanto as dificuldades em se adaptar ao meio ambiente fizeram com que decidisse voltar para seu estado natal, Pernambuco. No momento em que se realizou a entrevista, julho de 2010, Seu Edson vivia na cidade de Petrolina-PE e era aposentado. A íntegra desta entrevista encontra-se nos apêndices.

que “pra topografia passar, tiveram que bombardear o acampamento. Fizeram até bomba de gás, um bocado morreu (*indígenas*), outros eles tiraram.”⁹¹

Em um dos poucos momentos em que os indígenas conseguiram fazer frente ao poder do Estado, após a luta da comunidade indígena Apinajé, um trecho que corta o Estado do Tocantins na cidade de Tocantinópolis foi desviado em aproximadamente 20 quilômetros para se afastar da aldeia indígena. O ministro Costa Cavalcanti também afirmava que o Nordeste seria beneficiado pela rodovia:

ganhará tranquilidade social para parcela de sua população, que terá emprego nas obras de construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, inclusive fixando-se em suas margens, onde poderá beneficiar-se da fertilidade do solo e fugir ao fantasma da seca⁹².

Já o presidente do INCRA, Moura Cavalcanti, divergia das opiniões que enxergavam a possibilidade do projeto se tornar a *transmiseriana*:

A Transamazônica é a verdadeira reforma agrária do país e sua implantação é a ascensão do nordestino, com novos níveis de vida, deixando de lado, e para sempre, a estrutura sub-humana colonial em que ele vive⁹³.

Sobre a inclinação *natural da* região para a produção agrícola, Eliseu Resende, diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem garantia:

Na Transamazônica, entre Estreito e Altamira, o traçado se desenvolve por terreno da bacia sedimentar do Amazonas, sendo o solo, em toda a extensão de 850 km, considerado regular tanto para culturas de ciclo curto como de ciclo longo, independentemente de tratamento. Partindo de Altamira, a Transamazônica secciona extensa e larga faixa, de 600 km de extensão e 140 km de largura, de condições altamente propícias a atividades agrícolas. É a chamada “terra roxa”, solo que apresenta alto grau de troca de propriedades orgânicas, de natureza idêntica ao solo do Estado do Paraná, no Sul do país, responsável por culturas intensivas, de grande sentido econômico. A partir da extremidade dessa faixa, o terreno é típico da bacia sedimentar do Amazonas. (RESENDE, 1971, p. 390)

Para Arthur Cesar Ferreira Reis, autor de *A Amazônia e a cobiça internacional*, além de garantir a ocupação da Amazônia contra os interesses estrangeiros na região, o desvio de 30% dos recursos da SUDENE para a obra da Transamazônica não seria uma perda para o Nordeste, uma vez que os recursos teriam “aplicação em obras e serviços de infraestrutura ligadas não apenas a problemática da Amazônia, mas à problemática do Nordeste”⁹⁴. Segundo Arthur

⁹¹Grifo nosso.

⁹² Idem, 08 de Agosto de 1970.

⁹³ Idem, 19 de Setembro de 1970.

⁹⁴ Revista *O Cruzeiro*, 28 de julho de 1970.

Reis, a operação Amazônia, criada por Castelo Branco, confirmava a sua teoria sobre a cobiça internacional sobre o território amazônico (REIS, 1982). Assim, o autor fazia ecoar a expressão “Integrar para não entregar”, utilizada pelo Estado brasileiro como uma das justificativas para o PIN. No prefácio do livro *Transamazônica: prós e contras*, de Osny Duarte Pereira, Arthur Ferreira Reis afirma categoricamente que “a Transamazônica, repelindo a afronta da incapacidade a que nos vinculam, daremos, a esse mesmo mundo, a comprovação de nossa maturidade” (REIS apud PEREIRA, 1971, p. 24).

A retórica do interesse estrangeiro na Amazônia para justificar a megaobra encontrava na Doutrina de Segurança Nacional a guarida ideal para consolidação da representação do projeto como patriótico e necessário à segurança da nação. Neste sentido, segundo Mário Andreazza, “a Transamazônica é uma trincheira contra as ambições estrangeiras”⁹⁵.

Delfim Neto, então Ministro da Fazenda e apontado como mentor do grande crescimento econômico que o país viveu no governo Médici, afirmava que a parceria entre o setores privado e público seria a garantia de sucesso no capítulo da História brasileira que marcaria a “conquista da Amazônia”. Segundo Delfim:

O plano (de integração Nacional) representa a conquista de um novo país, dentro da nação brasileira. Por isso estamos convocando os empresários. Para que eles se unam com o governo neste lance definitivo da conquista da Amazônia. Nós vamos empurrar a fronteira para a conquista de um novo país. (NETO apud MORAIS, 1970, p. 56)

Apesar de todo o esforço da alta burocracia estatal em fazer ecoar em jornais e revistas, através de entrevistas e viagens, a positividade do projeto da Transamazônica, a rodovia continuava recebendo críticas de técnicos e políticos de várias parte do país, principalmente do Nordeste.

Em resposta às críticas, o governo investiu muito em publicidade, através das mais diversas mídias (jornais, revistas de circulação nacional, rádio e TV), além de organizar publicações e financiar a ida de jornalistas e técnicos aos canteiros de obra para registrarem a construção do “Brasil Grande”, representada pelo megaempreendimento. Como consequência, um sem-número de matérias especiais foi publicado em jornais, revistas e livros⁹⁶. O impacto da propaganda na construção

⁹⁵ Revista *Manchete*, 27 de setembro de 1975.

⁹⁶ Entre as publicações sobre a rodovia que foram editadas concomitantes ao empreendimento no formato de livro, cf. MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto. *Transamazônica*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1970. PEREIRA; Osny Duarte. *A Transamazônica: prós e contras*.

da coesão nacional foi fundamental para promover uma visão otimista dos brasileiros sobre o regime, segundo Fico (1997). A propaganda oficial utilizou-se dos megaprojetos desenvolvimentistas implementados durante o regime para justificar os governos dos generais, sob o argumento de que conduziam o país a um futuro inexorável: Brasil potência.

Apesar dos esforços em construir a coesão em torno do projeto, talvez o grande questionamento acerca de tal perspectiva possa ser sintetizado nas palavras de Roberto Campos, que dizia que a obra surgiu de improviso. Segundo Campos: “é algo inquietante que nenhum dos pronunciamentos oficiais sobre a Transamazônica tenha vindo de quem realmente conheça as prioridades econômicas e as condições do solo amazônico.” (CAMPOS apud MORAIS, 1970, p. 125). A História do desenvolvimento e ocupação da Amazônia, como se pode perceber até aqui, tem sido pensada de fora para dentro, por pessoas alheias à realidade amazônica.

O conjunto das ações do governo fez com que as representações produzidas tivessem repercussão social tanto na região receptora do empreendimento (Amazônia) como nas demais regiões do país, como o Nordeste, onde uma massa de trabalhadores, convencidos do sucesso do empreendimento e desolados pela desigualdade social partiram para a Amazônia, e centro Sul-Sudeste, onde famílias de pequenos produtores apostaram no projeto, além de grandes empresários que passaram a focar na Amazônia.

Algumas empresas se utilizaram do grande projeto rodoviário para se beneficiarem e ao mesmo tempo aumentarem a ressonância dos dizeres oficiais do Estado. A cervejaria Antártica, que abriria uma nova fábrica no município de Olinda-PE, estampou nas páginas da revista *Manchete*: “É a nova fábrica de cerveja, chope e refrigerantes da Antártica. Tem 77 mil metros quadrados de terreno. Depois dessa, você duvida que ninguém segura este país?” E ao lado uma imagem ilustrativa da fábrica com a frase: “A Transamazônica: grande, moderna e serve a uma gigantesca área do Brasil”.

Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971. TAMER, Alberto. *Transamazônica: Solução para 2001*. São Paulo: APEC, 1970. MACEDO, Sérgio T. D. *Transamazônica: integração; Redenção do norte*. Rio de Janeiro: Editora Record cultural, 1972.

Figura 9 – Propaganda da cervejaria Antártica com referência à Transamazônica



Fonte: Revista *Manchete* nº 10, 1970 edição Especial, p. 51

Se tornou comum a alusão a projetos do Estado nas propagandas de grandes empresas que atuavam no Brasil. A empresa Sul América, em propaganda veiculada na revista *Manchete* dizia: “Ninguém segura este país. E a Sul América compartilha dessa convicção”⁹⁷. A Metal Leve S.A., também na revista *Manchete*, reverbera a ideologia do Estado: “Brasil Grande, nós o conhecemos desde pequeno”⁹⁸. A inauguração do Parque Anhembi, pelo VII Salão do automóvel foi assim propagandeada: “O maior palácio de exposições da América está no mesmo país da Transamazônica.”⁹⁹

Utilizando-se da máquina estatal capaz de financiar as diversas modalidades de mídia a favor do empreendimento e do caráter de exceção do regime que dificultava a discussão pública sobre a viabilidade do projeto, o governo conseguiu, pelo menos na primeira metade da década de 1970, inculcar no imaginário social do país uma representação positiva do empreendimento e conseqüentemente logrou alto grau de aceitação da opinião pública a respeito da obra, como atestam as entrevistas realizadas no curso da pesquisa. Neste sentido cabe ressaltar que

as percepções do social não são de forma alguma discursos neutros: produzem estratégias e práticas (sociais, escolares, políticas) que tendem a impor uma autoridade à custa de outros, por elas menosprezados, a legitimar um projeto reformador ou a justificar, para os próprios indivíduos,

⁹⁷ Revista *Manchete*, 07 de novembro de 1970 p. 135.

⁹⁸ Revista *Manchete* 05 de dezembro de 1970 p. 113.

⁹⁹ Idem, 05 de dezembro de 1970. p. 26.

as suas escolhas e condutas. Por isso esta investigação sobre as representações supõe-nas como estando sempre colocadas num campo de concorrências e de competições cujos desafios se enunciam em termos de poder e de dominação. (CHARTIER, 1990, p.17)

A exemplo das respostas que o Estado dava às críticas, temos a fala do então Ministro do Planejamento e Coordenação Geral, João Paulo Reis Velloso no plenário da Câmara Federal em 15 de julho de 1970:

O Programa de Integração Nacional é, antes de tudo, a favor do Nordeste, do seu crescimento presente e da criação, na região, de um processo autossustentável de desenvolvimento; não haverá perda de recursos para o Nordeste, mas, antes, maior apoio do Governo Federal; não haverá perda de ritmo da industrialização; não haverá diminuição do programa do Banco do Nordeste; haverá intensificação dos dispêndios federais no Nordeste. (VELLOSO, 1970, p.16)

Ainda segundo Reis Velloso, o programa geraria

a expansão da fronteira econômica nacional, para tirar proveito da dimensão continental do País, ampliando o mercado interno pela incorporação de novas áreas e, simultaneamente, pela melhor utilização da mão de obra abundante. (VELLOSO, 1970, p. 16)

O grande projeto rodoviário acabou saindo do papel de maneira muito rápida. Poucos meses depois de anunciado o projeto, as obras já estavam iniciadas e provocaram um *boom* na construção civil nacional. A solenidade com a presença das autoridades nacionais aconteceu em 09 de outubro de 1970 (Figura 10). Para Dom Evaristo Krautler, atual Bispo Emérito da Prelazia do Xingu, sediada em Altamira, o qual, na condição de padre, estava presente ao evento, iniciava-se assim um novo capítulo da História da Amazônia, que relegava a floresta a uma condição de meio para garantir o desenvolvimento. Em sua concepção, “a destruição da selva milenar estava programada! Por incrível que pareça, derrubar e queimar a floresta, tornou-se sinônimo de desenvolvimento e progresso”. (KRAUTLER, 2005, p. 9).

Figura 10 - Cerimônia de abertura dos trabalhos na Transamazônica



Cerimônia de abertura dos trabalhos na Transamazônica. Fonte: Revista *Manchete*, nº 1069, Rio de Janeiro, out. 1972, p. 04-05.

As narrativas acerca da Transamazônica enquanto projeto situado na segunda metade do século XX e no auge da ditadura civil-militar são entendidas como resultantes de um contexto que condensou o nacional desenvolvimentismo e a atuação de personagens históricos que possibilitaram a formação de um quadro de legitimação. Para Regina Beatriz Guimarães Neto, refletindo sobre este contexto, “o governo e as empresas privadas, no período indicado, implementaram uma política de invasão e ocupação violenta das terras indígenas e de reocupação das áreas públicas, indicadas como ‘espaços vazios’” (GUIMARÃES NETO, 2005, P. 520).

O modelo econômico de desenvolvimento setorial implementado na Amazônia brasileira durante a ditadura significou crescimento econômico da região acompanhado de alta concentração de riquezas. Esse modelo

implicava desde então que o crescimento econômico não se manifestaria ao mesmo tempo em todos os espaços geoeconômicos da Amazônia, mas sim naqueles espaços prioritariamente selecionados a partir da hierarquização

de sua potencialidade, o que ocasionaria *a priori* a desigualdade intra-regional do crescimento, dado o seu caráter desequilibrado. (LIRA; SILVA; PINTO, 2009, p. 3)

Característica importante dos grandes projetos desenvolvimentistas, principalmente os de caráter infraestrutural, é que

é normalmente organizado por uma empresa estatal que passa a ser representante do Estado na área, de tal forma que o território da construção adquire aspectos de enclave, tamanhas as particularidades do cotidiano dos indivíduos que nele residem e são submetidos aos interesses das companhias construtoras (RIBEIRO, 2008, p. 22)

Pelo que buscava representar do ponto de vista geopolítico, pelos recursos gastos, pelo gigantismo geográfico e pela capacidade de mobilização nacional construída em torno do projeto, a Transamazônica ocupa lugar de destaque entre os projetos desenvolvimentistas implementados no Brasil ao longo do século XX. A euforia e o grau de expectativa que gerou em contraste com a decepção que tomou páginas de revistas, jornais e noticiários de rádio e TV, além das mentes das gentes que apostaram suas vidas no projeto demonstram a dimensão que a Transamazônica teve e tem na História recente do Brasil. O cotidiano e as relações desenvolvidas entre os sujeitos envolvidos na obra serão alvo de nossa reflexão no capítulo 3.

Capítulo 3 – Trabalho e trabalhadores na Transamazônica

3.1 Logística de “guerra”: chegam homens e máquinas

A primeira etapa do processo de construção da rodovia foi o recrutamento de milhares de trabalhadores de diversas partes do país, em especial do Nordeste, como já previa o decreto de criação do PIN, para executar a obra. O número exato de trabalhadores envolvidos na execução da obra não é de conhecimento público. A falta de transparência que envolvia a coisa pública nos anos de ditadura e a massiva contratação de trabalhadores sem registro dificultam ainda mais uma estimativa. Os dados apresentados pelos boletins informativos da FUNDACENTRO aqui apresentados não trazem o número de contratados, nenhum dos trabalhos que tratam do tema apresentam tais números, nem foram encontrados dados oficiais. Também contactamos os pesquisadores Airton Pereira e César Martins, historiadores que tratam da temática relacionada a rodovia, que afirmaram não terem acesso a algum número oficial. Em informações circuladas pela mídia estimava-se entre 4 e 6 mil trabalhadores, entretanto um texto de Damião Gaspar apresentou números que julgamos mais factíveis. Segundo o texto a gigante obra promoveria

Uma movimentação de terras equivalente a 12 represas como a de Boa Esperança, realizada por 15 mil homens, enfrentando as mais adversas condições na selva amazônica.¹⁰⁰

Após uma das viagens oficiais do Ministro Mario Andreazza, ainda no início das obras, a revista O Cruzeiro publicou reportagem estimando 2 mil homens trabalhando no momento da visita ministerial. “Na oportunidade constatou (o Ministro) que cerca de dois mil homens e equipamentos diversos estão abrindo o caminho para a rodovia”¹⁰¹

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.

¹⁰⁰ Revista O Cruzeiro 15/09/1971 nº 37, p. 236.

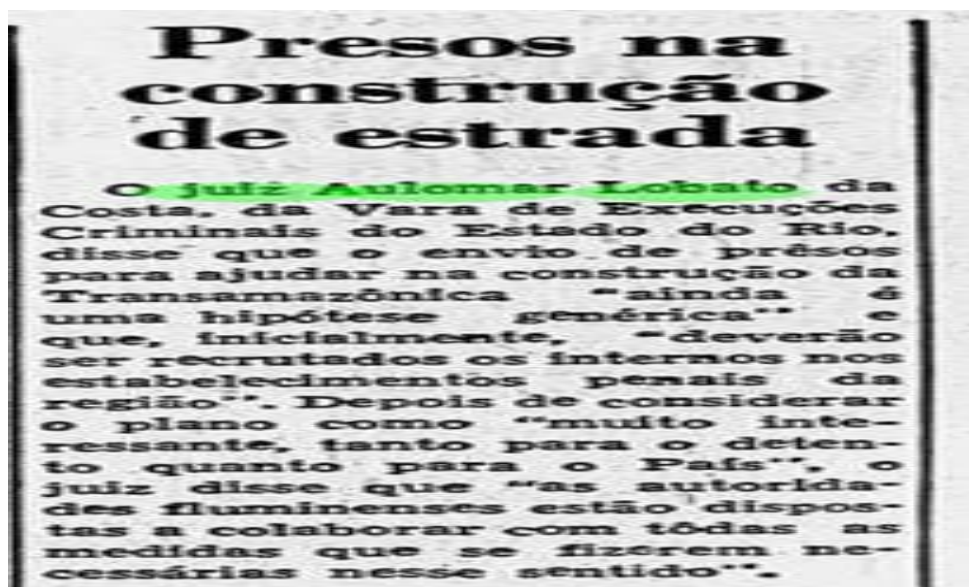
¹⁰¹ Revista O Cruzeiro 13/10/1970 nº42 p. 150.

Seu Luis¹⁰² 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”. É com as experiências dos trabalhadores envolvidos no megaprojeto que este capítulo se constrói. Buscamos jogar luz sobre as estratégias desenvolvidas nos espaços de poder para garantir a expansão do capitalismo sobre o território analisado, entretanto evidenciaremos os movimentos curtos, as táticas ou astúcias das gentes comuns que, não raramente, driblam as imposições estruturais.

Para Michel de Certeau “o que distingue estas daquelas são os tipos de operações nesses espaços que as estratégias são capazes de produzir, mapear, impor, ao passo que as táticas só podem utilizá-los, manipular e alterar” (CERTEAU, 2012, p. 87).

Sabia-se, a partir de experiências em grandes obras passadas, que a vida do trabalhador envolvido nesses projetos não é nada fácil e chegou-se a especular a utilização de mão de obra vinda do sistema prisional para garantir formação de contingente de trabalhadores a baixo custo, como noticiou o jornal *Correio da Manhã* de 14 de outubro de 1970.

Figura 11 - Presos na construção da estrada



Especulação sobre utilização de presos para construção da Transamazônica. Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

¹⁰² Seu Luis é paranaense de Curitiba. O fato de ter vivido em uma capital do Sul do país permitiu construir uma formação técnica pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI). Trabalhou na Transamazônica contratado como mecânico na construtora Mendes Jr em uma das primeiras frentes de trabalho. Abandonou a obra e a região e hoje é um pequeno empresário na cidade de Fortaleza-CE. Entrevista realizada na cidade de Fortaleza em fevereiro de 2018.

Os milhares de trabalhadores mobilizados em torno da execução da obra foram contratados, ou aliciados em diferentes localidades. O universo de trabalhadores pode ser dividido entre aqueles que eram vinculados formalmente às grandes empreiteiras contratadas pelo Governo Federal, aqueles que eram contratados formalmente por empreiteiras menores subcontratadas pelas grandes empreiteiras e aqueles que eram aliciados pelos chamados *gatos*¹⁰³ e que não possuíam nenhum tipo de registro legal, mas estavam prestando serviços para alguma das empreiteiras.

Apesar de as grandes empresas ganhadoras das licitações terem efetuado recrutamento em várias localidades do país onde tinham escritórios, 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, além dos limites legais de sua utilização, como veremos nas páginas subsequentes, foram terríveis para a classe trabalhadora e fizeram 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 acidentes de trabalho nas estatísticas oficiais.

O caso do aliciamento de trabalhadores pobres foi noticiado em periódicos de todo o país. O *Correio Braziliense* de 25 de Julho de 1973 trazia notícia positiva sobre a atuação do Ministério do Trabalho e Previdência Social na capacitação de trabalhadores da obra da Transamazônica a fim de garantir mão de obra qualificada na região amazônica. No entanto, a matéria trouxe também:

É verdade que existem os “gaiteiros”. Elementos responsáveis pelo aliciamento de trabalhadores no Nordeste e em outras áreas que querem emprego na Transamazônica. Esses gaiteiros, porém, de uma forma geral, são despidos de escrúpulos e, ânsia de lucros fáceis, transportam qualquer um que queira ir para as frentes de trabalho da rodovia. Às vezes, sem condições para serem utilizados, quer devido a idade avançada, quer porque são doentes.¹⁰⁴

¹⁰³ Gato ou Gaiteiro é o termo pelo qual os habitantes locais se referem ao sujeito que faz a intermediação entre o trabalhador e a empresa contratante. Uma espécie de arregimentador de mão de obra. As pessoas recrutadas por gatos são, normalmente, pouco escolarizadas, exercem tarefas braçais e não são contratadas em acordo com a legislação trabalhista. Por vezes o termo *gato* também é usado para se referir ao próprio trabalhador recrutado.

¹⁰⁴ *Correio Braziliense*, 25/07/1973. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=028274_02&Pesq=%22visitou%20uma%20se%20ria%20do%20c3%b3rg%3%a3o%22&pagfis=35575 Acesso em: 12 out. 2020.

A maior parte dos trabalhadores não qualificados tinha como suas funções desmatar, abrir a picada e auxiliar a chegada dos topógrafos. Esses trabalhadores eram recrutados em seus lugares de origem ou se deslocavam por conta própria para a Transamazônica com a esperança de abandonar a miséria na qual estavam. A maior parte desses trabalhadores era migrante interno da própria região ou oriundo do Nordeste, a maioria sem letramento algum e desconhecedores dos direitos legais. Por outro lado, eram conhecedores da luta pela sobrevivência. Movimentar-se no território era a única chance vista por muitos desses sujeitos que acompanharam historicamente os ciclos desenvolvimentistas no Brasil.

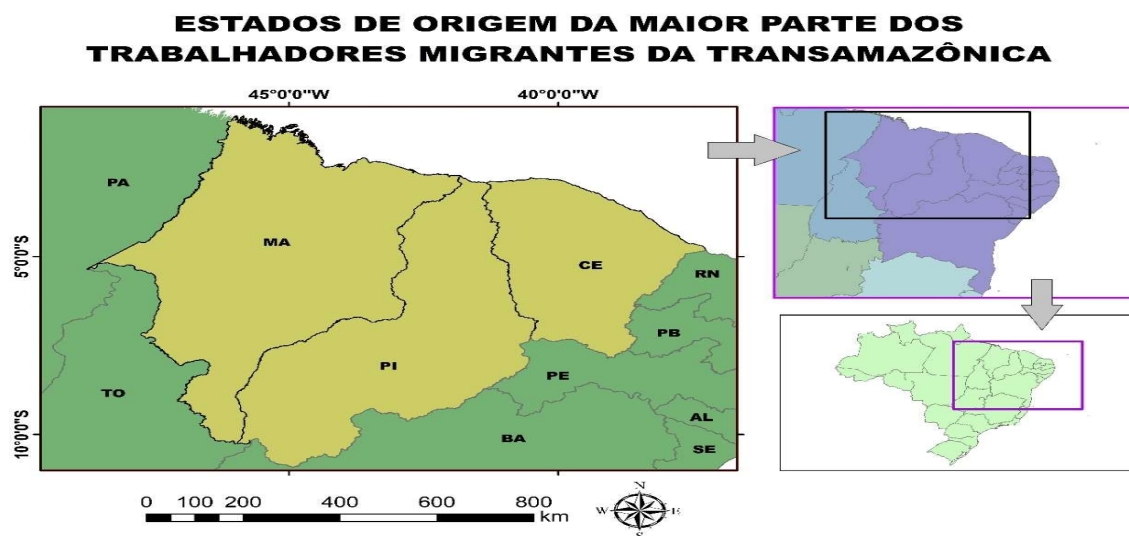
As representações feitas destes homens tendiam a caricaturá-los, como vemos em matéria especial publicada pela revista *Manchete* em 09 de janeiro de 1971. Conforme a notícia, a maior parte dos trabalhadores com baixa qualificação era recrutada nos estados nordestinos do Maranhão, Piauí e Ceará. “Os mateiros, uns 700, **são uma gente só**. Tudo nordestino do Maranhão, Piauí e Ceará.” (Revista *Manchete*, 09/01/1971, p. 91 - grifo nosso).

Não há dúvida de que os mateiros são homens rudes. Oitenta por cento deles são analfabetos. Os outros soletram alguma coisinha. Andam sempre armados e ao primeiro contato mostram-se bastante arredios. Depois, à medida que vai rompendo a barreira da desconfiança, vão se mostrando como realmente são: ingênuos e infantis. (Revista *Manchete*, 09/01/1971, p. 93).

Foram essas pessoas, juntamente com as populações indígenas, as que mais sofreram as violências advindas da expansão capitalista, através do nacional desenvolvimentismo, instrumento do exercício da violência estrutural e do biopoder estatal.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Utilizamos o conceito de violência estrutural tomado de empréstimo de Johan Galtung e replicado por José María Tortosa e Daniel La Parra, para os quais o conceito pode ser aplicável “*en aquellas situaciones en las que se produce un daño en la satisfacción de las necesidades humanas básicas (supervivencia, bienestar, identidad o libertad) como resultado de los procesos de estratificación social, es decir, sin necesidad de formas de violencia directa. El término violencia estructural remite a la existencia de un conflicto entre dos o más grupos de una sociedad (normalmente caracterizados en términos de género, etnia, clase, nacionalidad, edad u otros) en el que el reparto, acceso o posibilidad de uso de los recursos es resuelto sistemáticamente a favor de alguna de las partes y en perjuicio de las demás, debido a los mecanismos de estratificación social.* (TORTOSA; PARRA, 2003, p. 57). Existe um grande debate historiográfico em torno do conceito de biopoder que não cabe nesta tese. Sobre as discussões e os limites do conceito, cf. BERTOLINI, Jeferson. “O conceito de biopoder em Foucault: apontamentos bibliográficos”. *SABERES*, Natal-RN, v. 18, nº 3, dez. 2018, p. 86-100.

Mapa 3 – Estados de origem da maior parte dos trabalhadores da Transamazônica



Autor: Kleython Monteiro. Material elaborado especialmente para esta tese.

No universo de trabalhadores de baixa qualificação que formam a maior parte dos 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 Dão¹⁰⁶ 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.¹⁰⁷

Uma vez que grandes obras de infraestrutura mobilizam números 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

¹⁰⁶ Seu Dão trabalhou na obra da Transamazônica como operador de máquinas pela empresa Queiroz Galvão. No período da entrevista (maio de 2018) estava aposentado pelo DNER e vivia em Uruará-PA, onde é um personagem conhecido por ter protagonizado o primeiro casamento da Transamazônica, sendo noticiado e inclusive recebendo presentes da comitiva presidencial que havia visitado a obra semanas antes.

¹⁰⁷ Entrevista realizada em maio de 2018 na cidade de Uruará-PA.

desmobilizados. Para garantir a fixação dos trabalhadores na região, o Governo Federal prometia distribuir terras nas margens da própria rodovia, através do INCRA, transformando os trabalhadores 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, com relação à 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, apenas “oito 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” (BRASIL-SUDAM, 1974, p.10). Ou seja, quase metade dos municípios não tinha a oferta dos serviços e, entre os que tinham, alguns os 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. (BRASIL-SUDAM, 1974. p. 25)

No caso de Seu Luis, o recrutamento para trabalhar na obra ocorreu em Curitiba, capital do Paraná. Ele 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 teve outro tipo de experiência.

Seu Edson¹⁰⁸, 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 de arregimentação dos trabalhadores era necessário fazer o deslocamento de máquina e pessoal para o local da obra.

¹⁰⁸ Entrevista realizada na cidade de Petrolina-PE em julho de 2010.

A chegada de maquinário e a construção do acampamento eram os passos iniciais para garantir condições de alojamento e organização de pessoal para a 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, seguidos por mateiros que abriam a picada e faziam a marcação para a chegada das máquinas e demais trabalhadores. A maior parte das obras de 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 servirem 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 Pedro¹⁰⁹, 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 alojamentão, 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.¹¹⁰

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 Quintella¹¹¹, foi dada pela própria

¹⁰⁹ Seu Pedro nasceu no Estado do Goiás e trabalhou na Transamazônica na manutenção de máquinas pela empresa S.A. Paulista. O caso de seu Pedro se assemelha com o de outros trabalhadores que já possuíam algumas experiências em obras rodoviárias anteriores. Trabalhou na Rodobras, empresa pública criada para construção da rodovia Belém-Brasília. Seu Pedro conseguiu se especializar no trabalho e após sair da empresa foi contratado pelo DNER que era responsável pela manutenção da estrada. No período da entrevista (maio de 2018) vivia na região de Marabá-PA e estava aposentado.

¹¹⁰ Entrevista realizada no município de Marabá em maio de 2018.

¹¹¹ Wilson Quintella foi executivo e presidente da construtora Camargo Corrêa, responsável pela construção de trecho da Transamazônica.

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” (QUINTELLA, 2008, p. 268). Neste caso, segundo Quintela, um navio cargueiro partiu da Flórida, nos Estados Unidos, 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, descreveu 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 snorkel [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 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.

A entrada dos primeiros trabalhadores, como narrada por seu Luis, lembra bastante a mobilização de exércitos sobre o território a ser ocupado. A instalação da infraestrutura mínima para recepção e acomodação dos trabalhadores daí por diante se tornou um problema recorrente nos diversos trechos da obra. As condições tendiam a piorar tanto quanto os trabalhadores estivessem sendo vítima da subcontratação.

3.2 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 classe trabalhadora mobilizada em torno do projeto.

Há um mosaico de motivações individuais, subjetivas e generalizar o trabalhador da Transamazônica seria cair na tentação de reduzir a realidade a um equívoco de uma ilusão retrospectiva. 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 ausência de serviço e a dificuldade de manter relacionamentos sexuais configuraram um ambiente de pressão psicológica que por vezes desencadeou conflitos mais sérios.

A não definição por parte dos responsáveis pelas firmas empreiteiras de espaços e momentos para o não-trabalho tem sido uma regra com poucas exceções ao longo da trajetória histórica observada. Gustavo Lins Ribeiro chama a atenção para este fato que ganha destaque em grandes obras, como a que estudamos:

A utilização por parte do operário do tempo de não-trabalho como tempo de lazer não entra necessariamente nos cálculos dos capitalistas individuais como algo necessário para a manutenção e reprodução da força de trabalho. Isto é ainda mais visível quando se trata de utilizar uma força de trabalho por um período definido *a priori*, em uma situação tão específica quanto a de um território de construção de um grande projeto no qual, para se oferecer maiores prestações de serviço, são necessários grandes investimentos. (RIBEIRO, 2008, p. 216)

A ausência de lazer no tempo do não-trabalho aliada ao isolamento, à tensão permanente que o ambiente impunha e à alta carga de trabalho nos canteiros de obra geraram um ambiente psicológico facilitador de perturbações. A fala de Seu

Dalvâneo¹¹², engenheiro que chefiou uma turma de trabalhadores, permite ao historiador fazer abstrações acerca do ambiente psicológico experimentado:

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 à 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 tá 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 gente conseguir alguma coisa tem que ser, tem que se dar as mãos, senão você não consegue tanger esse povo.¹¹³

O depoimento de seu Dalvâneo é rico em informações e significados. Deixa claro que a grande parte dos trabalhadores era contratada na região Nordeste e levada 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 também 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

¹¹² Seu Dalvâneo nasceu em Pernambuco, é engenheiro e trabalhou na obra da Transamazônica como mão de obra altamente especializada por uma empresa subcontratada chamada Astep S.A. Engenheiros consultores. O discurso de Seu Dalvâneo deixa transparecer a diferenciação social que enxerga entre si e os demais trabalhadores que chefiava, além dos privilégios que um grupo muito restrito de trabalhadores altamente qualificados tinham nos canteiros da obra. No período da entrevista vivia na cidade de Olinda-PE, era aposentado e continuava trabalhando como engenheiro.

¹¹³ Entrevista realizada na cidade de Olinda-PE, em abril de 2011.

de isolamento e as formas de superá-lo, como com o uso de bebidas alcoólicas, normalmente proibidas oficialmente, mas toleradas como escape e alívio das 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 encontros e desencontros da fronteira fazem ver. Incompreendido na forma de ser e animalizado.

A estrutura dos acampamentos variava de acordo com a demanda por trabalhadores no trecho. As grandes empreiteiras mantinham uma base maior, com o mínimo de estrutura necessária, como posto médico, pistas de pouso e escritórios. Nos acampamentos construídos para atender pequenas demandas, como a construção de pontes pequenas, as estruturas eram mais precárias e temporárias. Em seu romance memorialista *A ponte sobre o rio Tuerê*, John Coningham Netto, que trabalhou na construção de pontes da Transamazônica, descreve os acampamentos:

Os nossos subempreiteiros, os lavradores de madeira e os caçadores e pescadores que mantêm os acampamentos supridos de carne, constroem seus próprios barracos nas proximidades, e alguns deles tem mulheres. [Vivem] cerca de vinte nos canteiros das pontes menores, mais de cem, às vezes, nas maiores. É assim: conforme vamos terminando as pontes pequenas em setembro, outubro, os homens são pagos - só pagamos quando está pronta a ponte - e então os levamos de caminhão para Marabá, dando-lhes 15 dias de folga. De lá, os que tem família tomam o ônibus para Carolina ou Imperatriz no Maranhão - de onde vem a maioria deles - e os que não tem, ou cujo pessoal more longe demais, em estados como Ceará, por exemplo, gastam seu dinheiro em Marabá mesmo, geralmente na zona. Quando voltam - alguns precisando de tratamento para gonorreia - são designados para ajudar a terminar as pontes maiores. (CONINGHAN NETTO, 2000, p. 26-27)

Do trecho citado, é possível depreender uma série de características da obra e da rotina dos trabalhadores envolvidos. A primeira delas é a adoção do sistema de subempreitagem que tende a extrapolar os limites legais da exploração da força de trabalho e dificulta a punição dos agentes envolvidos. A segunda é que fica evidenciado que aos trabalhadores subempreitados não estava disponível lugar nos acampamentos oficiais uma vez que, “*constroem seus próprios barracos nas proximidades*”. A terceira é a pouca presença feminina nos acampamentos e arredores. A quarta é a origem da maior parte dos trabalhadores menos qualificados

que eram do Maranhão ou Ceará. A quinta é a relação entre a construção da rodovia e o crescimento das zonas de meretrício das cidades e vilas do entorno da obra.

A presença de centenas de homens isolados pela selva por semanas, por 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 grande demanda 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...¹¹⁴

A questão da prostituição apareceu em diversas conversas com os trabalhadores entrevistados. Algumas vezes, notamos certo constrangimento deles em falar sobre o assunto formalmente, todavia em conversas informais o tema aparece com frequência. Esse aspecto recebeu também tratamento audiovisual. O cineasta Jorge Bondansky, juntamente com Orlando Senna, produziu e dirigiu o filme *Iracema: uma transa amazônica* (1976).

Na obra, filmada em 1973 na região sob influência da Transamazônica, a prostituição é a temática central 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 Brasil (SILVA, 2016), sofreu censura e foi lançado em formato de série na TV alemã.

Em entrevista, Jorge explicou como surgiu a ideia de filmar o “docudrama¹¹⁵” *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

¹¹⁴ Entrevista realizada na cidade de Fortaleza em Fevereiro de 2018.

¹¹⁵Jorge Bodanzky utiliza o termo para categorizar o filme.

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 meninas 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 Samuca¹¹⁶, 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.

No curso desta pesquisa, percorremos milhares de quilômetros pela Transamazônica e percebemos que a prostituição é uma atividade econômica muito explorada na região, normalmente expondo mulheres e meninas pobres da região. Postos de gasolina utilizados como área de descanso para caminhoneiros continuam sendo pontos de prostituição, inclusive infantil. Há também uma série de bares e boates à beira da estrada que são utilizados com o mesmo propósito.

¹¹⁶ Comerciante que se instalou em Itaituba durante a construção da Transamazônica.

3.3 A Alimentação - “*comia pra não morrer*”

Suprir de alimentação um exército de trabalhadores com alta necessidade calórica e no meio da floresta amazônica foi um dos grandes obstáculos enfrentados na execução do projeto Transamazônica. Exemplos anteriores já citados, como Brasília, protagonizaram episódios de conflitos importantes como o caso do “massacre da Pacheco Fernandes”, onde um protesto de trabalhadores de Brasília fora motivado pelas péssimas condições da alimentação oferecida e acabou reprimido pelas forças de segurança da Guarda Especial de Brasília (GEB), resultando em feridos e pelo menos um morto. (RIBEIRO, 2008, p. 228) 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 enfrentaram um regime duro de trabalho, com turmas que se revezavam vinte e quatro horas por dia nos tempos da estação seca. Em um acampamento visitado pela reportagem da *Revista Manchete* em 1971, a carência alimentar era mitigada pela caça. Segundo reportagem de Atenéia Feijó:

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 preparar. (*Revista Manchete*, 09/01/1971, p. 86)

Seu Raimundo¹¹⁷, 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 pra gente comer.¹¹⁸

¹¹⁷ Seu Raimundo nasceu no Pará e sua trajetória se confunde com a de grande parte dos trabalhadores que atuaram na obra da Transamazônica. Sem registros oficiais e permanentemente em movimento migratório pela sobrevivência. Tentou viver em lotes da Transamazônica, mas desistiu da vida na Amazônia. Trabalhadores como seu Raimundo foram a maioria envolvida na obra, mas nos dias de hoje são sujeitos mais difíceis de se encontrar pela região, seja pelas constantes movimentações internas, seja por terem sido expostos a um tipo de vida que diminui as chances de envelhecer. No período da entrevista (maio de 2018) vivia na cidade de Goiânia-GO e era aposentado. A íntegra da entrevista encontra-se nos apêndices desta tese.

¹¹⁸ Entrevista realizada na cidade de Goiânia-GO em maio de 2018.

Figura 12 - Refeitório de um acampamento da Transamazônica



Refeitório de um acampamento da Transamazônica. Fonte: *Revista Manchete*, nº 977, 01/09/1971. Acervo pessoal.

Os relatos dos trabalhadores acerca da alimentação nos acampamentos deixam transparecer que normalmente estavam submetidos à 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?!¹¹⁹

Apesar da notória dificuldade em se criar condições mínimas para o exercício da atividade laboral no meio da floresta, o que justificaria o improvisado de instalações como a cantina nos primeiros dias de trabalho, o permanente improvisado com o qual lidavam os trabalhadores aponta para o tratamento imposto ao conjunto dos trabalhadores por parte das empreiteiras. Essas gentes, caricaturada por agentes

¹¹⁹ A entrevista realizada na residência de Seu Luis, na cidade de Fortaleza-CE, foi uma das mais ricas no que toca a riqueza dos detalhes e a experiência do trabalhador na obra. Por este motivo é sempre retomada nesta tese. A íntegra desta entrevista encontra-se nos apêndices desta tese.

do Estado, da mídia e alguns outros setores da sociedade como “uma gente só”¹²⁰, eram duplamente sobreviventes - no lugar de origem e no lugar de chegada. 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 agüentava mais. Então comia feijão com arroz. E o engenheiro que trabalhava lá com a gente 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. Seu Dão, que trabalhou na Queiroz Galvão, nos disse:

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.¹²¹

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 entregues à própria sorte. A experiência de classe nessas condições extremas às quais estavam expostos, como já demonstraram estudos anteriores¹²², costumam influenciar 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

¹²⁰ Destaque da matéria da *Revista Manchete* citada anteriormente.

¹²¹ A entrevista com Seu Dão foi realizada na cidade de Uruará-PA, em maio de 2018. A pequena cidade surgiu após o *boom* da Transamazônica na década de 1970. As entrevistas realizadas nas cidades amazônicas nos exigiram mais esforço de deslocamento devido às condições locais (Estradas sem condições de trafegabilidade, longas distâncias e o fato de o país ter vivido uma greve geral de caminhoneiros que bloqueou diversas rodovias nacionais em maio de 2018), às longas distâncias e às características naturais da região.

¹²² Cf. SPERANZA, Clarice Gontarski. *Cavando direitos: As leis trabalhistas e os conflitos entre os mineiros de carvão e seus patrões no Rio Grande do Sul (1940-1954)*. Porto Alegre: Oikos, 2014.

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. Neste sentido, trataremos das questões relativas à saúde e à segurança dos trabalhadores.

Para além das condições descritas nos depoimentos acima, a referida obra de John Coningham Netto favorece a percepção sobre outra prática comum na Amazônia desde os tempos da borracha: o sistema de armazéns nos acampamentos de trabalho. Eis o trecho:

“(...) naturalmente nós temos um pequeno armazém no acampamento, onde adquirimos os extras pras nossas necessidades básicas, como goiabada, leite condensado, cigarros e itens como pasta dental, sabonete, lâminas de barbear, aspirina e assim por diante, **para serem descontados do salário**. (CONINGHAN NETTO, 2000, p. 33 – grifo nosso).

3.4 Segurança e saúde no trabalho

Somadas as duras circunstâncias descritas acima, relativas às péssimas condições de trabalho ou às questões inerentes aos encontros e desencontros entre os diferentes sujeitos envolvidos no processo histórico que ora analisamos, as doenças tropicais, como já dito, surgiram como grande desafio enfrentado pelos trabalhadores migrantes, que pela própria condição de migrantes, não apresentavam subsídios para resistirem.

Os exemplos de projetos anteriores despertaram a atenção sobre os perigos sanitários que grandes projetos na Amazônia poderiam causar, como o caso da ferrovia madeira-mamoré. A possibilidade de disseminação de doenças e até mesmo criação de epidemias estava no radar do governo, que por sua vez acreditava ser capaz de efetivar o controle sanitário da região. Como afirma César Martins Souza,

Os discursos e debates sobre as políticas para controle de doenças na Transamazônica, demonstram que, naquele momento, permanecia a crença no controle sanitário e aplicações de inseticidas como método eficaz para evitar surtos epidêmicos. (SOUZA, 2015, p. 68)

Apesar da crença do governo de seria capaz de controlar a disseminação de doenças, a sobrevivência a estes obstáculos impostos pela natureza e pela ação humana aparecem com frequência nos relatos dos migrantes como o principal desafio superado (para aqueles que permaneceram na região) ou principal motivo para a desistência do sonho transamazônico (para aqueles que abandonaram o projeto). A malária, febre amarela, leishmaniose, os mosquitos (dentre eles destaca-se o temido *Pium*, que chegava a provocar hemorragias e infecções nas picadas) são bastante lembrados nos relatos.

Seu Edson, que após pedir demissão da Construtora Rabello permaneceu na cidade de Itaituba, explica porque alguns anos depois abandonou a região amazônica e voltou para o Nordeste. Perguntado se a vida melhorou depois que migrou, ele respondeu:

Sim. Só não melhorou mais porque eu adoeci. Eu consegui coisas lá que aqui eu não tinha conseguido. Comprei carro... Se eu não tivesse adoecido eu teria melhorado bastante de vida. Só voltei porque adoeci. Pensei que ia morrer, aí voltei pro Nordeste. [...] Depende de se adaptar ao clima. Se se adaptar, você tá feito! Se ganha dinheiro lá. Lá é fácil de ganhar dinheiro. Agora, tem esse problema de saúde. Eu não me dei bem porque fiquei doente. Malária. Foi por causa da doença. Era muita gente morrendo de malária lá por Santarém. Eles prometeram uma coisa, mas não cumpriram!¹²³

Os relatos de Seu Luis e Seu Edson coincidem também quando o tema é a Malária. A doença, segundo eles, provocou a morte de muitos trabalhadores que eram levados para Belém e dos quais não se tinha mais notícias oficiais, apenas boatos. Seu Edson diz que “é como eu acabei de dizer, quando adoecia, quando tava ruim, eles mandavam pra fora. Se fosse morrer, não morria no acampamento”. Seu Luis disse que,

os avião (sic) vinham da... da empresa pra trazer peças, comidas, 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 tava [doente] era levado pra Belém, só que normalmente, 50% morriam porque segundo o pessoal lá se transformava em febre amarela. [...] Os casos de morte, como que eles desciam lá em Belém a gente não sabe, entende? O que a gente sabia era que o cara que ia pra lá não voltava mais. Se alguém escapava de lá eles já dispensavam e iam embora, entende? Agora voltar... todo pessoal que ficava doente, que ia pra Belém de lá não voltava. Só que a gente ficava sabendo por intermédio do piloto e de outras pessoas de Belém, do escritório de Belém que muitos que chegavam lá já não tinham mais chance e os que se recuperavam, ficavam bastante tempo se recuperando e de lá eles já dispensavam pra casa ou pra outro lugar, entende? Porque lá a pessoa já tava... já tava fragilizada, se voltasse pra lá se lascava.¹²⁴

A Malária aparece como principal doença a acometer os migrantes que chegavam à Amazônia, cujo atendimento dentro dos acampamentos era inexistente ou limitado, fazendo com que o diagnóstico e o tratamento fossem demorados. Por outro lado, as empresas se esforçavam para que não chegassem notícias de mortes aos trabalhadores acampados (o que por vezes falhava) para evitar um aumento de desistências das frentes de abertura da estrada.

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 às epidemias e que tem como principal

¹²³ Entrevista realizada na cidade de Petrolina-PE, em julho de 2010.

¹²⁴ Entrevista realizada na cidade de Fortaleza-CE, em Fevereiro de 2018.

doença tratada 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 dos demais órgãos.¹²⁵

“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 Luis:

[...] 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?

Luis: 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.¹²⁶

¹²⁵ Disponível em: https://www.msf.org.br/o-que-fazemos/atividades-medicas/malaria?utm_source=adwords_msf&utm_medium=&utm_campaign=doencas_geral_comuni_cacao&utm_content=exclusao-saude_brasil_39923&qclid=CjwKCAjwL2BRA_EiwAacX32dnHtMnU8I7ef8CICg2Dixju1saCVHHRPOD75Ef26YtIs9QXEMRn0BoCroUQAvD_BwE. Acesso em: 04 jun. 2020.

¹²⁶ Entrevista realizada na cidade de Fortaleza-CE em fevereiro de 2018.

Como vimos no primeiro capítulo, 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, disse também 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.*¹²⁷

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.”¹²⁸

No estudo socioeconômico publicado pela SUDAM, já citado anteriormente, encontramos dados estatísticos acerca das doenças de notificação compulsória. Segundo o estudo, “os casos de malária representam 68% do total, tendo sido registrados tanto entre a população urbana, como entre a população rural. (BRASIL-SUDAM, 1974, p. 17)

No período de construção da Transamazônica o controle e a prevenção de epidemias no Brasil era responsabilidade da Superintendência de Campanhas de Saúde Pública (SUCAM), criada em 1970, porém a eficiência do órgão é

¹²⁷ Entrevista realizada pelo historiador Filipe Menezes em Janeiro de 2015.

¹²⁸ Entrevista realizada na cidade de Altamira-PA em maio de 2018.

questionável quando observamos os dados publicados sobre epidemias 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. De acordo com Barata:

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; TAUILL, 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)

Os dados supracitados indicam que haja uma relação direta entre o crescimento do número de casos de doenças como malária e o processo de ocupação desenvolvido na Amazônia durante a segunda metade do século XX. Para além das doenças que acometiam trabalhadores, o cotidiano impunha o terror dos acidentes de trabalho, como veremos a seguir.

3.5 Brasil no topo da lista de acidentes de trabalho

Apesar de o país ter apresentado altos índices de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) no início da década de 1970, os trabalhadores não se beneficiaram automaticamente desse crescimento nem experimentaram melhorias na qualidade de vida. Medidas como o arrocho salarial implementado a partir do governo Castelo Branco (1964), 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).

O processo de desenvolvimento capitalista brasileiro, desde o período Vargas e acelerado na ditadura civil-militar (1964-1985), trouxe consigo uma dura realidade para a classe trabalhadora: o aumento dos números de casos de acidentes de trabalho. E exigiu atenção, ainda que “pra inglês ver”, por parte do Estado brasileiro.

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; CHON; KARSCH; HIRANO; SATO, 1985). Segundo Monteiro:

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)

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 acidentes (CHON; KARSCH; HIRANO; SATO, 1985, p. 88-89). Naquele momento, o país recebia grandes obras de infraestrutura e os dados 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 (MONTEIRO, 2013).

É também no início da década de 1970 que a FUNDACENTRO¹²⁹ ganha protagonismo com relação ao desenvolvimento de políticas públicas e à 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 Amélia Chon (1985) ressaltam que, de maneira geral, as políticas públicas eram gestadas muito mais por conta de preocupações com os problemas econômicos que com os acidentes e o bem-estar dos trabalhadores, além de centrar nestes a responsabilidade pela segurança do trabalho, retirando a responsabilidade dos empregadores, 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”¹³⁰ 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, canção 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

E se acabou no chão feito um pacote tímido

¹²⁹ Juliana Monteiro (2013) ao analisar os discursos presidenciais publicados nos boletins informativos da FUNDACENTRO aponta para o fato de se apresentar o trabalhador como elemento central da “revolução de 1964” dando-lhes protagonismo na construção do Brasil ao mesmo tempo em que se deixa ameaças veladas à classe trabalhadora. É o imperativo da “ordem e progresso”. (MONTEIRO, 2013, p. 40-42)

¹³⁰ Sobre a utilização da Transamazônica na mídia como representação da construção do Brasil Grande, cf. MENEZES, Fernando Dominience. *Enunciados sobre o futuro: ditadura militar, Transamazônica e a construção do “Brasil grande”*. Dissertação (Mestrado em ??) – Centro de Ciências Humanas ??, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

Agonizou no meio do passeio náufrago

*Morreu na contramão atrapalhando o público...*¹³¹

Alguns dos problemas enfrentados pelos trabalhadores da construção civil eram “a falta de registro e consequentes direitos aos 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 estudo de Amélia Chon se concentra 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 apareceram nas narrativas e nos chamaram a atenção por estarem associadas a uma condição cotidiana.

Se nos centros urbanos e industrializados do Brasil o quadro geral do desenvolvimento da produção capitalista resultou, na segunda metade do século XX, na materialização de relações de produção capitalistas nefastas à classe trabalhadora como um todo, promovendo a violência estrutural contida no sistema. No caso das regiões de fronteira, como é a região da Transamazônica estudada, a expansão do processo capitalista de produção nem sempre foi acompanhada de relações de produção capitalistas, ainda que baseadas na exploração e na violência estrutural. Nas regiões denominadas de fronteira, muitas vezes a produção capitalista foi subsidiada por relações não capitalistas, como no caso da modernização do setor pecuário, onde altos lucros, potencializados pela adoção de alta tecnologia foram, e ainda são subsidiados por relações de trabalho escravo de indígenas e não-índios.

¹³¹ BUARQUE, Chico. Construção. In: Construção. São Paulo: Philips Records, 1971, faixa 4 (6'24”).

3.6 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 modificado a partir de 2007. (SILVA, 2019, p. 22)

Alguns trabalhadores que conversaram conosco prestaram serviços na construção da Transamazônica na forma de subempreitados 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 trabalhistas 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 em quando 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.¹³²

O depoimento de seu Raimundo corrobora com fato constatado por estudos acerca do setor da construção civil 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

¹³² Entrevista realizada em Cidade X-??, em 2018. Grifo nosso. Gato era como eram chamados os trabalhadores não registrados pelas empresas.

ressaltar que o fornecimento de Equipamento de Proteção Individual (EPI) por parte das empresas e de forma gratuita para o trabalhador só foi regulamentado através da Lei nº 6.514 de 1977, que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho (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)¹³³.

O evento com a presença do presidente Médici a qual se referiu seu Raimundo e da qual não pôde participar por ter sofrido um acidente de trabalho que poderia ter sido evitado com equipamentos de proteção adequados, foi a inauguração da Rurópolis presidente Médici. O grande evento montado para receber a maior autoridade do país ocupou muito espaço nas mídias. Entretanto um outro evento ocorrido como pano de fundo do primeiro é bastante conhecido na região e pouco documentado. A destruição da Vila da Palha. A presença da grande mídia e de autoridades como o presidente General Médici resultou em uma ação violenta do Estado contra migrantes que já viviam na área. A Vila da Palha, uma ocupação construída por operários da obra e colonos que estavam desalojados por semanas ou meses e que esperavam receber os lotes do PIC, foi destruída dias antes da visita presidencial. A ação visou encobrir a situação na qual estavam centenas de trabalhadores e o processo de “favelização” na periferia da Rurópolis. Em entrevista para os historiadores Alexandre Fortes e Marieta de Moraes, Avelino Ganzer, um migrante gaúcho que estava na região lembrou que:

Ali era o local de moradia das famílias dos operários, tinha restaurante, comércio, bares jogos. o dr. Albino, superintendente do Inkra de Belém, (nem sei se está vivo esse cara) com o pessoal do exército - estava chovendo, queriam tirar as pessoas, limpar tudo para a inauguração e as pessoas não saíam - e eles metendo gasolina, queimando e botando o trator por cima de tudo, para acabar com a Vila da Palha. (GANZER, Avelino. Avelino Ganzer (depoimento, 2006). Rio de Janeiro, CPDOC/Fundação Getulio Vargas (FGV), (2h 48min).

A maior parte dos trabalhadores subempreitados através de gatos era obrigada a improvisar moradias quando desempenhavam trabalhos. Quando este tipo de moradia provisória ocorreu próximo de zonas urbanas e tornaram-se

¹³³ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6514.htm Acesso em: 05 dez. 2018.

permanentes se tornaram também um problema para o Estado, que por sua vez optou pela violência contra os que materializavam “Brasil Grande”.

A utilização do expediente da subempregação 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 precisava dava um pouco de trabalho porque **eles não tinham nada a ver com a empresa** (grifo nosso).¹³⁴

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. Observe-se:

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 acidentados. (*O Liberal*, 20/04/1971)

Nessa matéria chama atenção o fato da 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. No capítulo 4 trataremos dos processos encontrados nos arquivos da Justiça do Trabalho.

¹³⁴ Entrevista realizada em Petrolina-PE, em Julho de 2010.

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”¹³⁵. A banalização da morte em canteiros de grandes obras não foi privilégio da Transamazônica. Obras como Brasília também se edificaram sobre corpos humanos. No documentário *Conterrâneos velhos de guerra* (1991), dirigido por Vladimir Carvalho, um trabalhador de Brasília descreveu a rotina de mortes da seguinte forma:

O rapaz pegou a marreta, deu uma caçambada na tábua que a tábua... ele errou a caçambada e desceu, quando ele chegou no terceiro andar ele disse assim “eu perdi o domingo” quando ele já tinha perdido a própria vida. Agora ninguém sabe pra onde foi esse defunto porque quando os companheiros dele chegaram no solo o corpo não tava mais. Isso era muito comum aqui em Brasília porque havia um extremo interesse em esconder a verdade, porque Brasília, apesar de toda aquela conversa de bondade, mas existia o lado negro, o lado da escravatura, então éramos peões de Brasília, éramos quase como um escravo. (CARVALHO, 1991)¹³⁶

Apesar da construção civil ser notadamente uma das atividades em que mais se morre em serviço, chama a atenção a condição descartável da vida humana em grandes obras desenvolvimentistas, ainda que em tempos e situações políticas diversas, como Brasília ou a 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” (MBEMBE, 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 sobrevivência (SILVA, 2015, p. 216).

A banalização dos eventos envolvendo acidentes de trabalho e a precarização ou a falta de atendimento de saúde nos canteiros pode ser percebida nas falas de alguns entrevistados. Seu Dalvâneo, por exemplo, disse que acidentes eram comuns e citou picadas de escorpião, de cobra, acidentes com ferramentas perfuro-cortantes que implicavam em afastamento longo ou definitivo do trabalhador e até um caso em que o trabalhador, na ausência de atendimento adequado dentro

¹³⁵ Entrevista realizada na cidade de Petrolina-PE em julho de 2010.

¹³⁶ Mais sobre a rotina dos trabalhadores construtores de Brasília em RIBEIRO, Gustavo Lins. O Capital da Esperança: A experiência dos trabalhadores na construção de Brasília. Ed. UNB, 2008.

do canteiro de obra, decidiu tratar leishmaniose com uma “chave de fenda incandescente queimando a ferida”. A frequência com que ocorriam acidentes e o acometimento de doenças implicava em uma alta rotatividade da mão de obra nos canteiros, o que por sua vez resultava na chegada constante de novos trabalhadores que, por não terem tido tempo para dominar as habilidades necessárias ao desenvolvimento laboral adequado estavam expostos com mais facilidade à reprodução de novos acidentes. Além de gerar dados estatísticos que subsidiam políticas públicas, o acidente de trabalho,

à medida que reduz ou extingue a capacidade individual do trabalho, para o trabalhador representa a cassação do seu direito de viver dignamente como ser humano ou mesmo do direito à própria vida (CHON; KARSCH; HIRANO; SATO, 1985, p. 37).

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 Figura 13.

Figura 13 - Acidentes de trabalho

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

Evolução do números de acidentes de trabalho entre 1969-1972. Fonte: Boletim Informativo FUNDACENTRO, V. 4, nº43, Julho de 1973.

A partir de 1972 os boletins informativos da FUNDACENTRO¹³⁷ 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 no Boletim Informativo de outubro de 1972 (tabela 3) e julho de 1973 (tabela 2).

Tabela 2 – Destaques de acidentes de trabalho na Transamazônica

Acidentes de trabalho						
Unidades da federação	Número de empregados	Típicos	Doenças de Trabalho	Trajeto	Total	% de acidentados
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	223	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
Rio G. do Norte	62.491	5.148	---	23	5.171	8,27
Rio 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	1.235	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: Boletim Informativo FUNDACENTRO, V. 4, nº43, Julho de 1973. Ver Apêndice 2.

¹³⁷ 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, das diretrizes e chamamentos para congressos e outras pautas relacionadas à temática. Os dados estatísticos contido 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.

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 do Piauí no mesmo período. Entretanto, o Estado do Piauí, tinha 44.879 trabalhadores registrados no período analisado. Neste mesmo período foram registradas 554 doenças de trabalho. De acordo com os dados do boletim informativo apenas no estado de São Paulo, maior parque industrial do país, teriam ocorrido mais registros de doenças do trabalho. Para efeito de comparação, o antigo Estado da Guanabara¹³⁸ com mais de um milhão de trabalhadores registrados apresentou 223 casos, ou seja, menos da metade dos casos registrados em trabalhadores da Transamazônica, onde seguramente o número de trabalhadores registrados não ultrapassava duas dezenas de milhares. Havia uma verdadeira “epidemia” de doenças do trabalho na Transamazônica. Os dados apresentados no boletim, e reproduzidos na tabela 3, também chamam a atenção pela gravidade dos acidentes.

Tabela 3 – Acidentes de Trabalho

SEGUROS SOCIAIS - ACIDENTES DE TRABALHO									
1º semestre 1972									
Unidades da Federação	Acidentes Registrados	Acidentes liquidados						Morte	Total
		Simples assistência médica	Incapacidade temporária	Incapacidade permanente					
				1% a 25%	30% a 60%	100% a 125%			
Norte									
Amazonas	4.683	50	3.687	95	18	3	7	3.860	
Pará	8.439	372	6.332	282	52	---	27	7.065	
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	2.802	
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	36	31.848	
Sudeste									
Minas Gerais	52.283	5.407	41.669	1.091	189	26	135	48.317	
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	95	36.871	
Guanabara	73.430	945	63.825	3.466	187	33	203	68.709	

¹³⁸ Hoje englobado pelo estado do Rio de Janeiro.

São Paulo	356.302	61.326	273.526	7.801	801	102	425	344.008
Sul								
Paraná	36.037	293	28.972	781	138	18	39	30.261
Santa Catarina	30.781	460	26.914	716	501	9	32	28.352
Rio Grande do Sul	100.017	8.333	83.890	1.758	311	15	72	94.979
Centro Oeste								
Mato Grosso	3.432	23	2.403	42	25	2	13	2.510
Goiás	3.246	40	2.788	108	41	3	19	2.999
Distrito Federal	9.813	9	9.561	232	50	36	35	9.923
Transamazônica	553	92	311	8	2	---	133	546
BRASIL	808.537	89.421	639.437	19.119	2.783	300	1.506	752.66

Fonte: Boletim Informativo da FUNDACENTRO, v. 3, Out. 1972, n. 34. Ver Apêndice 2.

Como vemos na tabela 3, apenas 92 acidentes de trabalho na Transamazônica resultaram em simples assistência médica, ou seja, mais de 80% dos acidentes implicaram em consequências mais danosas ao trabalhador. 321 acidentes provocaram incapacidade temporária ou permanente e 133 mortes foram provocadas por acidentes de trabalho na Transamazônica no período computado, número equivalente a 24%. Segundo estes números, aproximadamente um a cada quatro acidentados no trabalho que entrou para as estatísticas morreu na Transamazônica naquele no primeiro semestre de 1972, o que fazia da região, em termos proporcionais, o lugar mais mortífero para trabalhadores da 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 quase 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” (Figura 14), concorrendo para um discurso que, retoricamente, joga

sobre os acidentados a culpa pelo acidente e isenta os empregadores, responsáveis pelo ambiente de trabalho.

Figura 14 - Propaganda do Programa Nacional de Valorização do Trabalhador



Propaganda do Programa Nacional de Valorização do Trabalhador. Fonte: Boletim Informativo da FUNDACENTRO, v. 3, ago. 1972, n. 32.

Apesar do grande número de acidentes ocorridos em meio à 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’” (SILVA, 2019, p.22).

Esta afirmação encontra respaldo 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.**” (*O Liberal*, 27/10/1970 – grifo nosso). 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, seus paralelos mais próximos, as construções de Brasília e da 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 Ribeiro (2008).

Como podemos observar ao longo desta tese, o universo dos trabalhadores envolvidos na obra da Transamazônica não é totalmente uniforme, sendo reservado para alguns poucos o reconhecimento de seus direitos e para uma maioria de homens e mulheres pobres, migrantes e desterritorializados o oposto:

A esta forma de violencia invisible podemos denominarla violencia estructural, lo que respondería al hecho de que tiene como causa los procesos de estructuración social (desde los que se producen a escala de sistema-mundo, hasta los que se producen en el interior de las familias o en las interacciones interindividuales) y no necesita de ninguna forma de violencia directa para que tenga efectos negativos sobre las oportunidades de supervivencia, bienestar, identidad y/o libertad de las personas (TORTOSA; PARRA, 2003, p. 60)

A utilização do expediente da Justiça do Trabalho por parte dos trabalhadores da Transamazônica, no sentido de mitigar as injustiças laborais e a violência estrutural nas quais estavam sujeitos será objeto de reflexão no capítulo 4 desta tese. Cinco décadas depois 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 à garantia do fornecimento dos EPIs gratuitamente pelas empresas, durante nossa pesquisa de campo, pudemos presenciar a reprodução, em 2018, de condições semelhantes às 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 subemprego na manutenção de uma ponte na Transamazônica no trecho entre Maracajá e Vila Aratú, no estado do Pará, como podemos ver na Figura 17.

Figura 15 - Trabalhadores sem Equipamento de Proteção Individual



Trabalhadores sem Equipamento de Proteção Individual. 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. A primeira é que eles percebem a situação precária na qual estão inseridos na atividade profissional. A segunda é o receio de falar sobre a condição de trabalho e sofrerem represálias. Assim como antes, o imperativo da sobrevivência diária incorre no receio de falar, denunciar e perder o emprego.

Situações como esta não são exceção ao longo da Transamazônica, mesmo no século XXI. Este fato torna os estudos das mais diversas áreas do conhecimento relacionados ao mundo do trabalho, em especial aqueles relacionados à saúde e segurança do trabalhador, ferramentas importantes na luta por melhorias nas condições de desenvolvimento das atividades laborais de milhões de trabalhadores no Brasil e no mundo.

Apesar das especificidades de cada contexto histórico, correspondentes 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 mega-empresendimentos 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 cabo. (ENGELS, 1844 apud PARRA; TORTOSA, 2003, p. 59-60)

Das experiências passadas depreende-se que uma parcela significativa da sociedade é historicamente submetida a uma violência estrutural, responsável por reproduzir as desigualdades e as restrições de acesso aos meios que garantem a dignidade humana. Neste sentido,

“El componente estructural implica que esta forma de violencia está embebida en las estructuras sociales. Dichas estructuras sociales no son observables directamente, sino que se pueden llegar a explicar y comprender únicamente a partir de abstracciones” (PARRA; TORTOSA, 2003, p. 70).

Estas estruturas tornam-se mais explícitas conforme o trabalho historiográfico expõe situações concretas vivenciadas por trabalhadores ao largo de nossa trajetória histórica.

3.7 Conflitos e violência nos canteiros: os encontros e desencontros na Transamazônica

Uma megaobra como a Transamazônica promove, com frequência, o deslocamento de milhares de sujeitos que passam a viver sob a tutela dos responsáveis pelo empreendimento. Aquilo que Foucault (2012) chama de biopoder, em casos paradigmáticos, como grandes obras públicas, torna-se evidente e configura um ambiente privilegiado para a reflexão acadêmica acerca da capacidade de controlar corpos que o Estado e seus agentes possuem cotidianamente. Ao mesmo tempo, estas obras proporcionam o encontro e o desencontro entre sujeitos e trajetórias muito distintas, algumas dessas diferenças se dão no nível das estruturas culturais, psíquicas, sociais e de cosmovisões, como no caso das populações nativas da floresta amazônica.

No curso desta pesquisa, através das fontes orais, jornalísticas e judiciárias foi possível acessar situações que refletem o ambiente de tensão e controle em que viveram os trabalhadores e as populações no entorno dos canteiros de obra. Seu Dalvâneo nos relatou parte da rotina violenta a qual estavam submetidos os trabalhadores da rodovia. Retomaremos aqui um trecho já citado:

Teve gente que trabalhou comigo que matou gente, teve gente que tocou fogo em avião, teve gente que ficou doido, pirou. Ficava isolado lá muito homem junto e a diversão era tomar cachaça. [...] Teve um que matou outro camarada lá [...] discutiram aí meteu a faca, morreu. 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 cachetezinho na boca dele pra ele ficar meio doidão, meio sedado porque ele tinha sido recrutado aqui e eu tinha que entregá-lo aqui (Pernambuco)

O trecho acima é um exemplo diáfano das violências experimentadas pela classe trabalhadora no curso da obra. Na opinião de seu Dalvâneo, o isolamento social no qual estavam imersos os trabalhadores explica o sofrimento mental, psicológico e o comportamento violento de alguns deles.

A cachaça é vista de maneira ambígua, uma vez que transita entre possibilidade única de diversão e facilitadora de conflitos. O que não entra nas contas de Seu Dalvâneo (que trabalhou na obra na condição de engenheiro e tinha

helicóptero disponível para transitar entre os trechos e as cidades, permitindo a saída do isolamento com frequência) é a precariedade ou a ausência de assistência médica ou psicológica aos trabalhadores.

O trecho é rico em significados uma vez que expõe a capacidade controladora que os agentes responsáveis pelo empreendimento possuíam sobre os corpos que se dilapidavam na medida em que floresta dava lugar ao traçado da rodovia. “Aí eu tive que dar uns calmantes pra ele. Resumindo, eu viajei com ele de avião, dormi com ele lá em Belém e, vez por outra, botava um cachetezinho na boca dele pra ele ficar meio doidão”, ou seja, sobre o corpo do trabalhador se impunha uma força maior (a autoridade do responsável pelo canteiro) capaz de decidir sobre onde, como deve estar e se comportar o sujeito tutelado. Isso tudo exercido por um agente (no caso, o próprio engenheiro) sem qualquer formação técnica para decidir sobre casos de saúde. Muitas vezes, a materialização da violência física não se dava apenas entres os sujeitos envolvidos diretamente na grande obra. Esta violência, por sua vez, não implica necessariamente em uma violência entre vilões e mocinhos.

Não raramente os sujeitos envolvidos na situação violenta são, ambos, vítimas anteriores da violência estrutural e jogados à própria sorte, muitas vezes uns contra os outros. Ocorreram casos frequentes de eventos violentos entre os trabalhadores chegantes na selva e seus habitantes nativos. Seu Luis, trabalhador contratado pela empresa Mendes Jr., relatou parte de sua experiência:

Aí tinha outro problema, era... bem certeza era os Parakanã, que eram os índios da região. Só que como a gente não falava a mesma língua deles... a ordem que nós tínhamos era a seguinte: se o índio chegasse e puxasse tua camisa, tu entregasse que a empresa depois repunha, colocava. Não era pra tu arranjar complicação com ninguém, entendeu? E isso aí, eles chegavam no acampamento, tinha uns sacos de arroz, tudo no ar livre, né? Saco de arroz, saco de farinha, eles jogavam aquilo nas costas e iam embora. Era tudo uns baixinho, mas forte, carequinha. Nunca tiveram problema com ninguém. Até uns quase cinco, seis meses que nós estávamos lá... que daí os banhos nossos eram de rio, não tinha torneira, não tinha chuveiro, não tinha nada. Trabalhava o dia todo, chegava final da tarde, calor, a gente ia pro rio, tomava um banho e dormia. Nisso aí, nesse período teve um, foi... alguém assim... matou um índio, assassinou um índio lá... **talvez até por medo que todo mundo no meio do mato tem medo...** e daí, desse momento eles pararam de chegar no acampamento pra roubar, sumiram. Por um mês ninguém viu eles. Um mês, um mês e pouco. E nessa de irmos tomar banho no rio teve um dia que um dos... era mecânico também, se atrasou e todo mundo foi pro rio tomar banho e ele ficou. Quando nós chegamos de volta ele disse: não, vamo (sic) comigo lá pro rio tomar banho. E ninguém quis ir, todo mundo já tinha tomado banho,

todo mundo queria jantar e dormir, tava cansado, um calor desgraçado. Daí ele chamou todo mundo de besta lá, vocês são uns covardes... pegou o caminhão e foi, era uma prainha. Quando ele encostou no rio foi tomar o banho dele. Todo mundo jantou, foi dormir nas suas redes. De manhã não voltou nem o caminhão e nem ele. Demos falta dele e do caminhão. Aí o chefe da mecânica, que era o encarregado geral disse vamo (sic) lá no rio vê o que aconteceu, o caminhão quebrou na estrada, alguma coisa. Dava uns dois quilômetros de onde a gente tava acampado pro rio. Não era muito longe. Aí quando chegamos lá, daí... ele tava... ele era de Ponta Grossa... é do Paraná, Ponta Grossa, não me lembro o nome dele. Ele tava com uma flecha aqui, atravessada daqui e saiu aqui assim, no pescoço (mostrando a suposta posição da flecha atravessando lateralmente o pescoço) deitado... era uma prainha, né? Deitado na água. Daí o medo começou a bater, eu digo não, isso aí não é lugar pra gente séria não. [...]¹³⁹

A linha tênue que transformaria o encontro em desencontro resistiu, segundo o relato, por alguns meses, até que um evento violento ocorresse, desencadeando uma série de transformações na rotina e no ambiente psicológico de medo e tensão vivenciado pelos trabalhadores. O resultado da invasão de territórios indígenas acaba por vitimar sujeitos já violentados em suas experiências passadas.

Seu Luis descreve uma situação de tensão permanente entre os diferentes grupos de pessoas que, naquele momento, ocupavam o mesmo espaço. Uns eram chegantes (trabalhadores), outros nativos que sofriam com a chegada de máquinas, homens, violência física e o desencadeamento de um processo de desterritorialização. Nenhum destes eram responsáveis diretos pela condição a qual estavam expostos, mas o ambiente construído os colocava em lados opostos e sob constante desconfiança.

Este “medo” permanente é o que, nas palavras de seu Luis, pode ter gerado o incidente que resultou em duas mortes, ambas de sujeitos que não circulavam nos espaços de poder. O ambiente de hostilidade e incertezas que viveu faz com que o depoente tenha dúvidas sobre o futuro que possa ter chegado aos seus amigos e colegas.

o cara que morreu na flecha era amigo meu, viajou comigo pra lá, e desses que... foram pra Belém, teve uns dois parceiro meu do Rio... do Paraná, que foram pra lá e também não voltaram, e também não fiquei sabendo se... eles foram pra casa ou se... deu zebra, entende?! Porque... era uma situação complicada, porque você não tinha informação lá, entende?!¹⁴⁰

¹³⁹ Entrevista realizada na cidade de Fortaleza-CE, em fevereiro de 2018. Grifo nosso.

¹⁴⁰ Entrevista realizada na cidade de Fortaleza-CE, em fevereiro de 2018.

O evento narrado foi, ainda segundo Seu Luis, o motivador de sua decisão de abandonar o trabalho na rodovia. Decisão que só se efetivou após ter desenvolvido uma estratégia que garantisse sua saída do canteiro de obras, já que, segundo ele,

A empresa não queria que o pessoal saísse. [...] Porque... quando começou, tudo foi aquela loucura pra entrar. Só que depois que rodou seis, oito meses, um ano, que foi o caso, já ninguém mais queria ir. Ninguém mais queria ir porque, bem ou mal, mesmo que não tinha a mídia que tem hoje, as conversa [sic] correm. Daí, pô... já em Belém já todo mundo sabia que tava morrendo gente na Transamazônica e bá, bá, bá. Então, já o pessoal começou a se prender pra ir pro... pra lá. Então, o pessoal que tava lá, eles tentavam segurar.¹⁴¹

A fala de Seu Luis, além de jogar luz sobre a situação de tensão experimentada por grande parte da classe trabalhadora nos canteiros da obra, demonstra que os responsáveis pelos canteiros tinham ciência de que os relatos acerca dos conflitos e da situação precária do trabalho eram conhecidos pela classe trabalhadora, fazendo frear o ímpeto inicial de milhares de homens e mulheres que buscavam ir para a grande rodovia como forma de melhorar de vida.

Por este motivo, as empresas procuravam “segurar” ao máximo os trabalhadores nos canteiros, dificultando ou até mesmo impedindo suas saídas. Por sua vez, alguns trabalhadores desenvolviam estratégias para conseguir driblar as dificuldades que o isolamento nos canteiros impunha e as barreiras impostas pelas empresas. Seu Luis contou como saiu do acampamento:

Ou tu saía pelo rio, que dava... subindo o rio, dava... acho que uma semana, mais ou menos; ou você saía de avião da empresa. Só que o avião da empresa não interessava tirar você de lá... entendeu?! Então, o quê que tu ia fazer pra tirar você de lá? A única solução que eu achei pra achar... sair de lá, porque... não vou negar, você tem medo de morrer. [...] O piloto da empresa, quando ele chegava de manhã, ele almoçava com a gente lá no refeitório, e de tarde ele voltava pra Belém. Então, você tinha amizade com o cara, bem ou mal, você conversava todo dia com o cara... então, a gente tinha uma certa amizade. [...] O piloto só tinha ordem de levar alguém pra Belém com assinatura do engenheiro, uma autorização assinada pelo engenheiro da... da obra. [...] Pra sair, uma semana de lancha, você não tinha dinheiro, e quando eu chegasse em Belém eu também não ia ter dinheiro, pra seguir pra frente, pra se... pra fazer o acerto, e eu sabia que o acerto era só em Belo Horizonte. Então, o quê que eu fiz? [...] O avião desceu, eu cheguei pro piloto já com a mala pronta, dizendo pra ele ‘ó, cara, tô precisando que tu me deixe em Belém’. ‘Mas por quê? Não posso... cadê a autorização?’, eu digo ‘Não tenho autorização. Porque, é o seguinte, eu recebi uma carta...’, e eu tinha escrito, escrevi uma carta como se fosse, minha família tivesse me mandado, que meu pai tinha falecido em... Curitiba, que era pra mim [sic] ir pra lá e tal e coisa... e, não, não foi que tinha falecido, meu pai tava muito doente e que eu precisava ir pra... pro... pra

¹⁴¹ Entrevista realizada na cidade de Fortaleza-CE, em fevereiro de 2018.

Curitiba. Daí, mostrei pra ele a carta 'olha aqui, ó, recebi essa carta agora', porque ele que trazia, ele trazia pilhas de carta assim, entende, todo dia. Daí ele não ia saber se ele trouxe uma carta pra mim ou não. [...] Sim, peguei ele de canto, né... na verdade, 'cara, eu preciso que tu me leve embora, eu preciso sair pra Belém. Quando eu chegar em Belém, a gente passa um rádio pro engenheiro aqui e explica a situação. Agora, eu preciso que tu me tire, senão tu só vai vir daqui no outro... um dia sim, um dia não, no outro dia. [...] Rapaz, ele foi contrariado, mas ele me levou, cara.¹⁴²

As opções de saída da situação na qual se encontrava eram restritas, segundo o relato, uma vez que às empresas interessava dificultar ao máximo o trânsito já limitado dos trabalhadores. O não pagamento constante dos trabalhadores (que muitas vezes recebiam meses de uma só vez) impedia que pudessem pagar pelo transporte fluvial, deixando como única alternativa a saída por meio de transportes da própria empresa e sob autorização da mesma. Apesar de toda uma estrutura construída para controlar os trabalhadores, movimentos de invertida por parte dos trabalhadores, como o supracitado, demonstram a capacidade de resiliência de indivíduos e grupos.

A situação descrita é, apesar de todas as subjetividades que a narrativa memorialista contém, um flagrante de afronta aos direitos trabalhistas e humanos. A necessidade de forjar uma situação falsa para conseguir sair do acampamento se assemelha com as estratégias desenvolvidas por prisioneiros que querem fugir do cárcere. Ao mesmo tempo, na contradição inerente ao ato de falar, o depoente tenta justificar as ações sofridas. Outrossim é que a forma clara com que Seu Luis articula sua fala e tenta justificar suas ações (prevendo um julgamento imediato por parte do interlocutor) e descreve as situações experimentadas. Seu Luis demonstra compreensão sobre o processo histórico e o impacto que sua narrativa terá sobre a representação que constrói de si próprio. Entretanto, mais do que todos os significados potenciais citados, a narrativa demonstra o aprendizado e a tática desenvolvida pelo trabalhador, enquanto protagonista da própria trajetória. Para Certeau, tática é uma

ação calculada que é determinada pela ausência de um próprio. [...] Tática não tem por lugar, senão o do outro. E por isso deve jogar com terreno que lhe é imposto tal como organiza a lei de uma força estranha. [...] Aproveita as ocasiões e delas depende, sem base para estocar benefícios [...] (CERTEAU, 2012, p. 94-95)

¹⁴² Entrevista realizada na cidade de Fortaleza-CE, em fevereiro de 2018.

O depoimento de Seu Luis reivindica para a classe trabalhadora o protagonismo de suas decisões, afastando da classe a pecha de que é passiva e desorientada no espaço-tempo, totalmente refém das situações. A resiliência de Seu Luis não foi o único exemplo encontrado, mas serve como referência para o entendimento acerca das estratégias desenvolvidas por empresas, por um lado, e das invertidas promovidas pelos trabalhadores, por outro, em um jogo onde a legislação trabalhista se tornava uma mera referência abstrata e pouco praticada.

O que se percebe pelo relato de Seu Luis é que tanto as populações nativas como os trabalhadores migrantes que executaram a obra estavam expostos à violência inerente à execução da obra. No entanto, o Estado brasileiro utilizou-se da aparelhagem midiática para anunciar a “pacificação” das comunidades indígenas que estavam localizadas no trajeto da Transamazônica¹⁴³. Este processo de “pacificação” seria executado por agentes da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

Destacamos que nos relatos coletados foi comum a afirmação de que muitos trabalhadores tivessem uma arma de fogo. Nestas circunstâncias de isolamento e pressão psicológica, a posse de uma arma de fogo facilitava o agravamento de tensões e violências. O próprio depoente descreve o clima existente entre os trabalhadores:

Depois desse episódio ficou difícil porque a ordem que tinha era... e todo mundo tinha medo e como todo mundo tinha arma na época começou a ficar uma situação pesada pelo seguinte, mesmo que dissessem pra você não atirar, depois de tu vê uma coisa daquela ali, se tu encontra um índio no meio do mato sozinho tu atira, entendeu?¹⁴⁴

Na ausência do Estado, prevalecia muitas vezes outro tipo de diplomacia. Muitas vezes valeu a lei de Talião. O assassinato de um indígena, sob circunstâncias não reveladas, pode ter tido relação com o assassinato de um trabalhador, também em circunstância não claras. Pode-se aferir que este encontro era violento para ambos os lados e o Estado, responsável primeiro pelo projeto, mostrou-se incapaz de garantir a segurança e os direitos de cada grupo ou sujeito envolvido, pelo contrário, forçou os encontros e desencontros, aguçou divergências e conflitos. Relatos de violência envolvendo populações indígenas, trabalhadores da

¹⁴³ Temos como exemplo o jornal paraense *O Liberal* de 06/08/1970 com a manchete “FUNAI vai pacificar Índios para a Transamazônica passar”.

¹⁴⁴ Entrevista realizada na cidade de Fortaleza-CE, em fevereiro de 2018.

Transamazônica, posseiros e colonos não são novidades na historiografia. O professor César Souza, em sua tese, afirma que

Os conflitos com os índios eram frequentes, muitos entrevistados relataram que na região de Uruará-PA e em Estreito-MA houve muitos ataques de índios a trabalhadores e migrantes. Outros entrevistados que atuaram como trabalhadores na construção da estrada, no trecho entre Goiás e Maranhão relataram que devido a problemas com índios o traçado da estrada foi alterado, próximo a Estreito-MA (onde hoje se localiza o município de Aguiarnópolis-TO), para não atravessar uma aldeia Apinajé.¹⁴⁵

Os Parakanã, que estavam localizados próximos ao rio Repartimento foram um dos grupos mais afetados, tendo sua população, além de desterritorializada, reduzida a números absurdamente pequenos. Segundo dados da Comissão Nacional da Verdade (CNV), no capítulo dedicado à violação dos direitos humanos dos povos indígenas,

a atração, o contato e as tentativas de “pacificação” patrocinados pela Funai legaram ao povo Parakanã, por exemplo, cinco transferências compulsórias entre 1971 e 1977, além da morte de 118 indígenas, o equivalente a 59% da população original, por epidemias de gripe, contaminação por poliomielite, malária e doenças venéreas como a blenorragia – doenças essas trazidas pelas próprias frentes da Funai.¹⁴⁶

Muitas mortes eram provocadas pelo contato com doenças trazidas pelos não índios. O Antropólogo Antônio Carlos Magalhães, que trabalhou no projeto Parakanã da Transamazônica, denunciou em 1979 que “58 indígenas Parakanã teriam morrido de blenorragia ou pneumonia durante aquele período.”¹⁴⁷

Se, num primeiro momento, a fronteira pode anunciar o encontro dos diferentes, sejam eles camponeses, indígenas, empresários da terra, também apresenta os desencontros desses sujeitos, que apesar de contemporâneos, situam-se distantes nos confrontos de seus tempos históricos. De acordo com Martins:

¹⁴⁵ SOUZA, César Augusto Martins. *A estrada invisível: memórias da Transamazônica*. 2012. ??? f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal Fluminense, Centro de ????, Niterói, 2012, p. 79.

¹⁴⁶ Comissão Nacional da verdade. Vol. II, p. 223. Disponível em: https://documentacao.socioambiental.org/noticias/anexo_noticia/30653_20150423_182949.pdf acessado em 24/09/2019. Acesso em: ?? mês ????

¹⁴⁷ *O Globo*, 18/08/1979 In: Comissão Nacional da Verdade (CNV), capítulo “Violação dos direitos humanos indígenas”, p. 224.

a fronteira tem sido cenário de encontros extremamente similares aos de Colombo com os índios da América: as narrativas das testemunhas de hoje, cinco séculos depois, nos falam das mesmas recíprocas visões e concepções do outro.¹⁴⁸

No processo de ocupação dos supostos “espaços vazios” viram-se populações inteiras sendo vilipendiadas, sacrificadas, desterritorializadas. Nas palavras de Jean Hébette, a História dos grandes projetos de integração da Amazônia pode ser também a “História da fixação de certos grupos humanos mediante a expulsão de outros” (2004, p. 50), ou seja, o projeto de colonização do Estado pode ser entendido como uma contra-reforma agrária, como afirma Otávio Ianni (1979).¹⁴⁹

Uma das formas de violência mais comuns e que tem recebido menos atenção no conjunto da sociedade ao longo da história é a imposição da lógica ocidental às populações indígenas, na tentativa de transformá-los em trabalhadores produtivos ao sistema. A utilização de mão de obra indígena durante a execução da Transamazônica foi outro expediente utilizado com frequência pelas empreiteiras construtoras da rodovia, fosse para buscar caça, ou para auxiliar na orientação das equipes de topógrafos ou abertura de picadas na floresta. No entanto, as relações de trabalho entre as partes eram ainda mais lesivas que as que encontramos com trabalhadores não índios.

Em 1981, uma reportagem dirigida pelo cineasta Jorge Bodanzky para o Globo repórter foi até a Amazônia conversar com indígenas da etnia Tenharim que foram enganados durante a construção da rodovia. Indígenas que na altura da reportagem (mais de uma década depois do início da obra) ainda tinham dificuldades com as palavras em português denunciavam que teriam sido utilizados como mão de obra para abertura de picadas, não pagos e herdaram a herança maldita da devastação. A reportagem afirma que

Nada parece se assemelhar ao impacto destruidor que a rodovia causou aos índios. impiedosamente atingidos em uma vida de harmonia com a natureza,

¹⁴⁸ MARTINS, José de Sousa. O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. *Tempo Social*, Revista Sociologia USP, São Paulo 8(1) 25-70, maio 1996, p. 27.

¹⁴⁹ IANNI, Octavio. *Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia*. Editora Vozes: Petrópolis, 1979.

foram afetados pela miséria de beira de estrada. A transamazônica tirou-lhes amargamente o lugar e deixou como perspectiva um lento extermínio.¹⁵⁰

No dia 22 de Agosto de 2019, quase cinquenta anos após o início das obras da rodovia, e nos dias em que nos debruçávamos sobre esta tese, uma decisão judicial da 1ª Vara da Justiça Federal do Amazonas (Processo N° 0000243-88.2014.4.01.3200) reconheceu os “danos permanentes causados pela Rodovia Br-230” (Justiça Federal do Amazonas, 2019, p. 15). E condenou o Estado brasileiro a pagar indenização de dez milhões de reais a duas etnias indígenas afetadas pela construção da Transamazônica, os Tenharim e Jiahui. A sentença assevera:

A construção da rodovia destruiu cemitérios indígenas tradicionalmente ocupados pelos mortos dos povos Tenharim Marmelo e Jiahui; a construção da rodovia trouxe garimpeiros e exploração ilegal de minérios, o que resultou na contaminação dos recursos hídricos e dos mananciais de peixes, prejudicando a alimentação dos povos indígenas; a construção da rodovia trouxe a chegada de madeireiros ilegais. Madeireiros instalaram serrarias e cortaram árvores de porte comercial de forma totalmente incontrolável, sem critérios e cautelas para o respectivo reflorestamento, causando danos à Terra Indígena Jiahui, em especial com a formação de pasto no local.¹⁵¹

Os danos culturais, ambientais e sociais reconhecidos na sentença, bem como as ilegalidades cometidas nesta relação Estado-empresa, são resultado do particular desenvolvimento capitalista que a Amazônia brasileira experimentou. No processo, o Juiz Lincoln Rossi da Silva Viguini afirma:

Todo dano ambiental é imprescritível e seus efeitos são permanentes. Isso ocorre porque o dano ambiental, além de atingir de imediato o bem jurídico que lhe está próximo – no caso concreto os povos indígenas Tenharim e Jiahui -, também atinge a todos os integrantes do Estado, espalhando-se para toda a comunidade local, indígena e não indígena, assim como para futuras gerações pela irreversibilidade do mal ocasionado.¹⁵²

A decisão da Justiça brasileira se baseou em vários estudos realizados por pesquisadores de diversas áreas do conhecimento e vinculados a diversas universidades, em especial à Universidade Federal do Pará (UFPA) e favorece a compreensão sobre a necessidade de se fazer justiça para ao meio ambiente e às populações atingidas diretamente pelos projetos desenvolvimentistas implementados pelo Estado brasileiro.

¹⁵⁰ AMAZÔNIA: o último Eldorado. *Globo Repórter*. Rio de Janeiro: Rede Globo, 30 jul. 1981. Programa de Televisão.

¹⁵¹ AMAZONAS. 1ª Vara da Justiça Federal do Amazonas. Título e processo n° 0000243-88.2014.4.01.3200, partes envolvidas, data da instauração do processo, p. 12.

¹⁵² *Ibidem*, p. 23.

Neste sentido, trabalhos como este tem relevância ampliada, ainda mais nos tempos atuais cuja retórica de Estado volta a utilizar-se de jargões da última ditadura que buscam desqualificar estudos científicos e críticas ao modelo de desenvolvimento proposto para a Amazônia a partir de especulações conspiratórias acerca da soberania nacional.

3.8 Rotina de trabalho e vivência nos canteiros de obra

As fontes analisadas no curso da pesquisa evidenciam conduta de flagrante desrespeito às normas estabelecidas pelo Estado para relações trabalhistas no país. Depoimentos, processos na Justiça do Trabalho e periódicos expõem a desobediência às normas estabelecidas pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), criada ainda na ditadura do Estado Novo. Questões como anotação em carteira de trabalho, não pagamento de direitos como salário-família, férias, horas extras e Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) são frequentemente cobradas em ações judiciais provocadas pelos trabalhadores e em relatos que coletamos ao longo desta pesquisa. Sobre o regime de trabalho, Seu Luis nos contou que

Lá a gente trabalhava direto. A gente ganhava hora extra. Sábado, domingo. Quando a folga, vamo (sic) supor... não era obrigado a trabalhar, entendeu? Mas tua ia fazer o quê num lugar daqueles. O negócio era faturar. [...] a gente começava a trabalhar em torno de oito horas da manhã, né. Até às seis da tarde. Esse era o normal. Só que quando tava seco, não tinha chuva, no Amazonas chove muito. Então, tinha hora extra. O equipamento a noite trabalhava e você recebia hora extra. Então todo mundo trabalhava. Porque tu não tinha opção, vai voltar pro barraco fazer o quê?¹⁵³

Talvez sem perceber que narra um episódio que demonstra uma superexploração do trabalhador, Seu Luis narra com certa naturalidade o excesso de trabalho ao qual era exposto, e ainda justifica tal situação com o fato de não haver o que fazer nas horas vagas dentro dos acampamentos da obra. Não “ter o que fazer” nos momentos de não trabalho parece ser uma estratégia empresarial para obter o máximo dos trabalhadores. O pagamento de horas extras é um expediente bastante utilizado dentro do sistema capitalista para aumentar a exploração do trabalho e o lucro oriundo do trabalho de maneira que induza o trabalhador a se sentir motivado a cumprir sua função social. No que tange às excessivas horas trabalhadas, outro relato de um trabalhador migrante segue a mesma descrição. Seu Edson, que trabalhou para a construtora Rabello no trecho Itaituba-Jacareacanga, descreve:

¹⁵³ Entrevista realizada na cidade de Fortaleza-CE em fevereiro de 2018.

O lema era construir. A gente trabalhava de 06h às 10h. Tinha dia que eu trabalhava 24 horas do dia. Eu tinha que ir descarregar o carro pra vir abastecer aqui. [...] É porque era ruim a estrada. Lá atolava nos buracos, aí às vezes trabalhava 24 horas, algumas horas extras eles pagavam.¹⁵⁴

Ainda que haja a possibilidade de algum superlativo na fala de Seu Edson, podemos depreender de sua fala que o regime de trabalho excedia bastante o previsto na CLT. Além disso, o entrevistado deixa escapar que nem todas as horas extras eram devidamente contabilizadas e pagas, configurando em falta grave cometida pela empreiteira. Perguntado sobre o porquê da decisão de sair da empresa, Seu Edson é categórico:

Por causa de pagamento. A empresa não tava cumprindo o que a gente achava que tinha direito. Na época de pagamento, dizia que não tinha pagamento. A gente falava com o vigia e ele dizia que amanhã... eu acabava trabalhando por minha conta".¹⁵⁵

Seu Edson, que migrou com a família para a região e ia de três em três meses visitá-los na cidade, deixa escapar que teve que trabalhar por sua própria conta, já que os pagamentos devidos pela empresa não eram efetuados. Seu Edson afirma, ainda, que após alguns movimentos de reivindicação salarial organizados pelos trabalhadores, a empresa passou a adotar uma espécie de policiamento privado no acampamento, colocando os trabalhadores sob a guarda de pessoas armadas e descrevendo grave violação aos direitos humanos. O trabalhador passava a ser vigiado por homens armados, configurando uma série de violências físicas e simbólicas:

[...] aí no final contrataram um policiamento para tomar conta do acampamento, para evitar um confronto. [...] Ficava controlando, e aí não adiantava. Isso foi logo no começo, quando começou a aparecer agente [...] Vai pagar hoje, aí não pagava, aí eles levavam as máquinas... A gente dizia: Ou vai pagar ou nós vai passar por cima com as máquinas. Depois aparecia alguém para dizer que ia pagar.¹⁵⁶

Neste caso, a empresa se utilizava da legitimidade que acreditava ter do Estado policalesco instalado nacionalmente para impor o regime de coerção psicológica e física aos trabalhadores, aos moldes do que se fazia nos séculos XIX e início de XX¹⁵⁷. A tensão entre os trabalhadores e os representantes da empresa

¹⁵⁴ Entrevista realizada na cidade de Petrolina-PE, em julho de 2010.

¹⁵⁵ Entrevista realizada na cidade de Petrolina-PE, em julho de 2010.

¹⁵⁶ Entrevista realizada na cidade de Petrolina-PE, em julho de 2010.

¹⁵⁷ A exemplo do que ocorria nas fábricas inglesas do século XIX.

nos canteiros de obra é situação evidente na fala de seu Edson e de outros entrevistados. Ainda segundo ele, havia laços de solidariedade entre os trabalhadores. “Lá o pessoal era muito unido. Lá a gente tinha uma consideração muito grande”. Laços que em situações extremas de sobrevivência podem significar a diferença entre resistir e ser vencido pelos obstáculos. John Coningham descreve a empresa em que trabalhava como uma

desorganização planejada a fim de driblar tanto o fisco como os sócios: uma aparente bagunça contábil. [...] os recibos de pagamentos dos operários eram exemplo típico: preenchidos a lápis, com espaços para eventuais emendas, encontravam-se distribuídos por toda parte...¹⁵⁸.

A descrição feita aponta condutas ilícitas que costumeiramente eram praticadas por empresas e, muitas vezes, com a conivência, mediante suborno, de agentes do Estado, como descreve o narrador ao longo da obra.

A situação descrita acima encontra eco nas pesquisas que fizemos nos arquivos da Justiça do Trabalho de Belém do Pará, e que serão tratadas no próximo capítulo. Percebemos um gigantesco número de processos tendo como uma das reclamações o não pagamento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

Vale ressaltar que o FGTS foi uma invenção dos tecnocratas da ditadura civil-militar para atender a uma antiga demanda dos empresários brasileiros (que em grande medida financiaram o golpe de 1964). O FGTS surgiu através do Decreto-Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, que criava uma espécie de poupança compulsória para o trabalhador em troca de extinguir a estabilidade no emprego que já era praticada havia décadas¹⁵⁹. O valor a ser depositado seria pago em parte pelo trabalhador, através de descontos em folha de pagamento e em parte pelo patrão. O dinheiro deveria ser depositado em contas administradas pelo governo. Ocorre que, sem a fiscalização e sendo uma novidade ao aparato das leis trabalhistas, ocorria sistemático “calote” por parte das empresas, como veremos no próximo capítulo.

¹⁵⁸ CONINGHAM NETTO, John. *A PONTE SOBRE O RIO TUERÊ: Drama na Abertura da Transamazônica*. Campinas-SP: Editora Komedi, 2000, p. 62.

¹⁵⁹ A criação do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) implicou na formação de recursos que passaram a ser administrados pelo Estado. Tais recursos foram utilizados para financiar programas de construção de habitações para a classe trabalhadora e representou uma grande fonte de riqueza para as empresas construtoras.

3.9 A questão salarial

Aos trabalhadores recrutados para a construção eram prometidos salários acima da média e todos os direitos previstos na legislação trabalhista. Os salários variavam de acordo com a função e a empresa empregadora. No trecho de Itaituba, onde a equipe da revista *Manchete* fez uma reportagem especial sobre a Transamazônica, a questão salarial é descrita da seguinte forma:

Todo mundo foi pra Transamazônica pra ganhar mais dinheiro. Seu Jonas, por exemplo, só foi porque teve da empresa uma promessa de dobrar seu ordenado e pagar, além disso, uma gratificação. De modo que Seu Jonas foi e está ganhando C\$ 1.700,00 mensais. Os tratoristas que trabalham diretamente sob ordens de Seu Jonas ganham entre C\$ 250,00 a C\$ 350,00 por mês, dependendo da categoria de cada um. Mas além do salário normal há uma gratificação de C\$ 100,00 pra todo mundo e, com as horas extras, chegam a tirar cerca de Cr\$ 800,00 ou Cr\$ 900,00 por mês. (*Manchete*, 09/01/1971, p. 91)

No entanto, não raro, os trabalhadores acabavam lesados em seus direitos, principalmente os trabalhadores menos qualificados, cuja matéria citada da revista *Manchete* (09/01/1971) qualificava como “ingênuos e infantis”. Segundo a mesma reportagem da *Manchete*, escrita por Atenéia Feijó, “uma turma de 20 homens ganha 2 milhões antigos por quilômetro desmatado.” Esse trabalho era realizado em 10 dias, se não houvesse imprevistos, o que significaria 100.000 Cr\$ a cada dez dias para cada trabalhador. Todavia, eram comuns os engodos costurados por intermediários mal intencionados ou por agentes das próprias empresas. Recibos anotados a lápis, uma retórica de contabilidade indecifrável pelos trabalhadores e calotes eram mecanismos utilizados para lesar trabalhadores.

O descumprimento da legislação por parte dos empreiteiros era frequente, gerando vários tipos de reações dos trabalhadores, desde greves, ameaças de derrubada do acampamento, paralisações etc. Apesar do regime ditatorial impor censura aos meios de comunicação e estes, por sua vez, atuarem na maioria das vezes para ecoar positivamente a respeito da obra, conseguimos encontrar notícias a respeito do descumprimento do que fora anunciado. Ainda em 1970, o jornal *O Liberal* do Pará trouxe reportagem com a manchete: TRABALHADORES DA

TRANSAMAZÔNICA TÊM SALÁRIO MÍNIMO E ASSISTÊNCIA MÉDICA. Ainda de acordo com o jornal:

A notícia de que firmas empreiteiras da transamazônica estariam pagando aos trabalhadores que contratam salários inferiores ao mínimo estabelecido para nossa região. A reportagem procurou ouvir os representantes das empresas aqui em atividades, e de todas elas ouviu os mais categóricos desmentidos. Munidos de folha de pagamentos, pelas quais comprovam o quanto afirmam, os representantes das firmas empreiteiras mostraram ao repórter que, em muitos casos, além de pagarem salários superiores ao corrente na região, ainda proporcionam aos seus trabalhadores alimentação, assistência médica e residência. (*O Liberal*, 13/10/1970)¹⁶⁰

O jornal atuou como porta voz dos empreiteiros, permitindo ecoar suas explicações em detrimento das perspectivas dos trabalhadores interessados no assunto. Sem abrir espaço para os trabalhadores, supostos lesados, o jornal se comportou como plataforma dos interesses das empresas, quase como uma espécie de assessoria de imprensa. Ao tratar os argumentos apresentados pelas empreiteiras como verdadeiro e final, percebe-se que houve, unilateralmente, uma decisão de sufocar as notícias que circulavam sobre o não cumprimento das exigências legais.

Quase um ano após o “boato” de não cumprimento das obrigações legais, encontramos no mesmo jornal outra matéria citando possíveis ilegalidades por parte das firmas construtoras. O jornal *O Liberal* de 01 de outubro de 1971 trouxe em suas páginas a seguinte matéria: “Firmas empreiteiras foram denunciadas ao Ministro.” Na matéria o jornal relata que o Coronel Mergulhão, Delegado Regional do Trabalho, comunicou ao Ministro do Trabalho e Previdência Social do Brasil, Júlio Barata que algumas firmas empreiteiras não estavam cumprindo a lei. A matéria traz: “o delegado regional do trabalho disse ao professor Júlio Barata que as firmas não vem cumprindo com a suas obrigações legais através da consolidação das leis trabalhistas” (*O Liberal*, 01/10/1971). Ainda segundo a matéria, o Ministro autorizou o aumento da fiscalização e punição dos infratores.

Outra forma de ilegalidade cometida por empreiteiras na relação com o trabalhador é a “tomada” de sua Carteira de Trabalho, o que ocorria após se juntar ao grupo de trabalhadores recrutados. Esta atitude deixava o trabalhador mais

¹⁶⁰ Ao pesquisarmos no arquivo público do Estado do Pará todas as edições de *O Liberal* disponíveis não encontramos nenhuma matéria anterior ou posterior que fizesse menção a questão salarial tratada na matéria.

vulnerável do ponto de vista da cobrança de seus direitos registrados (ou não) no referido documento. No dia 14 de abril de 1972, o mesmo jornal trouxe matéria cuja manchete destacava: “Ministério susta embarque de trabalhadores no Pará”. A reportagem tratava do aliciamento de trabalhadores por empreiteiras. Segundo a matéria, os trabalhadores tinham suas carteiras de trabalho apreendidas e desaparecidas após se juntarem aos representantes das empresas. Percebemos uma lacuna temporal de um ano entre as matérias que tratavam das ilegalidades cometidas por empresários, o que significa que os trabalhadores não poderiam contar com a mídia como ferramenta para denunciar situações ilegais e buscar seus direitos.

O isolamento ao qual estava submetida grande parte dos trabalhadores facilitava ações de desrespeito a legislação trabalhista vigente, além de favorecer práticas violentas por parte das empresas na intenção de impor maior controle sobre as ações reivindicatórias da classe trabalhadora. Retomaremos a fala de Seu Edson sobre o constante atraso no pagamento de salários e a reação dos trabalhadores a essa situação.

Vai pagar hoje, aí não pagava, aí eles levavam as máquinas... A gente dizia: Ou vai pagar ou nós vai passar por cima com as máquinas. Depois aparecia alguém para dizer que ia pagar. [...] aí no final contrataram um policiamento para tomar conta do acampamento, para evitar um confronto.¹⁶¹

A fala de Seu Edson não deixa dúvidas sobre os repetitivos atrasos salariais, a mobilização dos trabalhadores para verem atendidas suas demandas e a reação patronal de policiar os trabalhadores, revelando toda uma estrutura violenta na qual os trabalhadores estavam inseridos, mas não apáticos. Os movimentos paredistas organizados pelos trabalhadores e as ameaças de destruição do patrimônio da empresa eram expedientes utilizados pela classe trabalhadora e surtiam efeito, gerando temor por parte dos representantes da alta hierarquia dos canteiros de obra e a prova irrefutável disso é a reação patronal através da contratação de uma espécie de milícia armada para conter possíveis distúrbios dentro do acampamento, sendo este também um expediente utilizado pela classe patronal em grandes obras anteriores como Brasília (RIBEIRO, 2008).

¹⁶¹ Entrevista realizada em Petrolina-PE em Julho de 2010.

Após experimentar a rotina dura de trabalho que não era recompensada com o pagamento mensal de seu ordenado, seu Edson decidiu sair da construtora Rabello. “Eu saí da empresa, passei 75 dias sem eles quererem me pagar, aí eu fui na justiça de Santarém. Aí negocieei, me pagaram o fundo de garantia. Só depositaram depois que eu fui na justiça”. A utilização da Justiça do Trabalho para ter garantido seus direitos, ou parte deles, será objeto de análise do capítulo seguinte.

3.10 Expectativa vs. Realidade

As condições de trabalho encontradas pelos trabalhadores da Transamazônica foram, de maneira geral, muito difíceis. As dificuldades passavam pela adaptação ao meio ambiente e se agravavam na medida em que as empresas não garantiam equipamentos de proteção individual e infraestrutura suficientes para tal situação e superexploravam a mão de obra, a fim de obter celeridade e mais lucros com a obra. O caso dos trabalhadores subcontratados por terceiros era ainda pior, uma vez que esses estavam alijados de todos os direitos e benefícios trabalhistas.

Os encontros e desencontros já mencionados, as precárias estruturas para permanência do trabalhador na floresta, o risco de acidentes, a carga de trabalho exorbitante e as doenças tropicais eram obstáculos que punham à prova o “dever patriótico” apregoado pelo Estado Nacional para convencer os brasileiros da “grande arrancada histórica” em curso e expõem uma violência estrutural inerente à trajetória histórica do Brasil. Os tipos de sujeitos incluídos pelo Estado em projetos que oferecem grande risco à saúde e à vida são aqueles mesmos que já sofriam com o não acesso à terra, à educação e ao trabalho digno. Foram os migrantes, desterritorializados e povos tradicionais as maiores vítimas históricas.

É sobre esses corpos que mais pesam a mão visível do Estado e a “mão invisível” do mercado. A história dos projetos desenvolvimentistas na Amazônia é a história do perecimento de milhares de homens e mulheres incorporados a um exército descartável, cuja persistência em sobreviver após a execução dos projetos tornou-se um “problema” a ser resolvido pelo Estado. Se por um lado a Transamazônica pode ser entendida como um dispositivo destinado à construção de novos territórios e novos sujeitos, por outro também é um caso diáfano do biopoder exercido sobre milhões de vidas entendidas como mais ou menos descartáveis. Diante do exposto, a classe trabalhadora envolvida no projeto procurou resistir das mais diversas formas. Sobreviver foi apenas uma delas. No próximo capítulo refletiremos sobre as fontes dos arquivos da Justiça do Trabalho do Estado do Pará.

Capítulo 4 - “Só depositaram depois que eu fui na justiça”: Justiça do Trabalho e a Transamazônica

A História das relações de trabalho no Brasil leva-nos ao passado colonial, como vimos no capítulo 1, onde tais relações se davam sem a atuação do Estado como mediador ou árbitro. Nestas condições se desenvolveu a gênese das desigualdades sociais que ainda hoje impregnam a paisagem social do país. Desta forma, o trabalhador, seja ele livre ou escravo, estava sob jugo do patrão/senhor.

Essa situação perdurou mesmo após o processo de emancipação política do Brasil, salvo alguns casos pontuais como o artigo 179 da Constituição de 1824, que em seu inciso XXV, abolia as corporações de ofício, e conseqüentemente, toda uma estrutura de hierarquização do trabalho¹⁶². Toda a estrutura que manteve as relações de trabalho por séculos sofreu um abalo após a revolução industrial, no entanto houve permanências importantes. No caso brasileiro, por exemplo, parte maciça dos “novos industriais” era herdeira dos grandes proprietários rurais, logo, parte da lógica colonial sobreviveu com seus descendentes.

¹⁶² Cf. a Constituição de 1824. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao24.htm Acesso em: 07 dez. 2016.

4.1 Da Justiça ao trabalho à Justiça do Trabalho

O conjunto dos instrumentos legais que surgiram ao longo da trajetória histórica brasileira está mais ligado à tentativa de manutenção de status e ao freio de potenciais convulsões sociais do que a um potencial libertador. No entanto, como adverte Michel de Certeau, muitas vezes os oprimidos utilizam-se dos mecanismos impostos pelo opressor para conseguir inversões pontuais ou sistêmicas. Segundo o autor,

o espetacular sucesso da colonização espanhola no seio das etnias indígenas foi alterado pelo uso que dela se fazia: mesmo subjugados, ou até consentindo, muitas vezes esses indígenas usavam as leis, as práticas ou as representações que lhes eram impostas pela força ou pela sedução, para outros fins que não os dos conquistadores. (CERTEAU, 2012, p. 89)

Certeau chama a atenção para as táticas desenvolvidas entre os de baixo para superar as estratégias de dominação desenvolvidas pelos atores nos espaços de poder e aqui procuraremos apontar algumas dessas táticas.¹⁶³

Apesar da urgência da abolição da escravatura em 1888, e da chegada de grandes fluxos migratórios de outras partes do globo, foi somente no século XX que se tomou um debate a sério sobre a questão do trabalho e sua relação com o capital no Brasil. De acordo com Gomes:

“Em 1905, em seus apontamentos de direito operário, Evaristo de Moraes se referiu à necessidade de 'organização oficial de um tribunal composto de *patrões e operários*, destinado a resolver as questões suscitadas a propósito do trabalho assalariado” (GOMES, 2002 p. 14).

Esse modelo de representação das partes será uma das características desta Justiça quando de sua criação institucional. Em 1918 foi aprovado o projeto de lei que criava o Departamento Nacional do Trabalho (DNT). Entre suas atribuições estava a de dirimir conflitos de trabalho. No entanto, o departamento nunca chegou a entrar em funcionamento, em certa medida pelo descontentamento dos patrões (GOMES, 2002, p.16-17), sendo substituído pelo Conselho Nacional do Trabalho (CNT), onde os patrões exerciam maior influência.

O CNT foi o primeiro órgão que atuou no sentido de conciliar as relações de trabalho no país e foi criado em 1923, sendo alterado em 1928, recebendo

¹⁶³ Sobre os conceitos de táticas e estratégias na visão de Michel de Certeau, cf. CERTEAU, Michel de. *A Invenção do cotidiano. vol. 1 Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994, p. 93-97.

competência para julgar casos trabalhistas. O Conselho era formado por membros do governo, dos patrões e dos empregados. Ainda segundo Gomes:

O Conselho então mediou e julgou conflitos entre trabalhadores e patrões, fixando jurisprudência, por exemplo, no âmbito da estabilidade no emprego, da lei de férias e das pensões dos ferroviários [...] Portanto, em fins da década de 1920, estava montada uma estrutura institucional para o tratamento das questões do trabalho, da indústria e do comércio com vinculação direta ao poder executivo. (GOMES, 2002, p. 17)

No decorrer do século XX, o modo capitalista de produção foi se consolidando no Brasil e gerou novas demandas. A atuação do Estado brasileiro como mediador das relações trabalhistas viria a ser amplamente modificada a partir do governo de Getúlio Vargas. O Estado estabeleceu uma série de leis, cujos objetivos centrais giravam em torno da necessidade de impedir a emergência de conflitos gerados a partir das contradições inerentes ao modelo capitalista:

A Revolução de 1930 acelera o processo de regulação e de montagem de uma nova estrutura para gerir as relações trabalhistas. Já em 1930, cria-se o Ministério do Trabalho, cujo primeiro consultor jurídico, Evaristo de Moraes, redige, com Joaquim Pimenta, em 1931, o Decreto nº 19.770, que tinha por objetivo regular “a sindicalização das classes patronais e operárias”. (MOREL; PESSANHA, 2007, p 89).

Neste sentido, o Estado ia se colocando como mediador de interesses conflitantes e defensor maior do interesse comum nacional, escamoteando suas profundas relações com a classe dominante, ocupante primeira das esferas de poder e tomada de decisões. Se por um lado o conjunto da legislação trabalhista pode ser visto como uma conquista da classe operária e limitante do poder de exploração que a burguesia exercia, por outro lado foi a mesma legislação que legitimou tal modelo de exploração. Foi o Estado ditatorial varguista que inaugurou a principal ferramenta regulatória das relações trabalhistas no Brasil, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e também os mecanismos de controle da classe, contidos na própria legislação, com implicações na rotina do chão de fábrica ou nas atividades sindicais.

Neste sentido, a legislação pode ser interpretada como um mecanismo “utilizado para impedir que o movimento operário propusesse, nas suas manifestações reivindicatórias, soluções inviáveis dentro da lógica do sistema capitalista de produção” (FERRANTE, 1978, p. 404-405). A primeira grande mudança ocorreu com a Constituição de 1934 que, em seu artigo 122, estabeleceu:

Para dirimir questões entre empregadores e empregados, regidas pela legislação social, fica instituída a Justiça do Trabalho, à qual não se aplica o disposto no Capítulo IV do Título I.

Parágrafo único - A constituição dos Tribunais do Trabalho e das Comissões de Conciliação obedecerá sempre ao princípio da eleição de membros, metade pelas associações representativas dos empregados, e metade pelas dos empregadores, sendo o presidente de livre nomeação do Governo, escolhido entre pessoas de experiência e notória capacidade moral e intelectual.¹⁶⁴

Mais tarde, com a criação do Estado Novo, uma nova constituição foi imposta e trouxe uma série de mudanças, apesar de manter a Justiça do Trabalho:

A Constituição de 1937 mantém a Justiça do Trabalho, mas introduz mecanismos de enrijecimento da estrutura sindical e de seu controle, como a unicidade, o imposto compulsório, o enquadramento sindical. Regulada em 1939 e regulamentada em 1940, a Justiça do Trabalho inaugura-se finalmente em 1941 (MOREL; PESSANHA, 2007, p. 90).

Foi durante a ditadura do Estado Novo que se efetivou o funcionamento da Justiça do Trabalho anunciado em ato político no 1º de maio de 1941 realizado no Rio de Janeiro, no estádio de futebol do Clube Vasco da Gama, onde o presidente Vargas proferiu:

A Justiça do Trabalho, que declaro instalada neste histórico Primeiro de Maio, tem essa missão. Cumpre-lhe defender de todos os perigos nossa modelar legislação social-trabalhista, *aprimorá-la pela jurisprudência* coerente e pela retidão e firmeza das sentenças. Da nova magistratura outra coisa não esperam Governo, Empregados e Empregadores.¹⁶⁵

Note-se o caráter normativo estabelecido pela jurisprudência em destaque no discurso. Essa característica é uma peculiaridade importante desta instituição. O poder de estabelecer normas a partir de decisão judicial dava amplitude às decisões dos juízes e sempre foi alvo de críticas, principalmente da classe patronal. Efetivada pela ditadura estadonovista, a Justiça do Trabalho surgiu como órgão administrativo ligado ao poder executivo, ou seja, apesar do nome Justiça do Trabalho (JT), não estava vinculada ao poder judiciário. Esta característica levanta suspeitas sobre a autonomia ou não dos agentes ligados à JT. Desde seu nascedouro, a JT procurou atuar no sentido de conciliar os impasses entre as classes trabalhadoras e

¹⁶⁴ Cf. Constituição brasileira de 1934. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao34.htm Acesso em: 07 dez. 2016.

¹⁶⁵ Discurso do Presidente Vargas disponível no site do Tribunal Regional do Trabalho da 18ª Região. Disponível em: <http://www.trt18.jus.br/portal/institucional/justica-do-trabalho/historico-da-justica-do-trabalho/> Acesso em: 07/12/2016. Grifo nosso.

patronais, sendo formada de maneira paritária, com representantes classistas.¹⁶⁶

Segundo Morel e Pessanha:

Na estrutura do Ministério do Trabalho, como justiça administrativa, a Justiça do Trabalho ficou estruturada em três instâncias. Na base, as Juntas de Conciliação e Julgamento (JCJs), que mantiveram o nome e a composição, com a diferença de que seu presidente passava a ser um juiz de direito ou bacharel nomeado pelo presidente da República para mandato de dois anos. Atuavam também os chamados juizes classistas, representantes de trabalhadores e patrões. Os classistas eram indicados pelos sindicatos, para mandatos também de dois anos. Em nível intermediário, os Conselhos Regionais do Trabalho, com a função de deliberar sobre recursos. E, em nível superior, o Conselho Nacional do Trabalho, integrado por dezenove membros nomeados pelo presidente da República para mandatos de dois anos, permitida a recondução, e assim distribuídos: quatro representantes de empregados, quatro de empregadores, quatro funcionários do Ministério do Trabalho e das instituições de seguro social, e sete pessoas de reconhecido saber, das quais quatro formadas em direito (MOREL; PESSANHA, 2007, p. 90).

Foi também durante o Estado Novo que se apresentou à nação aquela que até hoje é a ordenadora das relações trabalhistas no Brasil, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) - documento inspirado na *Carta del Lavoro* italiana que instituiu o corporativismo como terceira via, em oposição ao liberalismo e ao socialismo, mas que resguardou instituições e práticas peculiares do Brasil. Esse momento é marcado pelo fim do sindicalismo livre e potencialmente revolucionário e pelo crescimento do Estado enquanto árbitro do jogo entre trabalhadores e capitalistas. Segundo o historiador português Álvaro Garrido, o corporativismo pode ser entendido como um

sistema de organização de interesses onde o Estado arbitra a solução dos problemas oriundos do processo de industrialização, tendo como foco prevenir convulsões sociais, impedir o sindicalismo livre, reorganizar a economia e instituir novas oligarquias e impor sistema de organização de interesses controlado pelo Estado¹⁶⁷. (GARRIDO, Álvaro, 2016)

O crescimento do Estado, na condição de árbitro das relações capitalistas brasileiras, obedecia a uma lógica discursiva da “harmonia social, alicerce do projeto corporativista” (SPERANZA, 2014, p. 31). O Estado varguista procurou cercar de

¹⁶⁶ Sobre a trajetória e funcionamento da Justiça do Trabalho desde sua criação, cf. GOMES, Ângela de Castro. *Cidadania e Direitos do Trabalho*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2002. GOMES, Ângela de Castro; SILVA, Fernando Teixeira (Orgs). *A justiça do trabalho e sua História*. Campinas: Editora Unicamp, 2013.

¹⁶⁷ Conferência apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra no dia 02/12/2016 e intitulada *O corporativismo como categoria histórica e projeto de investigação: uma reflexão hermenêutica*.

todas as formas a classe trabalhadora. Fosse no chão de fábrica, nas organizações sindicais e nos espaços públicos e privados de convívio social. Ainda segundo Clarice Speranza,

durante todo o Estado Novo, os operários haviam sido submetidos a uma propaganda que procurava valorizar o seu esforço, experiência e sacrifício, com vistas a ressaltar a iniciativa governamental de 'outorgar' ou 'conceder' a eles a legislação social. Os trabalhadores que emergiam ao fim da ditadura podiam crer ou não na tese da 'outorga', mas acreditavam, sem dúvida, na titularidade de seus direitos. (SPERANZA, 2014, p. 154)

Se por um lado o Estado cresceu enquanto entidade ordenadora (ou pretensamente ordenadora) das relações de trabalho no Brasil que se industrializava, por outro a criação da Justiça do Trabalho pode ser entendida como uma abertura de espaço de disputas onde a classe trabalhadora se fez presente.

O entendimento dos mecanismos legais impostos pela classe dominante como possível recurso invertido pela classe dominada é uma perspectiva que ganhou espaço na historiografia brasileira dos últimos anos dentro de uma perspectiva thompsoniana da História social. No Brasil, trabalhos de Antônio Luigi Negro, Larissa Rosa Corrêa, Fernando Teixeira da Silva, Clarice Speranza, citados ao longo desta tese, são exemplos desta historiografia. Orientados por esta perspectiva historiográfica, tomamos que

apesar do caráter intervencionista e conciliatório, a legislação trabalhista e a Justiça do Trabalho deixaram de ser vistas apenas como instrumentos de controle e dominação de classe e passaram a configurar espaços de disputas, que poderiam ser apropriados e ter seus papéis reelaborados por diferentes sujeitos sociais. (NEGRO; SOUZA, 2001, p. 127)

Como cenário de disputas entre grupos com interesses divergentes, a Justiça do Trabalho também foi representada de formas diferentes no conjunto da sociedade. Segundo Ângela de Castro Gomes:

A Justiça do Trabalho era uma justiça especial pela matéria que tratava dissídios individuais e coletivos entre "empregados e empregadores" -, vale dizer, voltava-se fundamentalmente para o atendimento do cidadão comum, consagrando, por isso, uma dimensão intervencionista e protecionista do Estado em relação ao trabalhador, definido como "economicamente mais fraco". (GOMES, 2006, p. 62)

Por muito tempo, a Justiça do Trabalho enfrentou resistência dentro do próprio meio jurídico que tendeu a vê-la como uma "justiça menor". Como destacou Ângela de Castro Gomes, o conjunto do direito do trabalho sofreu com a "tradição

do desprestígio” e foi apenas na constituição de 1988 que se valorizaram os direitos sociais e do trabalho:

Essa questão é identificada como a da existência de uma tradição de desprestígio do direito do trabalho, visto como um "direito menor" em função de suas características fundamentais. Essa tradição ou cultura de desprestígio, como é nomeada, estaria presente na sociedade em geral, mas seu núcleo duro seria o Judiciário, especialmente a Justiça Estadual e Federal. (GOMES, 2006, p. 60)

Apesar dos diversos obstáculos postos à consolidação da Justiça do Trabalho no Brasil, tomando como verdade que os interesses das classes patronais e trabalhadora são distintos e a primeira discursa livremente sobre os supostos exageros que esta Justiça comete, asseverando a falta de necessidade da existência desta Justiça¹⁶⁸, se evidencia na mesma medida a importância de sua existência como reguladora, em alguma medida, dos abusos do capital.

O não cabimento de uma teoria que enxergue a Justiça do Trabalho como mero instrumento de dominação, na qual o trabalhador encena um teatro da derrota é apontado pelo fato de ser uma das instituições mais credíveis pela sociedade e ser constantemente atacada pela classe dominante. Não por acaso, a Justiça do Trabalho, em pesquisa realizada na década de 1990, foi eleita a Justiça mais acreditada pela população brasileira (GOMES, 2002, p. 56).

Conversamos com alguns juízes e desembargadores do TRT-8 e percebemos que a composição do Tribunal é bastante plural. Perguntamos sobre os diferentes pesos entre o “contrato de trabalho” e a Justiça social¹⁶⁹. O decano do Tribunal, Desembargador Dr. Vicente Malheiros, que atuou no período estudado nesta pesquisa, expôs sua visão da seguinte forma quando perguntado.

Magno: Para o senhor, o que importa mais, o contrato ou a Justiça social?

Dr. Vicente: Acho que a Justiça social. A Justiça social. O contrato é alguma coisa importante, mas se for um contrato social, ele vai acabar... desembocando, como Rousseau, na Justiça social. Aliás, como eu sou

¹⁶⁸ Esse debate ganhou força nos últimos anos, após a aprovação da reforma trabalhista de 2017 realizada pelo Congresso Nacional, em parceria com o Executivo sob a liderança de Michel Temer. No conjunto dos debates acerca da reforma ganhou força entre parlamentares (normalmente ligados à classe patronal) a ideia de extinguir a Justiça do Trabalho, acusada de tomar partido dos trabalhadores em detrimento da imparcialidade e ser muito cara aos cofres públicos.

¹⁶⁹ As entrevistas foram realizadas em 2019 no rescaldo de um contexto político nacional onde se debatia a reforma trabalhista e a possível extinção da Justiça do Trabalho no país.

compositor, uma das... das expressões que eu utilizo muito na Justiça do Trabalho, exatamente essa, Justiça social.¹⁷⁰

Dr. Vicente, que atuou em processos que envolviam empreiteiras da Transamazônica, foi bastante objetivo na resposta, não utilizando o vocabulário “juridiquês”, que torna as falas de magistrados muitas vezes abstrusas. Outrossim, a posição assumida discursivamente pelo desembargador não foi alvo específico de análise desta tese e não necessariamente está exposta no conjunto das decisões proferidas. A Desembargadora Dr^a. Rosita de Nazaré Sidrim Nassar respondeu a mesma pergunta da seguinte forma:

Eu acho que tão... são duas coisas que estão ligadas. Eu acho que sem contrato de trabalho, não há como nós exigirmos que o empregador cumpra as obrigações, e esse contrato, é porque é praticamente um contrato de adesão, porque o conteúdo do contrato de trabalho é praticamente determinado pela Lei, você não pode ultrapassar, no momento em que esse contrato, ele ficar livre como se pretende agora, ele vai ser regido por que... por qual vontade? A vontade do mais poderoso. Então, eu acho que o contrato e a justiça social, elas estão... estão... intimamente ligados. Então, todos os dois são importantes, é através da fiscalização do contrato que você vai exercer a justiça social.¹⁷¹

A resposta dada pela Desembargadora, diferentemente da resposta de seu colega, procura não determinar uma posição clara *a priori* sobre temática tão cara à Justiça do Trabalho e à sociedade de maneira geral. São posições claramente diferentes, assim como outras a que tivemos acesso, e que, pela amostragem, aponta para uma condição relativamente plural entre os que representam a Justiça do Trabalho da 8ª Região.

No que diz respeito à trajetória da Justiça do Trabalho é importante destacar que em 1946 houve uma importante mudança de status da Justiça do Trabalho. Com a promulgação da Constituição Federal de 1946 que, em seu artigo 94, colocava-a na órbita do Poder Judiciário e não mais do Poder Executivo. Destacamos que esta Constituição foi construída no momento do pós-guerra, contendo, portanto, marcas e sentidos dos pressupostos ideológicos triunfantes. Apesar disto, a estrutura de funcionamento e a CLT foram mantidas.

É de especial destaque que a Consolidação das Leis do Trabalho, além de diversas normas protetivas aos trabalhadores, consagrou, em seu Artigo 791, a

¹⁷⁰ Entrevista realizada em março de 2019 na sede do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região, Belém-PA.

¹⁷¹ Entrevista realizada em março de 2019 na sede do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região, Belém-PA.

faculdade dos trabalhadores apresentarem, pessoalmente, reclamação junto à Justiça do Trabalho, independentemente de estarem representadas por advogados - garantiu o *jus postulandi* aos reclamantes.

Com o advento do golpe civil-militar de 1964, a Justiça do Trabalho enfrentou um novo cenário. O Executivo, fortalecido mais uma vez, passou a atuar no sentido de limitar o raio de ação desta. Se até a instalação da ditadura era a Justiça do Trabalho que atuava no sentido de definir a correção dos salários comprimidos pela inflação, a partir desse momento “o aumento dos salários deveria responder aos ditames do Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG)” (CORRÊA, ano, p. 265), reduzindo as atribuições dos tribunais trabalhistas. A perseguição sofrida pela Justiça do Trabalho nos anos posteriores ao golpe de 1964 apontam para a importância que a instituição construía nas relações capital-trabalho, justificando sua importância enquanto fonte para estudos que tratem da questão do trabalho.

Ora, a atuação do executivo no campo econômico envolveu um conjunto de medidas que visavam o aumento da poupança institucional, como a criação do Instituto Nacional da Previdência Social (INPS), que unificou o que antes era diferenciado por categorias trabalhistas através dos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs), e a criação do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), através do Decreto-Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, que criava uma espécie de poupança compulsória para o trabalhador em troca de extinguir a estabilidade no emprego que já era praticada havia décadas. Ambas resultaram na criação de grande aporte financeiro administrado pelo Estado. Esta última medida convergia com os interesses da classe patronal, interessada no fim da estabilidade do emprego.

Chamou atenção em nossa investigação o grande número de ações judiciais requerendo o pagamento dos depósitos do FGTS não efetuados pelas empresas construtoras da rodovia Transamazônica. O efeito prático desta medida foi o aumento da instabilidade no emprego que, aliada ao descumprimento do depósito do FGTS por parte dos empregadores, transformava a expectativa de poupança propalada pelo Estado em decepção, requerendo do trabalhador capacidade de mobilização, muitas vezes na Justiça do Trabalho, para pelo menos reduzir danos.

4.2 A Justiça do Trabalho na Amazônia

Após o anúncio feito por Getúlio Vargas em primeiro de Maio de 1941, a Justiça do Trabalho se instalou também na Amazônia. Batizada de 8ª Região, “o primeiro endereço da Justiça do Trabalho na Amazônia foi na cidade de Belém do Pará, no largo da Pólvora, hoje Praça da República, nº 29” (BENTES, 2011, p. 248). No entanto, o desenvolvimento e a consolidação da Justiça do Trabalho na Amazônia ocorreram de acordo com as peculiaridades do espaço e dos sujeitos. A Amazônia é marcada por uma exploração capitalista que sempre a colocou intencionalmente como periférica, dissimulada através de expressões como “semi-capitalismo”. Portanto, há grandes diferenças entre o que apresentam os arquivos de regiões urbanas e de capitalismo industrial precoce (para o caso brasileiro) como São Paulo, Campinas, Rio de Janeiro ou Recife, onde se formou uma classe trabalhadora industrial mais organizada e com mais possibilidades de acesso à Justiça e os arquivos estudados nesta pesquisa, construídos sob circunstâncias ainda mais penosas devido ao modelo de desenvolvimento experimentado pela região e agravado pela imensidão territorial.

A estrutura inicial do TRT-8 era composta pelo Conselho Regional do Trabalho da 8ª Região, órgão de segunda instância; Junta de Conciliação¹⁷² e Julgamento do Município de Belém, órgão de primeira instância; e Procuradoria do Trabalho da 8ª Região. A jurisdição do órgão com sede em Belém era vastíssima, correspondendo aos estados do Pará, Amazonas e Acre. Instalada com um Tribunal e duas Varas, sendo uma situada em Belém-PA e outra situada em Manaus-AM, é suposto que a vastidão territorial se tornaria um problema difícil de equacionar e a consequência disso é que o povo amazônico construiu apenas uma vaga ideia do que fosse a Justiça do Trabalho em seus primeiros anos.

¹⁷² Existe um grande debate acerca do caráter conciliatório da Justiça do Trabalho que opõe, pelo menos, duas miradas. Uma que enxerga a conciliação como um engodo, recurso utilizado com sucesso pela classe dominante para pagar menos do que se deve ao trabalhador. Outra que enxerga no caráter conciliatório uma possibilidade de acessar materialmente direitos que, apesar de previstos em lei, são comumente negligenciados pelos empregadores. Cf. HILLESHEIM, Jaime. *Conciliação Trabalhista: ofensiva sobre os direitos dos trabalhadores na periferia do capitalismo*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

Nos anos em que a Transamazônica foi construída (1970-1974), a Justiça do Trabalho 8ª Região, dentro do Estado do Pará, contava apenas com quatro Varas (1ª Instância) em Belém e uma em Santarém. Isso significava dizer que o trabalhador que se sentisse lesado deveria se deslocar até uma destas cidades ou tentar acionar a Justiça Comum de sua localidade.¹⁷³ Postas estas dificuldades e somadas a uma cultura do medo de retaliação por parte de empregadores, a situação do trabalhador se mantinha muito aquém do desejável. Como nos relatou Seu Raimundo, que trabalhou no desmatamento como subempreitado da Construtora Rabello:

“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”.¹⁷⁴

Percebe-se, então, que “existe uma categoria no mundo social, a dos subproletários, que remete a tais condições ao fazer surgir o que ocorre quando a vida se encontra transformada em 'jogo de azar'” (BOURDIEU, 2001, p.270). O sentimento descrito por Seu Raimundo vai ao encontro da expressão de Pierre Bourdieu, resgatada por Hartog, “Homens sem futuro”. De acordo com Hartog:

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)

O medo de trabalhadores de perderem o emprego e, conseqüentemente, os meios de manterem-se vivos com dignidade também apareceram nos arquivos da Justiça do Trabalho. No processo nº 411/79, o reclamante afirmou durante a audiência que tentou resolver amigavelmente a questão de suas férias, pois sabia que "quem reclama contra sua empregadora ela quase sempre dispensa depois". O trabalhador procurou a Justiça no período em que estava gozando as férias (provavelmente pela distância entre Itaituba e Santarém). Este é um caso diáfano da

¹⁷³ Nos casos em que o processo ia para segunda instância era remetido ao Tribunal Regional do Trabalho, saindo da Justiça Comum.

¹⁷⁴ Entrevista realizada na cidade de Goiânia-GO em maio de 2018.

percepção do trabalhador sobre sua fragilidade diante da empresa, que comumente promove retaliações e que, por este motivo, tenta evitar o litígio judicial.

No caso dos trabalhadores subempreitados, a garantia de seus direitos estava ainda mais distante, como pudemos perceber em processos impetrados contra empresas subcontratadas para executar serviços na obra. É o caso da empresa “Desmatadora Cearense”, subcontratada pela Rabello, que fora reclamada em alguns processos¹⁷⁵ e que nos processos nº 281 e nº 382 de 1971 alegou, como defesa por não ter pago os direitos devidos ao trabalhador, o seguinte argumento:

a reclamada poderia solicitar a convocação do litisconsorte, o empreiteiro principal, mas não faz isso em decorrência da celeridade processual que, isso era merecido porque as leis trabalhistas, em caso de inadimplemento do subempreiteiro, que o empreiteiro ainda tem, deixa de cumprir as suas obrigações com o subempreiteiro reclamado.¹⁷⁶

Nesse jogo de empurra-empurra de responsabilidades é o trabalhador, parte mais fraca da relação desenvolvida, que paga o preço. Além dos depoimentos aqui referidos, os arquivos da Justiça do Trabalho nos mostraram que o não pagamento dos direitos dos trabalhadores poderia ser justificado por empresas subcontratadas pelo fato da empresa contratante (no caso, a Rabello) não cumprir sua parte do acordo firmado em contrato de subempreitada. 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. Vejamos aqui a fala de Seu Edson:

Pagava a ninguém, como eu acabei de dizer. O fundo de garantia, a maioria das pessoas recebia quando 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 coisas¹⁷⁷.

¹⁷⁵ Foram consultados 62 processos trabalhistas movidos por trabalhadores da Transamazônica contra empreiteiras entre 1970 e 1979 encontrados nos arquivos da Justiça do Trabalho da 8ª Região, localizado no município de Santarém-PA. Também foram consultados 10 processos trabalhistas movidos por trabalhadores na Justiça do Trabalho da 8ª Região localizada na cidade de Belém-PA. Devido às condições dos arquivos, com muitas pastas destruídas e microfimes mofados, o único critério adotado foi ser um processo movido por trabalhadores da Transamazônica contra empreiteiras da obra.

¹⁷⁶ Termo de Audiência dos processos 381 e 382 de 1971. Arquivo da 1ª Vara da Justiça do Trabalho da 8ª região de Santarém-PA.

¹⁷⁷ Entrevista realizada na cidade de Petrolina-PE em julho de 2010.

Desde a primeira ação trabalhista promovida na Justiça do Trabalho ficou claro que o caminho a percorrer em busca da “justiça” não seria fácil. A primeira ação trabalhista teve origem na data de 6 de Maio de 1941, tendo como desfecho uma conciliação não cumprida. O desembargador José Edílsimo Eliziário Bentes lembra:

Conciliaram no valor de Cr\$ 220.000,00 (duzentos e vinte mil réis), para pagamento “no dia dez do mês de junho vindouro, às quinze horas na secretaria desta junta.” **O acordo não foi cumprido** e com isso, no dia 18 de junho de 1941, era expedido o primeiro “Mandado de Citação para cumprimento de acordo. [...] no dia 24 de junho de 1941, era lavrado o primeiro auto de penhora da Justiça do Trabalho da 8ª Região. ¹⁷⁸

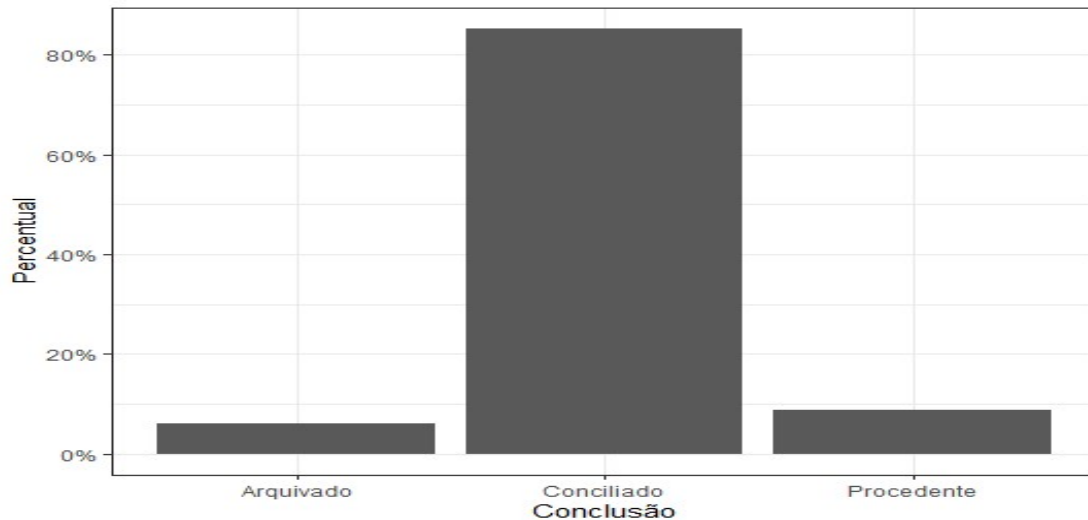
De pronto, a Justiça do Trabalho e, principalmente, a classe trabalhadora enfrentaram uma dura realidade que viria a se manter por muito tempo e que afetou diretamente aos trabalhadores da Transamazônica: o não cumprimento de acordos assinados nas Juntas de Conciliação e Julgamento. Isso significava que o trabalhador teria que continuar mobilizado com a Justiça do Trabalho e esperar que os trâmites fossem executados de acordo com o processo legal. Além da possibilidade real de não receber o pagamento, o trabalhador muitas vezes tinha que arcar com as despesas de deslocamento¹⁷⁹ e alojamento na cidade onde ficava a Junta de Conciliação e Julgamento responsável pela causa. O caráter conciliatório da Justiça do Trabalho, como de costume, se impôs no conjunto dos processos aos quais tivemos acesso no arquivo da Justiça do Trabalho em Santarém-PA. Como podemos observar no Gráfico 1, a seguir, pouco mais de 80% dos processos acabaram em conciliação, enquanto o número de processos arquivados, onde o mérito não foi julgado por causa da ausência da parte reclamante ou por esta solicitar arquivamento devido à resolução da queixa antes da audiência, e o número de processos “procedentes”, aqueles onde o mérito foi levado à julgamento pela falta de conciliação e o trabalhador obteve ganho, giraram abaixo de 10%. No universo de processos consultados, nenhum deles foi considerado “improcedente”,

¹⁷⁸ Audiência dos processos 381 e 382 de 1971. Arquivo da 1ª Vara da Justiça do Trabalho da 8ª região de Santarém-PA.

¹⁷⁹ Dependendo da localidade ou trecho onde estava o trabalhador, o deslocamento poderia levar dias.

quando o juiz leva à julgamento o mérito e considera que a reclamação não tem sentido.¹⁸⁰

Gráfico 1 – Conclusão dos processos envolvendo empreiteiras da Transamazônica

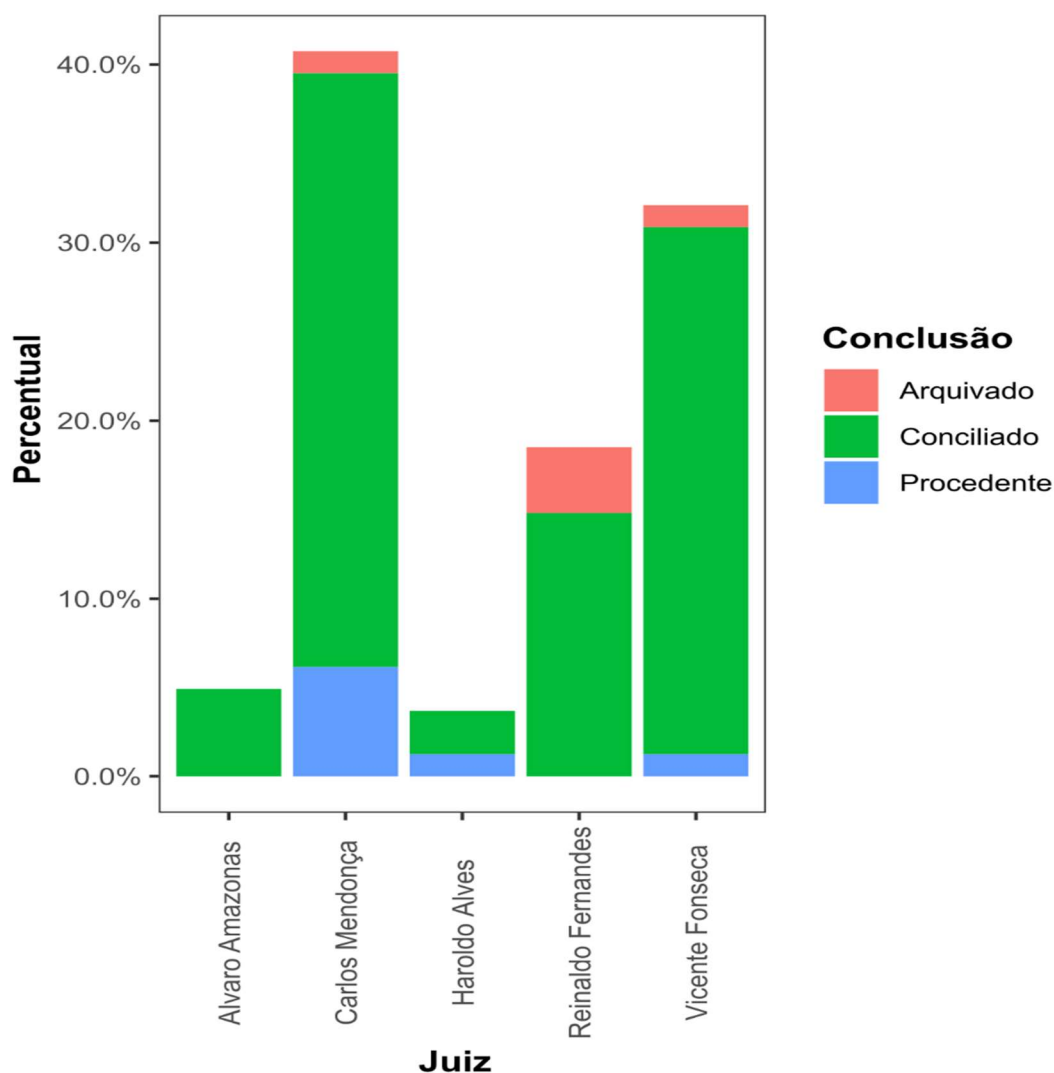


Fonte: Arquivo da Justiça do Trabalho da 8ª Região, Santarém, Pará.

Este mesmo conjunto de processos encontra-se dividido entre cinco juizes entre 1970-1979, sendo que mais de 70% dos processos foram conduzidos por dois juizes. Proporcionalmente, todos tendiam majoritariamente a concluir os processos de maneira conciliatória. A distribuição e conclusão dos processos pode ser observada no Gráfico 2, a seguir.

¹⁸⁰ Apesar de termos acessado o livro de anotação dos Termos de Reclamação, podendo saber o número total de processos impetrados, não tivemos acesso ao número total de processos físicos. O gráfico foi construído a partir da amostragem de 82 processos completos aos quais tivemos acesso.

Gráfico 2 – Distribuição e conclusão dos processos por juízes e situação final



Fonte: Arquivo do TRT-8 1ª Vara de Santarém-PA

Retomamos outra fala de Seu Edson: “Eu saí da empresa, passei 75 dias sem eles quererem me pagar, aí eu fui na justiça de Santarém. Aí negocieei, me pagaram o fundo de garantia. Só depositaram depois que eu fui na justiça”. Seu Edson foi obrigado a se deslocar de Itaituba para Santarém, num trajeto fluvial que dura entre 14 e 16 horas de viagem¹⁸¹, percorrendo mais de 300 quilômetros de distância. Seu Edson foi obrigado a arcar com todos os gastos necessários ao seu deslocamento e acomodamento em Santarém. Apesar de todas as dificuldades encontradas, muitos trabalhadores lesados em seus direitos enxergaram na Justiça

¹⁸¹ Durante a pesquisa de campo tive a oportunidade de fazer a viagem de Itaituba para Santarém por meio fluvial.

do Trabalho a oportunidade de reverter ou diminuir os prejuízos gerados pelas ilegalidades empresariais.

É sintomático que não haja, dentro do universo de processos consultados, nenhum processo movido por trabalhadores com cargo de chefia nos canteiros, como era o caso de engenheiros. Apesar do número de trabalhadores com baixa qualificação ser muito superior ao número de trabalhadores especializados em circunstâncias como a que analisamos, essa ausência deve trazer significados. Isso aponta para um possível tratamento diferenciado dispensado aos trabalhadores de acordo com sua hierarquia no contexto da obra, como já perceptível no relato do engenheiro Dalvâneo citado anteriormente. O único processo encontrado no arquivo do TRT-8 da Vara de Santarém, cujo reclamante é um profissional de nível superior é o processo nº 194/72, movido por um dentista contra a Construtora Rabello e que acabou conciliado.

Nos arquivos do TRT-8 encontramos o processo nº 260/74 (Figura 16), 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 CTPS (Carteira 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.

Figura 16 - Termo de reclamação do processo nº 220/74 da 6ª Junta de Conciliação e Justiça de Belém

2253

PROTÓCOLO
Reclamação Nº 260/74
Data de 18/03/74

TERMO DE RECLAMAÇÃO

Aos _____ dias do mês de _____ de 1974

Junta de Conciliação e Julgamento de Belém, MARIA ASSUNTA DA SILVA HORAIS, viúva
casada Maria Assunta da Silva Horais, prof. N.º _____
sécia N.º _____, que apresentou a seguinte reclamação contra CONSTRUTORA RABELO S/A
domiciliada na Rua Francisco Gomes esquina de _____

O Esposo conteste para trabalhar para a pedra usada no dia 25 de abril de 1973, percebia a Cr\$ 1.500,00 por Mes e teria mais direito a gratificação no fim do serviço, e espouse da reclamante faleceu em serviço, na cidade de Itaituba, no dia 25 de julho de 1973

RECLAMA:	
Férias.....Cr\$	260,00
F.G.T.S.....	234,00
Grat. Natal.....	500,00
Salário Família.....	96,00
Grat. Retida.....	500,00
Anot. Cart. Trabalh.....	113,00
TOTAL.....Cr\$	1.699,00

Rua _____ nº _____ -
Belém - PA

Em para constar, lavrei o presente termo que val por mim e pelo reclamante assinado.

Maria Assunta da Silva Horais *Rabello*

Termo de reclamação do processo nº 260/74 da 6ª Junta de Conciliação e Justiça de Belém. Fonte: Arquivo TRT-8 Belém.

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 à sua família o não recebimento dos benefícios previstos na lei, desfecho que comumente desconfigura toda a estrutura familiar. A defesa da empreiteira argumentou:

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, através de comunicação entre as Varas do Trabalho de Santarém-PA e Belém-PA que a reclamante já havia ingressado anteriormente com demanda idêntica na Comarca de Santarém, demanda esta já com sentença transitada em julgado¹⁸² e, portanto, protegida pelo manto da coisa julgada, pelo que, não sendo possível se rediscutir a matéria, houve o arquivamento do novo processo. A ação deliberada de um trabalhador (ou seu representante) procurar Varas da Justiça do Trabalho localizadas em cidades diferentes com a mesma causa aponta para a construção de estratégias de ação e usos da Justiça do Trabalho. O contato com a Justiça do trabalho e os sujeitos que nela circulam contribuiu para a percepção de possíveis brechas na Justiça do Trabalho (comunicação entre Varas do trabalho) e a tentativa de utilização destas para reverter uma decisão anterior desfavorável ou dobrar ganhos, ainda que em desacordo com a norma legal, demonstra certo grau de sofisticação.

O processo 260/74 também é revelador, através dos autos do processo, da prática da subempreitagem. O termo de audiência trás que a advogada da reclamante afirmou em audiência que:

¹⁸² Não possível encontrar nos arquivos da Justiça do Trabalho de Santarém o primeiro processo provocado pela senhora Maria Augusta nesta Justiça, portanto não sabemos se o processo anterior foi considerado procedente ou improcedente. No entanto a tentativa posterior de procurar a Justiça do Trabalho da cidade onde o trabalhador havia sido contratado nos leva a crer que a primeira tentativa tenha sido considerada improcedente.

O reclamante foi contratado nesta cidade (Belém-PA) pelo senhor Hilário Pereira da Silva, que o senhor Hilário era empregado da reclamada incipiente encarregado de contratar trabalhadores. Que o contrato em Belém foi verbal. [...] INTERROGADO disse o representante da reclamada incipiente: que a firma acionada não possui escritório nesta cidade; que o único representante da incipiente nesta cidade é o próprio depoente; que o depoente trabalha apenas para a incipiente; que durante o depoente representar a firma nenhuma pessoa foi contratada nesta cidade para trabalhar no interior. [...] Que o senhor Hilário é mencionado no depoimento da representante do exceto não trabalha para firma do incipiente, a não ser como **sub-empregado, que o senhor Hilário contrata os seus empregados por sua conta para executar determinados serviços para a incipiente; Que os preços desses serviços são acertados previamente entre a firma e o senhor Hilário.**¹⁸³

Na prática, a alegação da construtora Rabello, empresa licitada para execução da obra, visa eximir a empresa de qualquer responsabilidade sobre o que acontecia com o trabalhador que estava executando o serviço pelo qual a empreiteira foi contratada e que se encontrava na outra ponta da relação de trabalho. É um típico caso em que as grandes empresas se utilizam de atravessadores para aumentar a possibilidade de lucros através da precarização da relação laboral e do não recolhimento fiscal.

Como já mencionado anteriormente, as falas de seu Edson e seu Raimundo que trabalharam para a mesma empresa acionada pela senhora Maria Augusta, também são reveladoras da situação encontrada pelos trabalhadores contratados por intermediários. Estes estavam jogados num meio hostil à presença humana, desprovidos de equipamentos de proteção individual, impedidos de se comunicarem 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.

As fontes testemunhais e judiciais indicam que havia sistematicamente, por parte das empreiteiras, a contratação informal de trabalhadores para prestação de serviços e que, por sua condição informal, não possuíam registros em Carteira de Trabalho, não recolhendo impostos e em desacordo com as leis trabalhistas em vigência.

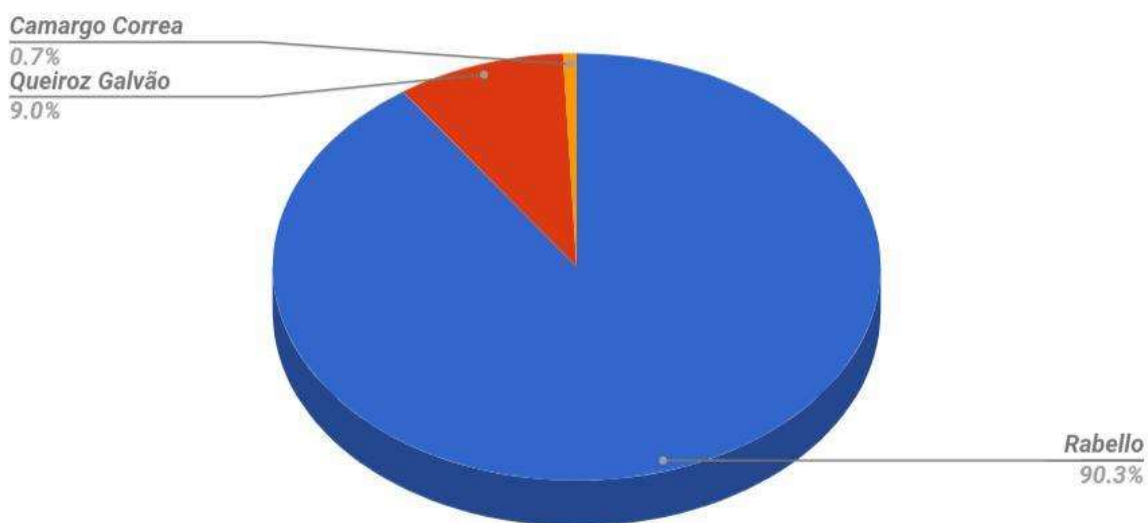
Essas situações tornavam ainda mais precárias as condições para o

¹⁸³ Termo de Audiência do processo 260/74 realizada no dia 29 de abril de 19774. A página citada encontra-se no apêndice 4. Grifo nosso.

exercício profissional, além de deixarem escapar certo temor em cobrar da empresa os direitos previstos legalmente. A Construtora Rabello, citada nos exemplos anteriores, é a mais acionada na Justiça do Trabalho de Santarém ao longo da década de 1970 (período que compreende as ações trabalhistas promovidas por trabalhadores envolvidos na obra da Transamazônica), como podemos ver no Gráfico 3, com base nos dados da 1ª Vara da Justiça do Trabalho de Santarém-PA.

Gráfico 3 – Construtoras reclamadas na Justiça do Trabalho

Construtoras Reclamadas



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

Algumas empresas atuaram em trechos muito distantes de qualquer centro urbano e, principalmente, distantes de alguma Junta de Conciliação e Julgamento. Isso pode ter refletido nos números de ações impetradas contra essas empresas, que acabavam se beneficiando das dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores para iniciar um processo trabalhista na região amazônica.

Nesse sentido, seria compreensível que a Construtora Rabello, por ter atuado no trecho que estava relativamente mais próximo da Junta de Conciliação e Julgamento de Santarém, tivesse sido mais cobrada na Justiça do Trabalho. Todavia, o quase monopólio das ações impetradas na Justiça do Trabalho possui outras razões. A empresa, fundada em 1944, se tornou uma das maiores empreiteiras brasileiras e foi uma das principais construtoras da capital Brasília e da

rodovia Belém-Brasília, entrou em crise financeira durante a ditadura civil-militar e acabou com um processo de falência posteriormente.

Para Campos durante o governo de Juscelino Kubitschek,

a Rabello seguiu JK no governo estadual, realizando obras rodoviárias e, quando de sua gestão à frente da União, ficou incumbida da construção de todo o eixo monumental de Brasília, incluindo os palácios do Planalto e Alvorada, o que fez com que ela subempreitasse algumas obras da nova capital. (CAMPOS, 2012, p. 102)

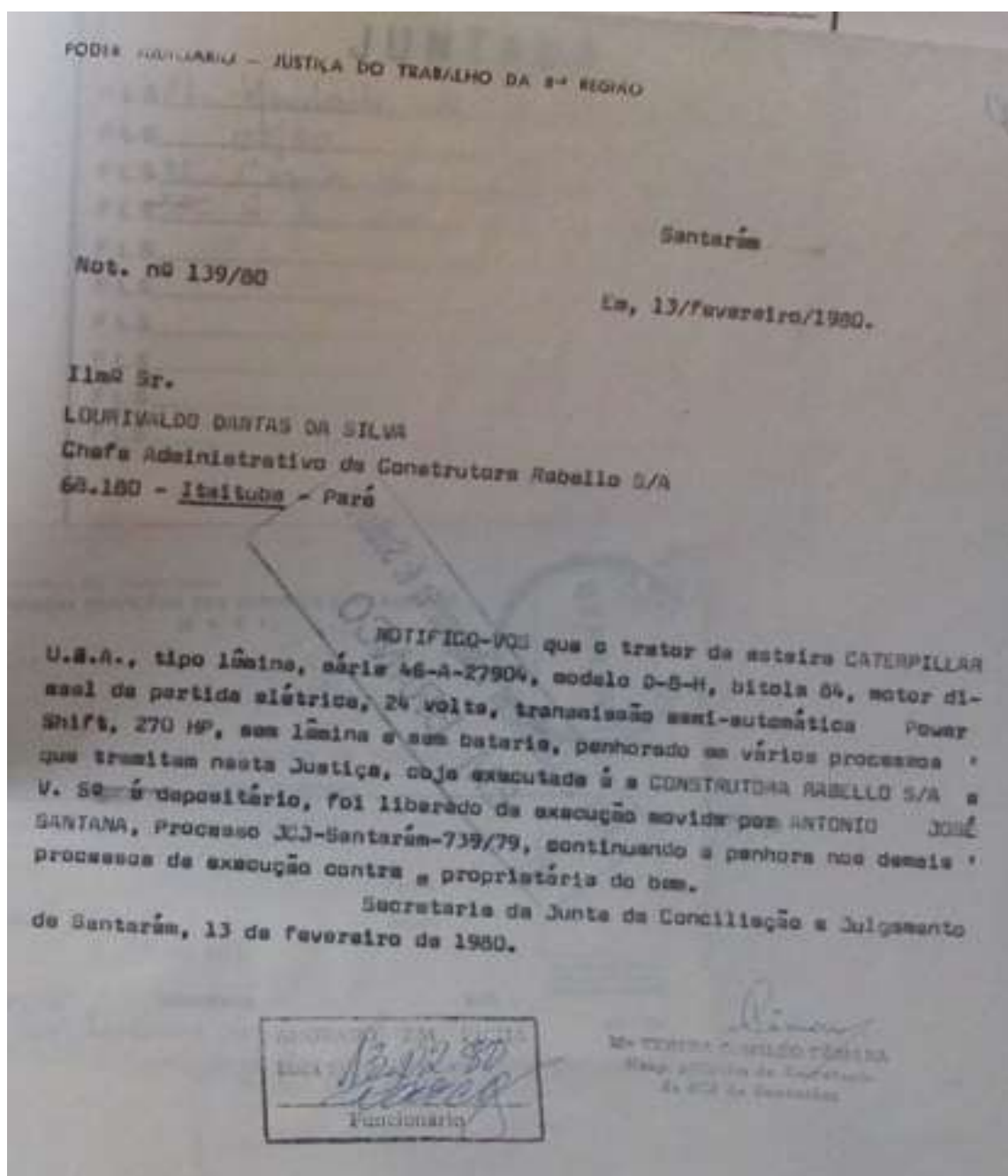
Segundo Carvalho, citado por Campos, as relações que a empresa possuía com JK poderiam estar entre os motivos da crise da empreiteira após o golpe de 1964:

Você quer ver uma empresa que foi para o brejo porque não teve boas relações políticas? Foi a Rabello. A Rabello era ligadíssima ao Juscelino; construiu Brasília, construiu a São Paulo-Curitiba, construiu a Belo Horizonte-São Paulo etc... Era amiga de Juscelino. Sua queda começa com Jânio Quadros, se completando com a revolução de 64. [...] Nessa nossa área, o esquema político funciona. Então, o Marco Paulo Rabello (presidente da Rabello) tinha bom relacionamento com Juscelino. Nesta época houve um 'boom' de obras em todos os setores e o Marco fez uma senhora empresa. Ele era um senhor empresário. Posteriormente, em decorrência desse fato, com a revolução de 64, o Marco ficou de certa maneira marginalizado em termos políticos. Isto devido às suas vinculações pessoais com o Juscelino. Então, ele foi muito podado, muito cortado. (CARVALHO, Luiz Maklouf apud CAMPOS, 2012, p. 103).

Para Pedro Campos, “a decadência da Rabello a partir de então tomou uma trajetória irreversível” (CAMPOS, 2012, p. 104). O processo de decadência da empresa é visível através dos arquivos da Justiça do Trabalho da 8ª Região. Encontramos uma série de processos movidos contra a empreiteira ao longo da década de 1970, cujos acordos não tinham sido cumpridos.

Em alguns casos, já não havia bens da empresa para penhora ou havia bens, como tratores, penhorados em mais de um processo, como no processo nº 739/79.

Figura 17 - Notificação nº 139/80, liberando o bem da penhora

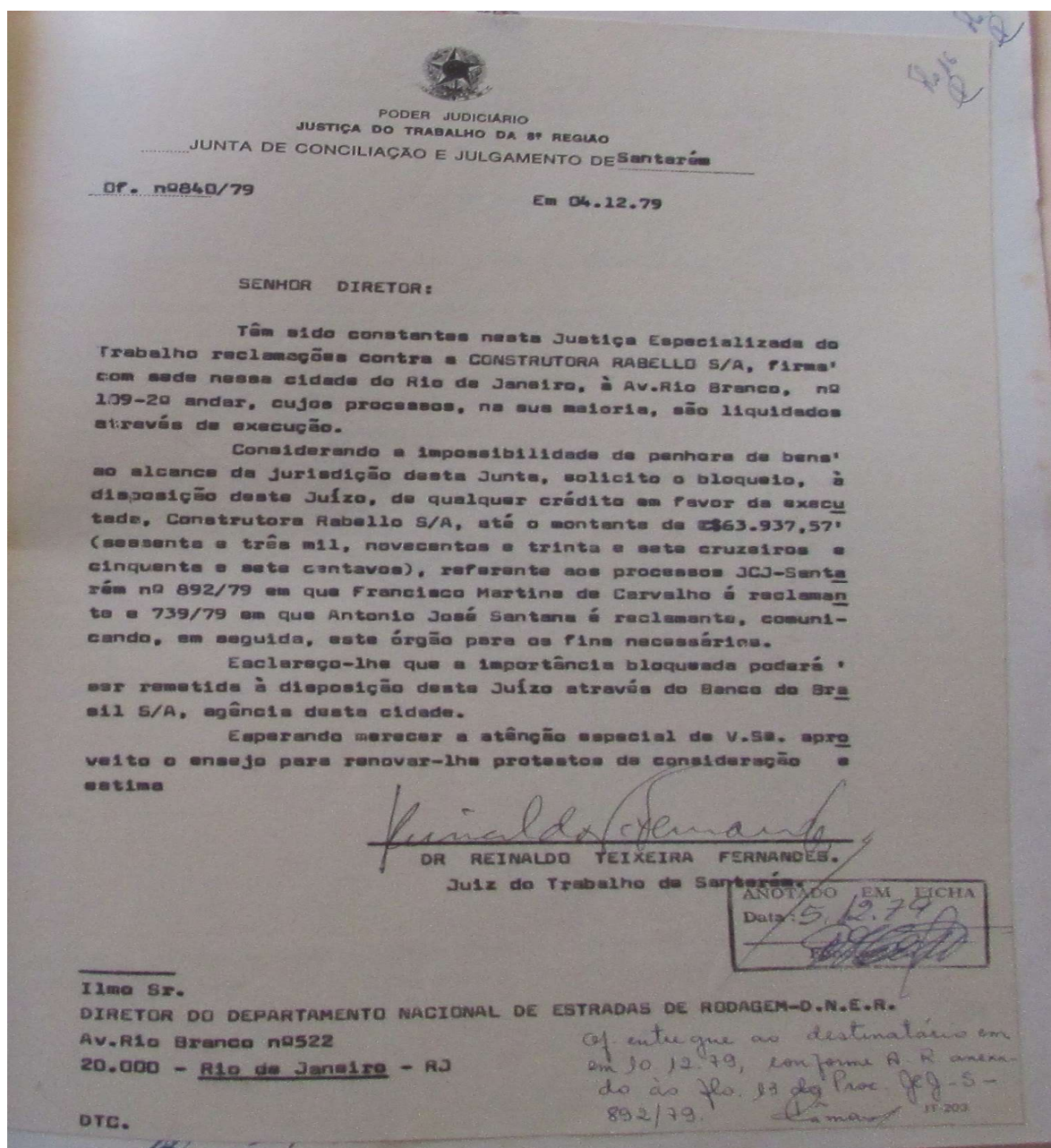


Notificação nº 139/80, liberando o bem da penhora. Fonte: Arquivos da 1ª Vara de Justiça do Trabalho de Santarém-PA (TRT-8). Acervo pessoal.

Devido à recorrência de ações trabalhistas que acabavam em execução de penhora contra a construtora Rabello, em fins da década de 1970 os juízes passaram a emitir ofícios para o DNER e bancos onde pudesse haver algum recurso da empresa que pudesse ser utilizado para quitação de seus débitos com

os trabalhadores. É o caso do processo nº 739/79, onde o Juiz Dr. Reinaldo Teixeira Fernandes enviou o ofício nº 840/70 (Figura 18)

Figura 18 - Ofício nº 840/70

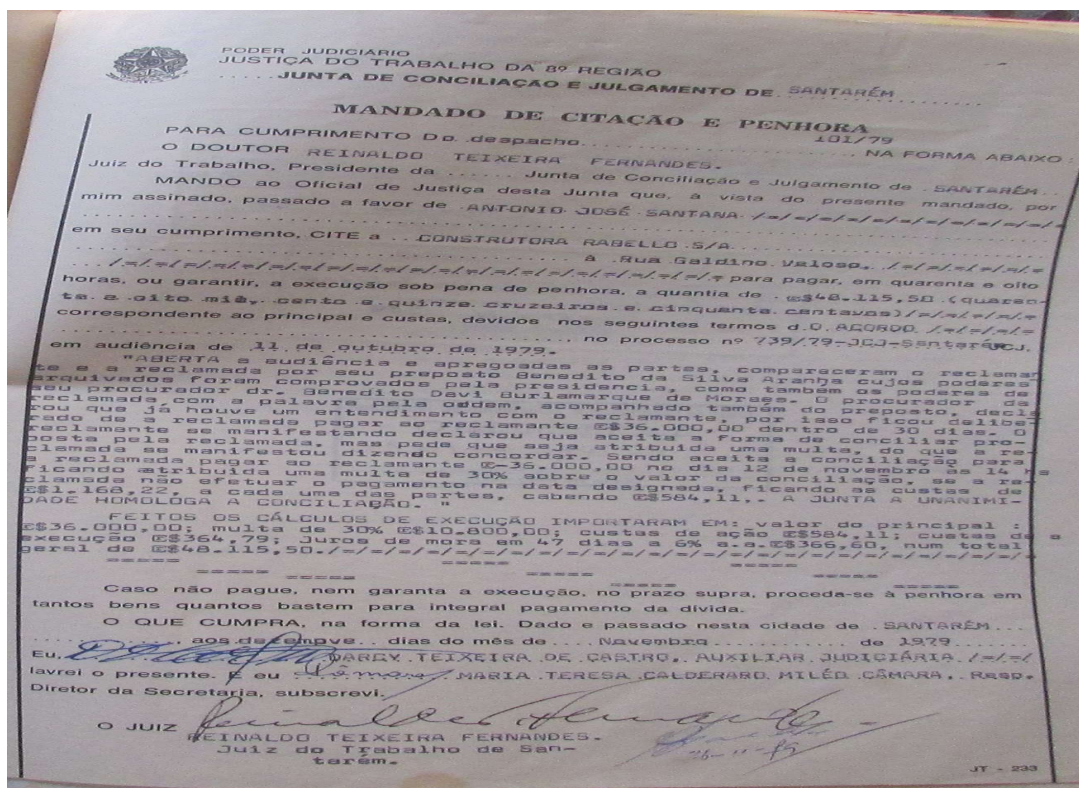


Ofício nº 840/70. Fonte: Arquivo da 1ª Vara da Justiça do Trabalho de Santarém (TRT-8). Acervo pessoal.

O referido processo nº 739/79 também não é um processo comum. A imensa maioria dos processos conta com transcrições muito simples, com meia ou uma página datilografada, onde as partes se limitam a dizer se conciliam ou não. Poucas vezes apresentam informações mais completas acerca da rotina de trabalho,

motivos de demissão ou outros elementos relevantes para o processo judicial. Fugindo ao padrão de transcrição das audiências, neste processo houve maior protagonismo do trabalhador. A audiência terminou em conciliação, no entanto, apesar de aceitar o acordo, o reclamante, senhor Antônio José Santana requereu que fosse adicionada uma cláusula prevendo pagamento de multa em caso de não cumprimento do acordo conciliado. Esta atitude aponta para a construção da experiência coletiva de classe. Após sucessivas experiências coletivas frustradas, alguns sujeitos se utilizam da experiência coletiva para desenvolver estratégias individuais (que podem vir a se tornar coletivas), como no caso do senhor Antônio. Na sequência do processo pudemos perceber que a adição da multa foi estratégica e bem sucedida, uma vez que a empresa não cumpriu o acordo e o Juiz Dr. Reinaldo Teixeira Fernandes expediu o Mandado de Citação e Penhora (Figura 19) com a cobrança de multa de Cr\$ 10.800,00 (30% do valor acordado), custas de ação Cr\$ 584,11,00, custas de execução Cr\$ 364,19, juros de mora em 47 dias a 6% ao ano Cr\$ 366,60 com total de Cr\$ 48.115,50.

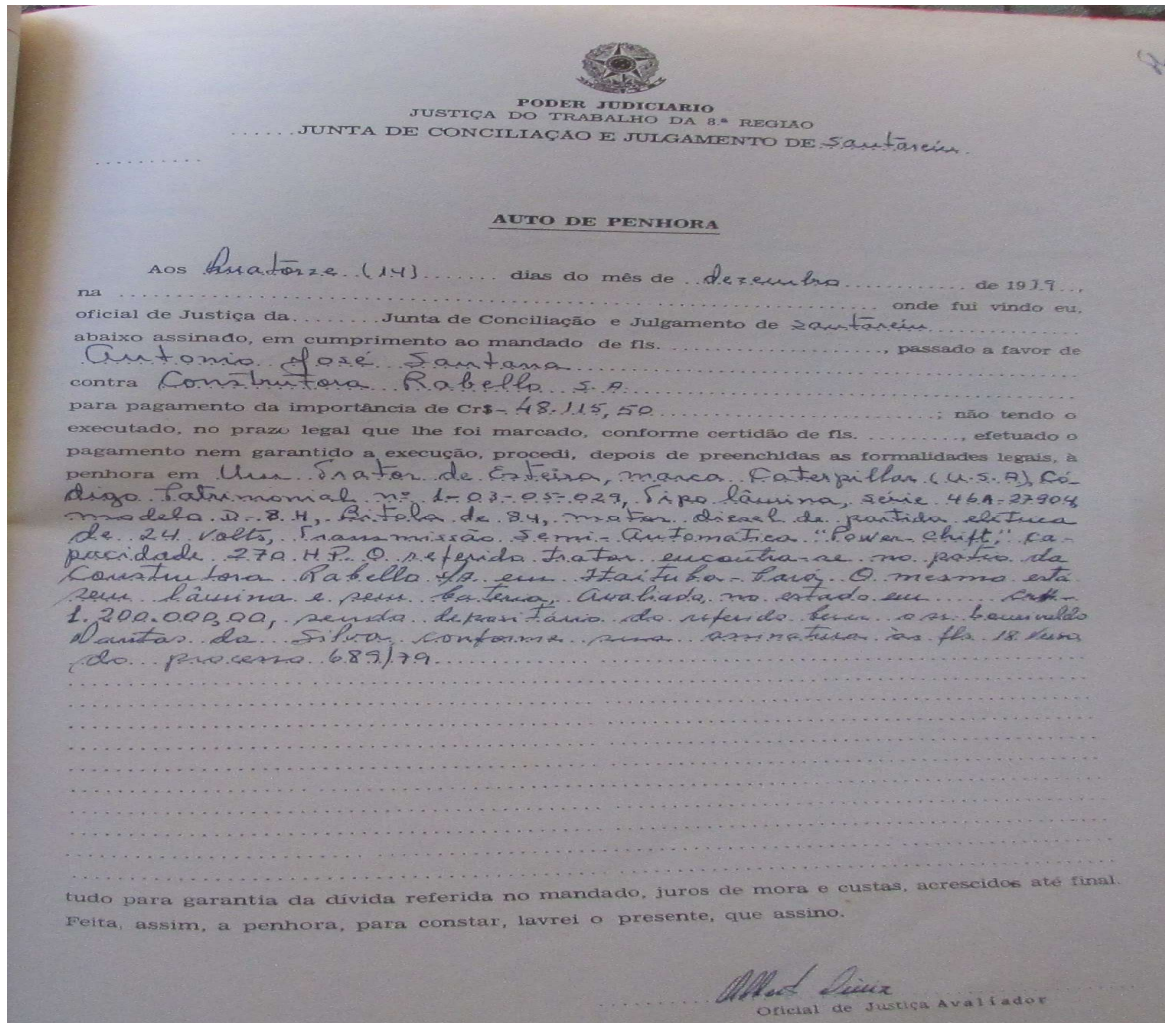
Figura 19 - Mandado de Citação e Penhora do processo nº 739/79



Mandado de Citação e Penhora do processo nº 739/79. Fonte: Arquivo da 1ª Vara da Justiça do Trabalho de Santarém (TRT-8). Acervo pessoal.

O oficial de justiça emitiu um Auto de Penhora de um trator esteira Caterpillar avaliado em Cr\$ 1.200.000,00. A empresa acabou pagando ao trabalhador com valores de Cr\$ 948,90 e outro de Cr\$ 584,11 e Cr\$ 47.166,60 depositados em poupança na Caixa Econômica Federal e o juiz liberou da execução de penhora (Figura 20). Todos os comprovantes foram anexados ao processo.

Figura 20 - Auto de penhora referente ao processo nº 739/79



Auto de penhora referente ao processo nº 739/79. Fonte: Arquivo da 1ª Vara da Justiça do Trabalho de Santarém (TRT-8). Acervo pessoal.

A mesma experiência de classe que tornou trabalhadores mais aptos a utilizarem os recursos da Justiça do Trabalho também serviu para fortalecer estratégias da classe patronal no sentido de garantir maiores lucros, ainda que significasse prejuízos para os trabalhadores. O Desembargador Dr. José Eliziário Bentes contou que entre as décadas de 1970 e 1980 percebeu comportamentos

peculiares por parte de empresas que possuíam um contingente grande de trabalhadores.

Ainda na década de oitenta, mas também na década de setenta, especialmente no início da década de oitenta, nós tínhamos aqui na região Norte do Brasil uma empresa, não sei se posso até citar nome, acho até que não, né? Uma empresa que... digamos tinha um projeto muito importante na região norte do Brasil e ela tinha um contingente razoável de empregados. [...] Em certo momento, em conversa amistosa com profissionais que atuavam nessa empresa e nessa área eles me declararam que, por exemplo, de duzentos empregados que são dispensados a empresa não faz a regular rescisão do contrato. Quando eu falo regular, estabelecer o TRCT, que é o Termo de Rescisão de Contrato de Trabalho, fazendo o pagamento daqueles, daquelas parcelas que aquele trabalhador dispensado tem direito de receber. E aí eles vinham reclamar na Justiça do Trabalho. Por que? Porque se aquele empregado tivesse direito a cem, quando chegasse aqui ele ia aceitar uma conciliação de cinquenta. Então, eles ganhariam com 50%. Então, veja que havia, portanto, uma intenção deliberada em não honrar os direitos do trabalhador empregado, especial o ex-empregado baseado nessa situação concreta que ocorria.¹⁸⁴

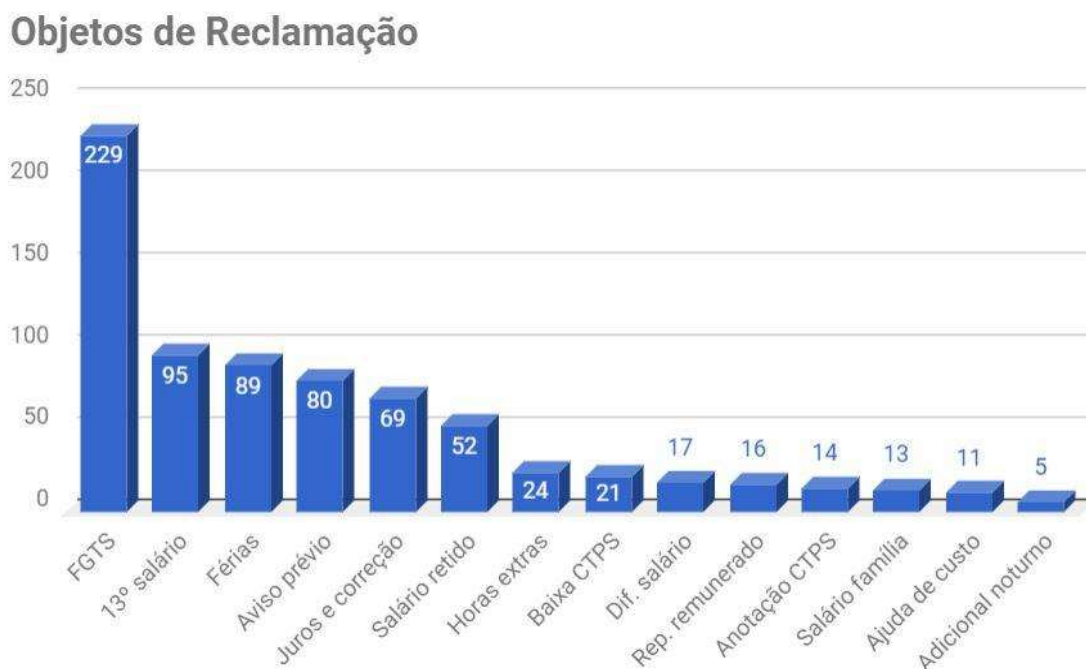
A fala do desembargador não se refere diretamente a alguma empreiteira da Transamazônica, mas joga luz sobre as práticas identificadas no acervo arquivado. Muitas vezes, além de conciliar abaixo do que era devido, a demora em conseguir procurar a Justiça implicava na prescrição de alguns direitos, como ocorreu no processo nº 815/79, onde a conciliação foi feita abaixo do montante pedido pelo trabalhador com base na prescrição do direito sobre recebimento de horas extras.

O que aponta para utilização, por parte dos empresários, dos expedientes legais para obtenção de lucros ilegais. No curso da pesquisa fomos surpreendidos com um dado importante e cuja interpretação pode ampliar o entendimento sobre as práticas das empresas construtoras em relação aos seus funcionários. A maior parte das ações trabalhistas movidas contra empreiteiras que atuavam na obra tinham como objeto de reclamação, entre outras queixas, o não recolhimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

O gráfico 4 apresenta dados do Tribunal Regional do Trabalho do Pará da 1ª Vara de Santarém-PA.

¹⁸⁴ Entrevista realizada em março de 2019 na sede do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região, Belém-PA.

Gráfico 4 – Objetos de reclamação



Fonte: Tribunal Regional do Trabalho do Pará da 1ª Vara de Santarém-PA.

A prática do não recolhimento do FGTS dos trabalhadores encontra ressonância na fala de seu Edson, já citada. A retomamos aqui:

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.¹⁸⁵

Seu Edson sugere que o montante de processos encontrados nos arquivos do TRT pode não corresponder ao quantitativo dos trabalhadores lesados em seus direitos. Além disso, leva sentido positivo sobre a hipótese de que as empresas se utilizavam da dificuldade de acesso à Justiça do Trabalho para potencializar seus lucros ilegalmente.

Esta perspectiva só é factível graças ao recurso da oralidade, que ao permitir ecoar vozes outras que aquelas do documento formal oferecem ao historiador uma releitura do passado com potência para a possibilidade de um “acerto de contas

¹⁸⁵ Entrevista realizada na cidade de Petrolina-PE em julho de 2010.

com a memória”. Essas fontes orais e documentais apontam para um intencional e sistemático desrespeito com a legislação trabalhista. O não pagamento de direitos como o FGTS forçaria o trabalhador a provocar a Justiça, servindo de espécie de primeiro filtro para separar os que veriam e os que não veriam seus direitos respeitados. Após a passagem pelo primeiro filtro, o trabalhador se via como lado mais frágil na hora de costurar uma conciliação, tendendo a abrir mão de parte de seus vencimentos e, muitas vezes, após o acordo assinado ainda restava a expectativa de seu cumprimento ou não. Ou seja, grosso modo a estrutura existente favorecia as empresas, apesar das invertidas conquistadas por trabalhadores.

O excesso de horas trabalhadas, tão repetido nos depoimentos dos trabalhadores já citados, também apareceu nos documentos dos arquivos da Justiça do Trabalho. Nestes casos, chamou a atenção o fato de trabalhadores descreverem no termo de reclamação¹⁸⁶ a carga horária excessiva, mas reclamarem apenas o depósito de FGTS. São os processos: nº 614/74, nº 271/75, nº 334/75, nº 352/75, nº 306/75 e nº 305/75.

Nos quatro primeiros processos os reclamantes afirmam trabalhar, em média, 15 horas por dia e no último o reclamante alegava trabalhar, como motorista, 18 horas por dia (Figura 21). No primeiro caso, a causa foi à mérito e, apesar de alegar não haver provas de que se trabalhava 15 horas por dia, o Juiz Vicente Malheiros Fonseca considerou a causa procedente, beneficiando o trabalhador.

Nesses casos, a dificuldade de levantar provas documentais ou testemunhais, a falta de assessoria por parte de um advogado ou do servidor que tomava as reclamações poderia significar prejuízos para o trabalhador.

¹⁸⁶ Foram catalogados 283 termos de reclamação relativos à processos movidos por trabalhadores da Transamazônica contra empreiteiras da obra e encontrados no arquivo do TRT da 8ª Região localizado no município de Santarém-PA.

Figura 21 - Termo de reclamação do processo nº 305/75

Junta de Conciliação e Julgamento de Santarém
PROTÓCOLO G.C. AL
 RECLAMAÇÃO nº 305/75
 Livro 8 Fila 138
 16 de maio de 1975
 REGIAO

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO — 88. REGIAO

PROCESSO JCJ-SANTARÉM
 Nº 305/75 **TERMO DE RECLAMAÇÃO**

Aos 16 dias do mês de junho de 1975 compareceu, perante a JUNTA DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DE SANTARÉM, **EXPEDITO MENDES RIPARDO** (reclamante), Motorista, Casado, Brasileiro, residente à Avenida Cuiabá nº 1596 - B. da Liberdade, portador da Carteira Profissional nº 70363, Série 330, e apresentou reclamação contra **CONSTRUTORA RABELLO S.A.**, com endereço à Trav. Francisco Correa nº 219 - Santarém.

DECLARANDO O SEGUINTE: -
 ADMISSÃO: 27 / 08 / 73
 OPÇÃO: 27 / 08 / 73
 SAÍDA: 09 / 02 / 74
 SALÁRIO: R\$-3,00 p/hora
 FORMA DE PAGAMENTO: semanal
 HORÁRIO DE TRABALHO: 18 hs. p/dia

ALEGA que trabalhou para a reclamada em 2 contratos distintos, um no período de 27.08.73 a 17.09.73 e outro de 08.10.73 a 09.02.74, onde cumpria um horário médio de 18 horas por dia, trabalhando durante todos os domingos e feriados compreendidos nos períodos, 20 domingos e 6 feriados, percebendo no primeiro período R\$-1,70 por hora, de 08.10 a 04.11.73 R\$-2,00 e de 05.11.73 a 09.02.74 R\$-3,00 por hora. Com base nos dados mencionados, e considerando que foi dispensado,

RECLAMA

DEPÓSITOS DO FGTS.....R\$-825,40.

O reclamante ficou ciente de que deverá comparecer à audiência designada para o dia 30 / 06 / 1975, às 15:00 horas, e que, para prova de suas alegações, poderá trazer no máximo três (3) testemunhas.
 E, para constar, foi lavrado o presente Termo, que vai assinado pelo reclamante e por mim subscrito.

Expedito Mendes Ripardo
 RECLAMANTE

[Assinatura]
 REPRESENTANTE LEGAL

Termo de reclamação do processo nº 305/75. Fonte: Arquivo da 1ª Vara da Justiça do Trabalho de Santarém (TRT-8).

Segundo alguns trabalhadores, a Construtora Rabello abandonou parte do maquinário à beira da rodovia, formando uma espécie de cemitério de tratores e maquinário. Seu Raimundo¹⁸⁷, conhecido como “Quebra-Côco”, nos disse:

A Rabello, é que nem eu te falei, a vantagem de... do governo dar prioridade pra não cobrar imposto das fábrica e ir... e cobrar, e comprar mais ba... muito barato, na época... né?! Ela deixou máquina aí rodando, patrol, pá mecânica, é... trator. Teve nego aqui, nego em Itaituba que enricou pegando as coisa lá e... e vendendo. Veio gente de Manaus pegar as coisa [sic] lá. [...] Ficou tudo no... na beira da Transamazônica, o acampamento... sempre os acampamento era na beira da estrada, sempre tinha pista de avião e tudo, pra pra... pra [incompreensível] da firma. Ficou tudo lá jogado, no acampamento lá.¹⁸⁸

¹⁸⁷ Seu Raimundo é conhecido como Quebra-Côco e trabalhou na construtora EIT como operador de maquina no trecho de Itaituba-PA. Após o fim das obras foi contratado pelo DNER, onde se aposentou como servidor público. Entrevista realizada em Itaituba em maio de 2019.

¹⁸⁸ Entrevista realizada em Itaituba-PA na data 30/05/2018.

Uma parte importante do maquinário da empresa acabou sendo utilizado para o pagamento de dívidas trabalhistas, como vimos nos processos consultados. Outra parte acabou abandonada pela empresa, em um movimento que indica ter relação direta com a crise financeira que a empresa enfrentou no curso das décadas de 1970 e 1980. Apesar do caso da Rabello, o período que vai de 1964 a 1985 foi marcado pela ascensão de grandes empreiteiras nacionais que passaram a atuar também fora do Brasil.

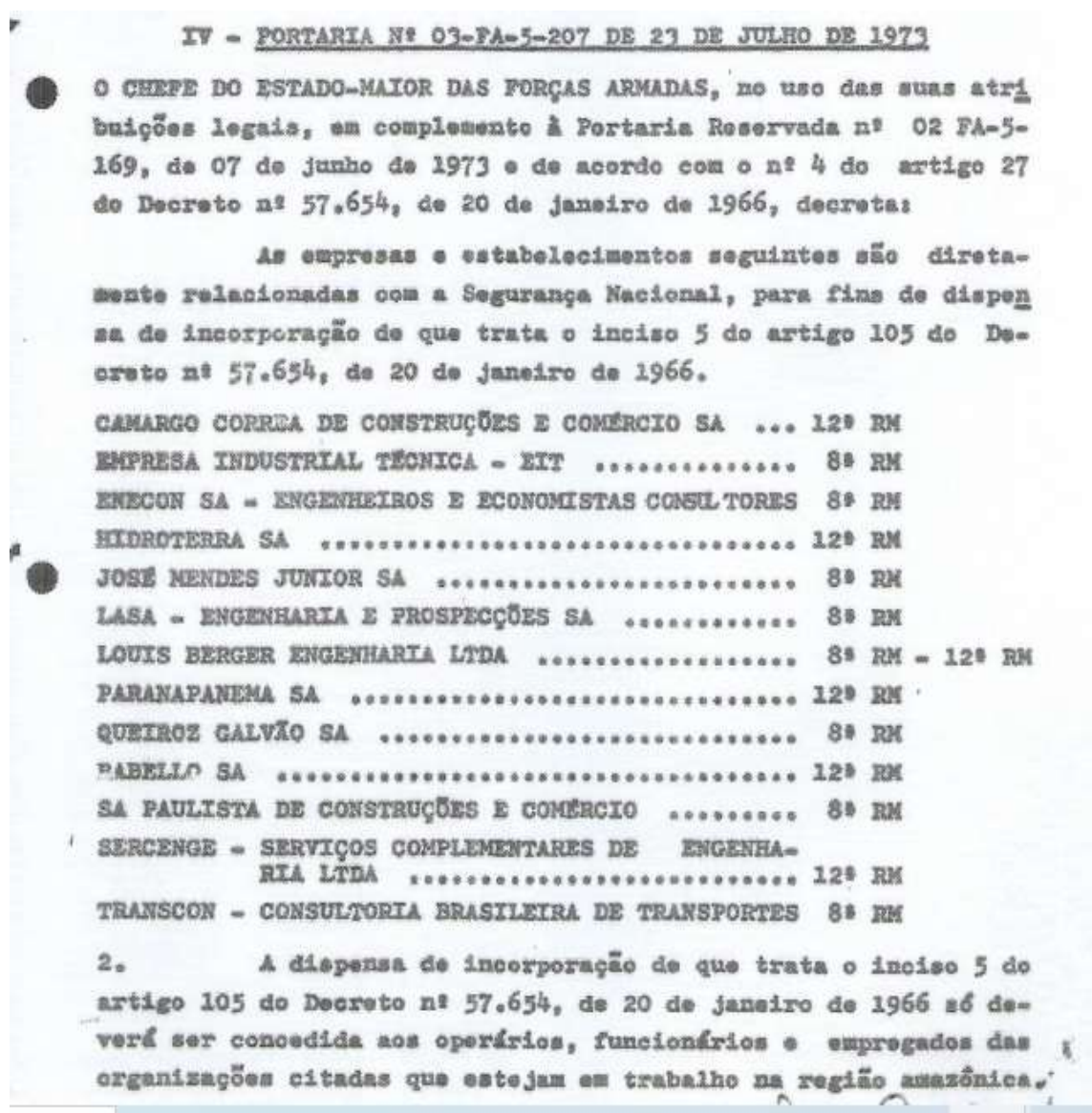
Estradas, usinas hidrelétricas e nucleares foram grandes obras marcadas pelo desenvolvimento de saberes práticos por parte das empresas brasileiras acompanhado de sistemático desrespeito às leis trabalhistas. Os estudos que apontam para o caráter civil de colaboração com o regime, como os referidos trabalhos de René Dreifuss *1964: a conquista do Estado* e de Pedro Campos, *A Ditadura dos Empreiteiros*, recentemente ganharam outras contribuições, a partir de documentos encontrados no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e revelados pela jornalista Denise Assis (Figura 22).

As três portarias, assinadas por chefes do Estado Maior do Exército, sendo um deles o General Orlando Geisel, irmão do ex-presidente militar, General Ernesto Geisel. Segundo Assis:

Os documentos liberam empresas para conceder o certificado de "dispensa de incorporação", até então prerrogativa exclusiva das Forças Armadas. [...] A segunda (portaria), de 23 de junho de 1973, trata especialmente de incluir algumas firmas de engenharia, também como descrito no documento, "com atuação na região amazônica". Tudo leva a crer, na construção da rodovia Transamazônica.¹⁸⁹

¹⁸⁹ Matéria escrita pela jornalista Denise Assis para o coletivo Jornalistas pela Democracia com o título: *Boletins Reservados do Exército vinculam empresas à política de segurança nacional*. Disponível em: [ps://www.brasil247.com/blog/boletins-reservados-do-exercito-vinculam-empresas-a-politica-de-seguranca-nacional](https://www.brasil247.com/blog/boletins-reservados-do-exercito-vinculam-empresas-a-politica-de-seguranca-nacional) Acesso em: 12/10/2020.

Figura 22 - Portaria nº 03-FA-5-207 de 23/07/1973



Portaria nº 03-FA-5-207 de 23/07/1973. Fonte: Arquivo Nacional.¹⁹⁰

Sob a justificativa de se tratarem de empresas que tinham sua atuação “relacionada diretamente com a segurança nacional”, as empreiteiras que atuavam na Amazônia ganhavam status oficial de colaboradoras do regime. Há casos estudados de colaboração de grandes empresas em relação à repressão dos trabalhadores, como o famoso caso da Volkswagen, denunciado na Comissão Nacional da Verdade e reconhecido pela própria empresa e da FIAT, que colaborou com a espionagem para o DOPS passando informações de trabalhadores¹⁹¹.

¹⁹⁰ Os documentos foram revelados pela jornalista Denise Assis e gentilmente cedidos.

¹⁹¹ Cf. Reportagem especial do *The Intercept Brasil*, produzida pelos jornalistas Janaina Cesar, Pedro Grossi, Alessia Cerantola e Leandro Demori ao longo de um ano de pesquisa realizada no Brasil e na

Cabe destacar que a portaria de 1969 previa que os empresários apresentariam o projeto justificando sua participação nos grupos de empresas credenciadas, ou seja, os empresários que queriam colaborar é que procuravam o Estado. Para Denise Assis (Informação verbal)¹⁹², muitas vezes o intuito dessas empresas era colaborar com o regime, em parceria com a unidade militar mais próxima e obter benefícios como fiscalização mais frouxa e contratos em novas obras em troca do monitoramento do quadro de funcionários.

Outra evidência da colaboração de grandes empresários do setor da construção civil com a ditadura é o caso da fazenda Bacaba. A fazenda localizada na região de fronteira do sudeste do Pará, entre o trecho de Marabá-PA e o atual Estado do Tocantins, às margens da Transamazônica, que durante algum tempo foi acampamento e escritório da construtora Mendes Júnior, também envolvida na construção da Transamazônica, foi cedida pela empresa ao exército brasileiro para a execução da operação Marajoara de combate à Guerrilha do Araguaia. A fazenda Bacaba ficou nacionalmente conhecida no Brasil após as denúncias de torturados que sobreviveram e puderam expor suas memórias alertando que pessoas teriam sido mortas no local e seus corpos nunca teriam sido encontrados.¹⁹³

A relação estreita entre componentes civis, como empresários, e a alta hierarquia militar e civil ligadas à administração pública durante o regime ditatorial trouxe uma série de vantagens para determinados grupos sociais. Segundo Campos:

O amordaçamento de mecanismos fiscalizadores, como a imprensa, o parlamento e parte da sociedade civil, permitia aos empreiteiros maximizar seus lucros com práticas ilícitas e tocar obras com rapidez, agilidade e sem preocupação com os impactos do empreendimento. (CAMPOS, 2012, p. 513)

Itália. Disponível em: <https://theintercept.com/2019/02/25/espionagem-enriqueceu-fiat-brasil/>
Acesso em: 12/10/2020.

¹⁹² Conversa com a jornalista, por telefone, em 12/10/2020.

¹⁹³ Os relatos de torturados encontram-se no relatório da Comissão Nacional da Verdade, onde também é denunciada a utilização das instalações do DNER em Marabá-PA, conhecida como Casa Azul, pelo exército para torturar e matar prisioneiros que eram feitos no período.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Completados cinquenta anos do início da obra que prometia integrar o Brasil, resolver o problema da soberania nacional sobre a Amazônia e equacionar os problemas sociais e econômicos que impediam o país de ser tornar o “Brasil Grande”, ainda testemunhamos o lobby de grandes companhias privadas e a execução de megaempreendimentos pensados de fora para dentro da Amazônia¹⁹⁴, impondo ao meio ambiente e às populações uma lógica de vidas descartáveis, vidas vitimadas pela violência estrutural.

Ao longo desta tese, observamos que o modelo de ocupação e exploração da Amazônia, no curso da trajetória de ocupação após a chegada do homem branco, foi marcado pela construção de um imaginário fantástico a respeito da Amazônia, fazendo-a transitar entre o *Inferno Verde e Canaã*, sempre pensada a partir do olhar exterior, em desacordo com as cosmovisões locais. Essa trajetória resultou na desterritorialização de povos e na dizimação de outros. O século XX trouxe para a Amazônia o projeto de integração da região ao modelo capitalista de produção.

Chamado de nacional-desenvolvimentista, o projeto proposto pelo Estado Ditatorial para a Amazônia, representado pela Transamazônica, repetiu concepções e erros já praticados em experiências passadas. Apesar da prometida redenção do povo pobre do Nordeste, viu-se milhares de homens e mulheres, vítimas de uma violência estrutural que recai sobre uns, em detrimento de outros, deslocados de um lado para outro do país, vilipendiados, doentes e, muitas vezes, enterrados juntos com os sonhos de uma vida melhor.

Ao fim desta tese, se não podemos afirmar que as condições de trabalho impostas à grande massa de trabalhadores utilizados para executar o projeto da Transamazônica foi muito pior do que a realidade encontrada por trabalhadores envolvidos em outros grandes projetos anteriores à ditadura, como a construção de Brasília, por exemplo, podemos afirmar que as péssimas condições às quais estavam submetidos foi menos debatida, veiculada e denunciada pelos meios de comunicação e órgãos de fiscalização devido mesmo à condição ditatorial no

¹⁹⁴ Projetos como a Usina Hidrelétrica de Belo Monte, o conjunto de usinas do rio Madeira e Tocantins, projetos de mineração e duplicação da ferrovia que liga o complexo mineralógico do Pará ao porto de Itaqui, em São Luis do Maranhão.

contexto da Transamazônica. Neste sentido, coube à classe trabalhadora mais vulnerável os ônus das grandes empreitadas históricas.

Foi assim na construção da ferrovia Madeira-Mamoré, nos ciclos da borracha, na construção de Brasília e da rodovia Belém-Brasília e seguiu assim na trajetória com a Transamazônica. Ao fim e ao cabo, é a história de trabalhadores que constroem caminhos e “no fim da linha são também consumidos em meio ao desmoraonamento precoce da paisagem e, nesse passo, colecionam bilhetes para o avesso do céu” (HARDMAN, 1988, p. 96).

Muito pouco foi registrado pela historiografia acerca do que pensaram e viveram homens e mulheres que protagonizaram a execução de um dos maiores projetos da ditadura civil-militar para a Amazônia. Suas impressões sobre o processo histórico construído e experimentado por eles, as realizações e as decepções, as violências estruturais e fronteiriças são experiências riquíssimas que, devidamente registradas, seriam capazes de gerar diversos estudos e milhares de páginas.

Apesar das fontes (orais, jornalísticas e judiciárias) indicarem que os trabalhadores da Transamazônica reagiram ao modelo de exploração desenvolvido na obra da maneira que julgavam ser mais eficiente dentro do conjunto de opções circunstanciais (fosse a negociação direta, a greve, a ameaça de destruição do acampamento, a fuga dos canteiros de obra ou o recurso à Justiça do Trabalho, que por sua vez teve papel importante na tentativa de conter abusos empresariais), o sistemático desrespeito à legislação trabalhista por parte das empresas, como pudemos observar ao longo deste trabalho, só seria possível de se manter por tanto tempo com algum alinhamento de agentes do Estado.

Entre os trabalhadores que fizeram parte do projeto Transamazônica há trajetórias individuais que devem ser vistas como tal, todavia, há também um conjunto de similitudes geradas pela condição e natureza do trabalho imposto. Questões como superexploração do trabalho, imposição de violências simbólicas e físicas, com suas explicações na estrutura social brasileira. No que toca ao aumento nominal da remuneração que boa parte dos trabalhadores da Transamazônica obteve, quando comparado com seus ganhos anteriores à obra, este recai muito mais sobre a condição de miserabilidade na qual estavam inseridos antes da obra e

ao excesso de horas-extras trabalhadas, reproduzindo a lógica do fetichismo do salário.

A percepção dos movimentos, ou táticas, para usar a expressão de Michel de Certeau, realizados pelos trabalhadores ao longo do processo histórico estudado ajuda a propiciar uma compreensão sobre o passado recente do Brasil e inverter uma tradição historiográfica que tendia a representar os trabalhadores como meros expectadores de suas próprias histórias. Baseado nas concepções thompsonianas de uma “história vista de baixo”, os trabalhadores aqui foram percebidos como sujeitos protagonistas de suas próprias trajetórias. A classe trabalhadora, “ela historicamente esteve presente ao seu próprio fazer-se.” (THOMPSON, 1987, p. 10).

A construção da fonte histórica através da oralidade permitiu não apenas coletar informações importantes sobre como os modelos de desenvolvimento se utilizaram dos corpos humanos que executaram suas epopeias, mas apontou também para os movimentos pequenos, feitos individualmente ou em um pequeno conjunto, mas que revelam a capacidade de resiliência individual e coletiva ao longo da História. Permitiu também conhecer como se construiu a memória acerca da última ditadura que o Brasil experimentou, em especial aquela memória atrelada ao *boom* desenvolvimentista da década de 1970 que veio acompanhado do endurecimento do regime ditatorial.

Quanto ao projeto em si, a Transamazônica nasceu de forma “alienígena” em relação ao território para o qual foi desenvolvida, repetindo uma prática do Estado e seus tomadores de decisão. Tal característica é típica dos grandes projetos desenvolvimentistas que se apresentam como possibilidade de redenção, porém sem diálogo com os sujeitos do território supostamente beneficiários do projeto. Repetindo estratégias e erros de projetos anteriores, a Transamazônica, apesar do discurso de modernidade e progresso, acabou por significar, para a grande maioria, o oposto do imaginado. Este significado impregnado no imaginário das pessoas é bem traduzido pela poesia popular de Antônio Juraci Siqueira:

Irmã Serafina chega
no momento crucial
da construção de uma imensa
rodovia federal.
Uma obra faraônica
chamada Transamazônica

qual boiúna colossal!

O progresso propalado
nos ditos da Ditadura
foi, aos poucos, se tornando
semente de desventura.
Comparada à bomba atômica,
a estrada Transamazônica
tornou-se “Transamargura”
(SIQUEIRA apud SILVA; POSSAS, 2011, p. 19-20)

O projeto deixou um rastro de destruição ambiental, desterritorialização de comunidades inteiras e incrementou a disputa pela terra na Amazônia, que se tornou cenário de violentos encontros e desencontros entre o capital e a floresta e seus habitantes e favoreceu o crescimento de grandes latifúndios e a consolidação de elites na Amazônia brasileira. No entanto, a Transamazônica não é a estrada que desapareceu na selva, como muitos veículos de imprensa noticiaram nas décadas seguintes ao fracasso do projeto. Pelo contrário, cidades cresceram de forma desordenada, como Altamira-PA, e passaram a enfrentar a complexidade de seus problemas sociais. Outras surgiram, como Rurópolis-PA, e precisam se reinventar no contexto de demandas atuais, sempre procurando no horizonte a chamada integração com o outro Brasil.

O Estudo desta tese não se encerra em si, pelo contrário, aponta para a necessidade de realizar e aprofundar outras pesquisas sobre como se deram as experiências desenvolvimentistas que o país construiu durante o século XX e que ainda hoje encontram ressonâncias. Projetos como o Programa de Aceleração do Crescimento I e II, ao que tudo indica, repetiram no século XXI visões e equívocos praticados durante o século passado e são, no conjunto de grandes projetos desenvolvimentistas do Brasil, acontecimento privilegiado para o desenvolvimento de pesquisas que ampliem o conhecimento e o entendimento sobre a trajetória histórica do capitalismo, do país e das pessoas comuns que protagonizam a História.

Para que as potencialidades dos estudos acima propostos se materializem, a conclusão desta tese não pode ser feita sem antes reivindicarmos a necessidade de políticas públicas com vistas à preservação da memória nacional, principalmente aquela memória que emerge das forças subalternas, pouco institucionalizadas e, conseqüentemente, pouco exploradas na construção de trabalhos historiográficos e

pouco percebidas nas políticas de memória que o país possui. Como já colocado pelo historiador César Martins, a criação de um “Centro de Memória da Transamazônica” poderia reunir, catalogar e digitalizar acervos dos mais diversos, com vistas a garantir a preservação e a possibilidade de reinterpretação das memórias sobre os passados amazônico e brasileiro. Tão importante quanto a construção de espaços de memória é preservar os que já existem, como os arquivos da Justiça do Trabalho, acervo sem o qual este estudo seria inviável, por isso é urgente que se implementem políticas de preservação de acervos e não de destruição, como vimos no curso desta pesquisa.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I - Fontes primárias

Livros, arquivos e publicações de órgãos governamentais

Boletins Informativos da FUNDACENTRO

Boletins Reservados do Exército

Processos trabalhistas do TRT-8

Censo demográfico 2010

BRASIL. Decreto-Lei nº 477, de 26 de Fevereiro de 1969. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-477-26-fevereiro-1969-367006-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 05 mar. 2020.

BRASIL/SUDAM. *SUDAM em Revista*. Ano I, n. 1. Belém: Setembro de 1970.

BRASIL-SUDAM. *Estudo sócio econômico do eixo da Transamazônica e da Cuiabá-Santarém*. Belém, 1974.

BRASIL. Presidência da República. *Metas e Bases para a Ação de Governo*, 1971, 2ª impressão.

REIS, Arthur César Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Manaus: Superintendência da Zona da Franca de Manaus, 1982.

RESENDE, Eliseu. *Estradas na Amazônia*. In: COLEÇÃO GENERAL BENÍCIO. *Problemática da Amazônia*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1971, p. 383-405.

II - Fontes secundárias

CONINGHAM NETTO, John. *A ponte sobre o rio Tuerê: drama na abertura da Transamazônica*. Campinas: Editora Komedi, 2000.

GOMES, Flávio Alcaraz, *Transamazônica: A redescoberta do Brasil*. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972.

MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto. *Transamazônica*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1970.

PEREIRA, Osny Duarte. *Transamazônica: prós e contras*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1971.

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

REBELO, Darino Castro. *Transamazônica: Integração em Marcha*. Rio de Janeiro: CDP-MT, 1973.

III - Fontes orais - Entrevistas concedidas ao autor

Jorge Bodanzky (Outubro de 2019)
Seu Edson (Janeiro de 2011)
Seu Silvestre (Maio de 2018)
Seu Quebra Côco (Maio de 2018)
Seu Dão (Maio de 2018)
Seu Adão (Maio de 2018)
Seu Pedro (Maio de 2018)
Seu Alaor (Maio de 2018)
John Coningham Netto (Abril de 2019)
Renato Gouvêa (Maio de 2018)
Orlando Maneschy (Abril de 2018)
Seu Luis (Fevereiro de 2018)
Seu Adonias (Maio de 2018)
Seu Raimundo (Maio de 2018)
Seu Dalvâneo (Abril de 2011)
João Pernambuco (Janeiro de 2015)¹⁹⁵
Dr. Vicente Malheiros (Março 2019)
Dr^a. Rosita de Nazaré (Março de 2019)

IV - Filmes e documentários

CANÇÕES do exílio: a labareda que lambeu tudo. Direção: Geneton Moraes Neto. Rio de Janeiro: Globo Filmes, 2011. 1 DVD (120 min.)

CONTERRÂNEOS velhos de guerra. Direção: Vladimir Carvalho. Rio de Janeiro: Rio Filme, 1992. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=iDcz3Uw21wI>

Acesso em: 03 de dez. 2020

IRACEMA: uma transa amazônica. Direção: Jorge Bodanzky & Orlando Senna. Brasil/Alemanha, 1981. 1 DVD (90 min.)

¹⁹⁵ Entrevista realizada pelo historiador Filipe Menezes e cedida ao autor da tese.

V - Jornais, revistas e programas de TV

O Cruzeiro

Manchete

O Liberal

Correio da Manhã

Diário de Pernambuco

Folha de São Paulo

AMAZÔNIA: o último Eldorado. *Globo Repórter*. Rio de Janeiro: Rede Globo, 1981. Programa de Televisão.

BIBLIOGRAFIA

ALBERTI, Verena. *Histórias dentro da História*. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). *Fontes históricas*. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A Invenção do Nordeste e outras artes*. São Paulo: Editora Cortez, 2001.

ALMEIDA, Antônio Cavalcante. Aspectos da política indigenista no Brasil. *Interações*, Campo Grande, vol.19, n. 3, p. xx-xx, jul./set. 2018.

ALVES Filho, Armando; SOUZA Jr., José Alves de; BEZERRA NETO, José Maia. *Pontos de História da Amazônia*. Belém: Editora Pakatatu, Belém, 2000.

ALVES, Juliana Martins. Trabalho e trabalhadores no segundo governo Vargas: as greves como um “antidireito” (1951-1954). *Revista de História*, São Paulo, [online]. 2015, n.172, pp.367-396. 2015.

ÁNCHEZ RECIO, Glicerio; TASCÓN FERNÁNDEZ, Julio (Orgs.). *Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957*. Barcelona: Crítica/Universidad de Alicante, 2003.

ASSIS, Denise. *Boletins Reservados do Exército vinculam empresas à política de segurança nacional*. Disponível em: <https://www.brasil247.com/blog/boletins-reservados-do-exercito-vinculam-empresas-a-politica-de-seguranca-nacional>

Acesso em: 4, dez. 2020

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Cartéis e Desnacionalização: a experiência brasileira (1964-1974)* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

_____. *O Governo João Goulart: as lutas sociais no Brasil (1961-1964)*. São Paulo, UNESP, 2010.

BARATA, Rita de Cássia B. Malária no Brasil: Panorama Epidemiológico na Última Década. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, vol. 11, n. 1, p. 128-136, jan/mar, 1995.

BAUER, Caroline Silveira. O papel dos Historiadores nas garantias dos direitos à memória, à verdade e à justiça. *Aedos*, vol. 5, n. 12, jan./jul. 2013.

BECKER, Bertha. *Amazônia: Geopolítica na virada do 3º milênio*. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

BENCHIMOL, Samuel. *Amazônia: formação social e cultural*. Manaus: Editora Valer, 2009.

BEOZZO, José Oscar. *Leis e Regimentos das missões: políticas indigenistas no Brasil*. São Paulo: Edições Loyola, 1983.

BERTOLINI, Jeferson. O conceito de biopoder em Foucault: apontamentos bibliográficos. *Saberes*, Natal, v. 18, n. 3, p. 86-100, dez. 2018.

BORGES, Nilson. A Doutrina de Segurança Nacional e os Militares. In FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucila de Almeida Neves. (Orgs.) *O Brasil Republicano: O tempo da Ditadura*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2007.

BRAGA, Magno Michell Marçal. *Rota Transamazônica: Nordestinos e o Plano Nacional de Integração*. Curitiba: Editora Prismas, 2015.

BRESSER-PEREIRA, Luis Carlos. Do ISEB e da CEPAL à teoria da dependência. In: TOLEDO, Caio Navarro de. (Org.) *Intelectuais e Política no Brasil: A Experiência do ISEB*. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2005.

CAMARGO, Angélica Ricci. *Diretores e Diretórios dos Índios*. Arquivo Nacional. Memória da administração pública brasileira, 2013. Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-periodo-colonial/167-diretor-diretorio-dos-indios> Acesso em: 27 ago. 2020.

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 (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012.

CAPISTRANO DE ABREU, João. *Capítulos de História Colonial, 1500-1800*. São Paulo: Publifolha, 2000.

CARDOSO, José Luís; BRITO, J. M. Brandão de; MENDES, Fernando Ribeiro; RODRIGUES, Maria de Lourdes. *Empresários e Gestores da Indústria em Portugal*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1990.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: Um longo caminho*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

CASTRO, Edna & CAMPOS, Índio. *Formação socioeconômica da Amazônia*. Belém: NAEA-UFGA, 2015.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do Cotidiano. Vol.1. Artes de fazer*. Petrópolis: Editora Vozes, 2012.

CHARTIER, Roger. *À Beira da Falésia: a História entre incertezas e inquietude*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

_____. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: Difel, 1990.

_____. Defesa e Ilustração da noção de representação. *Revista Fronteiras*, Dourados, v. 13, n. 24, p. 15-29, jul/dez 2011.

COELHO, Marcelo. O lugar das ilusões - Brasília e os paradoxos do desenvolvimentismo. *Revista Lua Nova*, São Paulo, vol. , n.23, p. , mar. 1991.

COSTA, Wanderley Messias da. *O Estado e as políticas territoriais no Brasil*. São Paulo: Editora Contexto, 1996.

COUTO, Mia. *Terras Sonâmbulas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *História oral: memória, tempo, identidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

DREIFUSS, Rene Armand. *1964: a conquista do Estado. Ação política, poder e golpe de Classe*. Rio de Janeiro: Vozes, 1981.

FERRANTE, Vera Lúcia. *FGTS: Ideologia e repressão*. São Paulo: Ática, 1978.

FERREIRA, Ademir Pacelli [et al.]. *A experiência migrante: entre deslocamentos e reconstruções*. Rio de Janeiro: Garamond, 2010.

FERREIRA, Clausinei. *Governo Dutra: Arrocho salarial e os trabalhadores (1946-1950)*. 169 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

FERREIRA, Jorge; GOMES, Ângela de Castro. *1964: O golpe que derrubou um*

presidente, pôs fim ao regime democrático e instituiu a ditadura no Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucila de Almeida Neves. (Orgs.) *O Brasil Republicano: O tempo da Ditadura.* Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2007.

FERREIRA, Marieta de Moraes. História, tempo presente e História oral. *Topoi*, Rio de Janeiro, vol. 3, n. 5 p. 314-332, dez. 2002.

FICO, Carlos. *Reinventando o otimismo: ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil.* Rio de Janeiro: FGV, 1997.

FONSECA, André Augusto da. Os mapas da população no Estado do Grão-Pará: consolidação de uma população colonial na segunda metade do século XVIII. *Revista Brasileira de Estudos de População*, Belo Horizonte, v. 34, n. 3, p.439-464, set./dez. 2017.

FONTES, Paulo. *Um Nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66).* Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

FOUCAULT, Michel. História da sexualidade I: a vontade de saber. Rio de Janeiro: Graal, 2012.

_____. *Microfísica do Poder.* Rio de Janeiro: Graal, 1997.

FRAZON. Sadi. Os acordos MEC-USAID e a reforma universitária de 1968: as garras da águia na legislação de ensino brasileira. *Anais do XII EDUCERE – Congresso Nacional de Educação.* 2015.

GINZBURG, Carlo. *O inquisidor como antropólogo: Uma analogia e as suas implicações.* In: *A micro-história e outros ensaios.* Lisboa: Difel, 1989.

GLIELMO, Gustavo Ferreira. *O projeto português para a Amazônia e a Companhia de Jesus (1751-1759): reflexos do confronto entre absolutismo ilustrado e poder religioso na América equinocial.* 230 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

GOMES, Ângela de Castro; SILVA, Fernando Teixeira (Orgs.). *A justiça do trabalho e sua História.* Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

GONÇALVES, Nádia. Doutrina de Segurança Nacional e desenvolvimento na ditadura civil-militar: estratégias e a educação. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História* – ANPUH. São Paulo, jul. 2011.

GONDIM, Niede. *A Invenção da Amazônia*. Manaus: Editora Valer, 2007.

GRANDIN, Greg. Fordlândia: ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva. Rio de Janeiro. Rocco, 2010.

GRUZINSKI, Serge. *O Pensamento Mestiço*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

GUILLEN, Isabel Cristina Martins. *Errantes da selva: histórias da migração nordestina para Amazônia*. Recife: Editora da UFPE, 2006.

GUIMARÃES NETO, Regina Beatriz. *Personagens e memória: Territórios de ocupação recente na Amazônia*. In: CHALHOUB, Sidney et al. *História em Cousas Miúdas*. Campinas: Editora da Unicamp, 2005.

HÉBETTE, Jean. *Cruzando a fronteira: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia*. Belém: EDUFPA, 2004.

HÉBETTE, Jean; MAGALHÃES, Sônia Barbosa; MANESCHY, Maria Cristina (Orgs.). *No mar, nos rios e na fronteira: Faces do campesinato no Pará*. Cidade: EDUFPA, 2002.

HILLESHEIM, Jaime. *Conciliação Trabalhista: ofensiva sobre os direitos dos trabalhadores na periferia do capitalismo*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

HOBSBAWM, Eric. *Bandidos*. São Paulo: Paz e Terra, 2015.
_____. *A Outra História: algumas reflexões*. In: KRANTZ, Frederick (Org.). *A Outra História: Ideologia e protesto popular nos séculos XVII a XIX*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990.

_____. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

IANNI, Octavio. *Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia*. Petrópolis: Editora Vozes, 1979.

IANNI, Octávio. *O colapso do populismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

- IANNI, Otávio. *Origens agrárias do Estado brasileiro*. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- JANNUZZI, Paulo de Martino. *Migração e mobilidade social: migrantes no mercado de trabalho paulista*. Campinas: Autores Associados, 2000.
- KOHLHEPP, Gerd. Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira. *Estudos Avançados*, São Paulo, vol.16, n. 45, mai./ago. 2002.
- KOSELLECK, Reinhart. *Continuidad y cambio en toda historia del tiempo presente: observaciones históricoconceptuales*. In: KOSELLECK, Reinhart; . *Los estratos del tiempo: estudios sobre la historia*. Barcelona: Paidós, 2001.
- LARANGEIRA, Álvaro Nunes. O compadrio na formação das capitâneas hereditárias da mídia brasileira. *Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação | E-compós*, Brasília, v.12, n.3, , p. 1-14, set./dez. 2009.
- LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2005.
- LIRA, Sérgio Roberto Bacury de; SILVA, Márcio Luiz Monteiro; PINTO, Rosenira Siqueira. Desigualdade e heterogeneidade no desenvolvimento da Amazônia no século XXI. *Revista Nova Economia*, Belo Horizonte, vol.19, n.1, p. XX-XX, jan./abr. 2009.
- LOUREIRO, Antonio José Souto. *Síntese da História do Amazonas*. Manaus: Editora Metro Cúbico, 1978.
- LOUREIRO, Antônio José Souto. A Amazônia e o quinto império. Secretaria de Estado de Cultura. Biblioteca virtual do Amazonas. Manaus, 2011.
- LOUREIRO, Felipe Pereira. *Empresários, Trabalhadores e Grupos de interesse: a política econômica nos governos Jânio Quadros e João Goulart 1961-1964*. São Paulo: Unesp Digital, 2017.
- LOVATTO, Angélica. *Os Cadernos do povo brasileiro e o debate nacionalista nos anos 1960: um projeto de revolução brasileira*. 385 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

LUIZ, Edson Beú; KUIUMJIAN, Marcia de Melo Martins. Candangos: uma história de trabalho e exclusão. *Revista Tempos Históricos*, CIDADE, vol. 14, n. 1, p. 257-279, jan./jun 2010.

MALHEIRO, Bruno Cezar; CRUZ, Valter do Carmo. Geografias dos grandes projetos de desenvolvimento: territorialização de exceção e governo bio/necropolítico do território. *GEOgraphia*, CIDADE, vol. 21, n. 46, p. 18-31, mai./ago. 2019.

MARQUES, Dirceu Pinto. *Transamazônica – a estrada da coragem*. Belém: Gráfica Amazônia, 2008.

MARTINS, Edilson. *Amazônia, a última fronteira*. Rio de Janeiro: Editora Codecri, 1981.

MARTINS, José de Sousa. O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. *Tempo Social*, São Paulo, vol. 8, n. 1, p. 25-70, mai. 1996.

MARTINS, José de Souza. A sujeição da renda da terra ao capital e o novo sentido da luta pela Reforma Agrária. *Boletim de Geografia Teorética*. Rio Claro, vol. 10, n. 19, p. 31-47, jan. 1980.

MARTINS, José de Souza. *Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano*. São Paulo: Hucitec, 1997.

MARTINS, M. C. Reflexos reformistas: o ensino das humanidades na ditadura militar. *Educar em Revista*, Curitiba, vol. X, n. 51, p. 37-50, jan./mar. 2014.

MBEMBE, Achille. Necropolítica: biopoder, soberania, estado de exceção, política da morte. *Arte & Ensaios*, Rio de Janeiro, n. 32, p. XX-XX, jan. 2016.

MENEZES, Fernando Dominience. *Enunciados sobre o futuro: ditadura militar, Transamazônica e a construção do “Brasil grande”*. 155 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

MEYER, Emílio Peluso Neder; OLIVEIRA, Marcelo Andrade Canttoni (Orgs.). *Justiça de transição nos 25 anos da Constituição de 1988*. Belo Horizonte: Initia Via, 2014.

MIRANDA, Camila Barbosa Monção. *Ditadura Militar e Amazônia: Desenvolvimentismo, representações, legitimação política e autoritarismo nas décadas de 1960 e 1970*. XXX f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.

MIRANDA, Gabriela Alves. *Doutores da batalha da borracha e o serviço especial de mobilização dos trabalhadores da Amazônia – SEMTA (1942-1945)*. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2013.

MONTENEGRO, Antonio Torres. *História Oral e Memória: a cultura popular revisitada*. São Paulo: Editora Contexto, 2007.

MONTENEGRO, Antônio Torres. *História, Metodologia, Memória*. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

MOREL, Regina Lucia; PESSANHA, Elina da Fonte. A Justiça do Trabalho. *Tempo Social*, Revista de Sociologia da USP, São Paulo, vol. 19, n. 2, p. 87-109, nov. 2007.

NASCIMENTO, Greyce Falcão Do. *“Aconteu, virou manchete”: o golpe de 1964 e o governo Castelo Branco nas páginas da revista*. XXX f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

NEGRO, Antônio Luigi. *O que a Justiça do Trabalho não queimou: novas fontes para o estudo do trabalho no século XX*. Revista Política de História e Sociologia, São Paulo, vol. 6, n.1, p. 193-209, jan. 2006.

NEGRO, Antônio Luigi; SOUZA Edinaldo Antônio Oliveira. *Que fosse procurar seus direitos - Justiça do Trabalho e Poder na Bahia: insubordinação e autoridade patronal e mediação judicial (1943-1948)*. In: GOMES, Ângela de Castro; SILVA, Fernando Teixeira da (Orgs.). *A Justiça do Trabalho e sua História*. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Geopolítica e rodovias na Amazônia: um debate necessário. *Revista de Geopolítica*, Natal, v. 6, n. 2, p. 166-186, jul./dez. 2015.

OLIVEIRA, Nathalia Capellini Carvalho de. *Historiciser les barrages en Amazonie brésilienne: environnement, conflit et politique dans la planification et la construction de Tucuruí (1960-1985)*. Thèse de doctorat de l'Université Paris-Saclay préparée à l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines École doctorale n°578: Sciences

de l'homme et de la société (SHS) Spécialité de doctorat: Histoire, Histoire de l'art et archéologie, 2019.

OLIVEIRA, Nilo Dia de. O governo de Juscelino Kubitschek e o mito da democracia representativa: a vigilância do Serviço Secreto do DOPS-SP nas agremiações democráticas 1956-1960. *Antíteses*, CIDADE, v. 4, n. 7, p. 267-289, jan./jun. 2011.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. *Estudo de áreas de fricção interétnica no Brasil*. In: Atas do Simpósio sobre a Biota amazônica. Vol. 2. P. 187-193. Conselho Nacional de Pesquisas. Rio de Janeiro. 1967.

ORLANDI, Eni. *Análise de Discurso: princípios e procedimentos*. Campinas: Editora Pontes, 2009.

PANDOLFO, Clara. *Amazônia brasileira: ocupação, desenvolvimento e perspectivas atuais e futuras*. Belém: Editora CESUP, 1994.

PÊCHEUX, M. *O discurso: Estrutura ou acontecimento*. Campinas: Editora, 1997.

PEREIRA, Airton dos Reis. *A Luta pela terra no sul e sudeste do Pará: migrações, conflitos e violência no campo*. 278 f. Tese de doutorado em História – Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

PEREIRA, Airton dos Reis. *A colonização da Transamazônica durante o governo de Emílio Garrastazu Médici*. Revista reflexão e ação, Santa Cruz do Sul, v. 23 nº 2, p. 54-77. Jul-out 2015.

PETIT, Pere Peñarrocha. *Chão de promessas: Elites políticas e transformações econômicas no estado do Pará pós-1964*. Belém: Editora Paka-Tatu, 2003.

POLLAK, Michael. *Memória, Esquecimento, Silêncio*. *Estudos históricos*, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, p. 3-15, jan. 1989.

PORFÍRIO, Pablo Francisco de Andrade. *De pétalas e pedras: A trajetória de Francisco Julião*. 296 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

PORTELLI, Alessandro. *A morte de Luigi Trastulli e outros ensaios: ética, memória e acontecimento na história oral*. Lisboa: Unipop, 2013.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense: São Paulo, 1988.

QUINALHA, Renan Honório. *Justiça de Transição: contornos do conceito*. 164 f. Dissertação (Mestrado em Filosofia e Teoria geral do Direito) - Programa de Pós-Graduação em Filosofia e Teoria Geral do Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

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

RANGEL, Alberto. *Inferno verde: cenas e cenários do Amazonas*. Manaus: Valer/Governo do Estado do Amazonas, 2001.

REGO, Renato Leão. Comunidades planejadas na Amazônia: O urbanismo rural e a utopia de uma nova civilização. XIV Coloquio Internacional de Geocrítica Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro Barcelona, 2-7 de mayo de 2016. Disponível em: http://www.ub.edu/geocrit/xiv_renatorego.pdf

RENHA, Carlos Eugênio. A política desenvolvimentista para a Amazônia: implementação, objetivos e o revés da SPVEA (1953-1966). *SECULUM, Revista de História*, João Pessoa, vol. 40, n. 40, p. 85-107, jan./jun. 2019.

REYES, Laura Loeza. Violencia estructural, marcos de interpretación y derechos humanos en México. *Argumentos*, UAM-XOCHIMILCO, México, vol 30, n. 83, p249-274, jan./abr. 2017.

REZENDE, Tadeu Valdir Freitas de. *A conquista e a ocupação da Amazônia brasileira no período colonial: a definição das fronteiras*. XXX f. Tese (Doutorado em XX) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

RICCI, Magda. Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840. *Revista Tempo*, Niterói vol. 2, n. 22, p. 5-30, jan. 2007.

RIDENTI, Marcelo. *Cultura e Política: os anos 1960-1970 e sua herança*. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucila de Almeida Neves (Orgs.). *O Brasil Republicano: O Tempo da ditadura*. CIDADE: Editora, ano.

RIOS, Kênia Sousa. A seca nos atalhos da oralidade. *Projeto História*, São Paulo, vol. 22, n. 22, p287-301, jun. 2001.

SANTANA, Arthur Bernardy. *A BR-163 “ocupar para não entregar”, a política da ditadura militar para a ocupação do espaço “vazio” amazônico*. Anais do XXV

Simpósio Nacional de História ANPUH, 2009. Disponível em: <http://encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/anpuhnacional/S.25/ANPUH.S25.1230.pdf> Acesso em: 28 ago. 2020.

SANTOS, Fabrício Lyrio. A “civilização dos índios” no século XVIII: da legislação pombalina ao “Plano” de Domingos Barreto. *Revista de história*, São Paulo, [online] vol. X, n. 170, p. 233-260, jan./jun. 2014.

SANTOS, Roberto. *Sistema de propriedade e relações de trabalho no meio rural paraense*. In: COSTA, José Marcelino da (Org). *Amazônia: desenvolvimento e ocupação*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.

SANTOS, Sandriele Pessoa dos. *Tempo e espaço na Amazônia colonial: da vila de Ega à cidade de Tefé séculos XVIII e XIX*. 113 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *Retrato em branco e negro: Jornais, escravos e cidadãos em São Paulo no final do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

SECRETO, Maria Verônica. *Soldados da Borracha: Trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas*. São Paulo: Perseu Abramo, 2007.

SECRETO, Maria Verônica. *Soldados da Borracha: Trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas*. São Paulo: Perseu Abramo, 2007.

SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. *Acidentes de trabalho e processos de reabilitação profissional: elementos reveladores das condições de trabalho e das relações produtivas no Brasil*. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, São Paulo, julho 2011.

SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Bastos. *Corpos para o Capital: acidentes de trabalho, prevencionismo e reabilitação profissional durante a ditadura civil-militar brasileira (1964-1985)*. Jundiaí: Paço editorial, 2019.

SILVA, Fábio Carlos; RAVENA, Nírvia (Orgs.). *Formação Institucional da Amazônia*. Belém: NAEA, 2015.

SILVA, Fernando Teixeira da. *Trabalhadores no Tribunal: Conflitos e Justiça do Trabalho em São Paulo no contexto do Gilpe de 1964*. São Paulo: Alameda, 2016.

SILVA, Idelma Santiago da. A migração como mito fundador e outras metáforas: narrativas da colonização no sudeste do Pará. *Revista Escritas, Revista Do Curso De História De Araguaína*, vol 2, [online] vol. 2, n. 1, jan. 2010.

SILVA, Idelma Santiago; POSSAS, Hiran de Moura. Na rota da: “Transa Amazônica”. *Revista de História e Estudos Culturais*. CIDADE, ano XII, vol. 12, n. 1, p. 1-15, jan. 2015.

SILVA, Maria Ivonete Coutinho da. *Mulheres Migrantes na Transamazônica: Construção da ocupação de fazer política*. XXX f. Tese (Doutorado em XX) – Programa de Pós-Graduação em XX, Universidade Federal do Pará, 2008.

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

SILVA, Ricardo. Planejamento econômico e crise política: do esgotamento do plano de desenvolvimento ao malogro dos programas de estabilização. *Revista Sociologia Política*, Curitiba, n. 14, p. 77-101, jun. 2000.

SILVEIRA, Jamile Silva. *Trabalhadores, conflitos e sociabilidades: a Companhia Hidroelétrica do São Francisco, em Paulo Afonso (Bahia, Brasil, 1945-1983)*. In: CABREIRA, Pamela Peres. *História do Movimento Operário e Conflitos Sociais em Portugal*. Lisboa: Instituto de História Contemporânea, 2020.

SIMONIAN, Lígia Lopes; BAPTISTA, Ester Roseli (Orgs.). *Formação Socioambiental da Amazônia*. Belém: NAEA, 2015.

SKIDMORE, Thomas. *Brasil: De Getúlio a Castelo*. Paz e Terra: Rio de Janeiro, 1975.

SODRÉ, Nelson Werneck. *Vida e morte da ditadura*. Petrópolis: Vozes, 1984.

SOUZA, César Augusto Martins de. *A estrada invisível: memórias da Transamazônica*. 264 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012.

SOUZA, Itamar de. *Migrações internas no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 1980.

SPERANZA, Clarice Gontarski. *Cavando Direitos: A leis trabalhistas e os conflitos entre os mineiros de carvão e seus patrões no Rio Grande do Sul (1940 – 1954)*. São Leopoldo: Oikos, 2014.

THOMPSON, P. *A voz do passado: História Oral*. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

TOLEDO, Caio Navarro de. *ISEB: fábrica de ideologias*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1998.

_____. *1964: Visões críticas do Golpe: Democracia e reformas no populismo*. Campinas: Unicamp, 2014.

TRAVESSO, Enzo. *O passado, modos de usar. História, memória e política*. CIDADE: UNIPOP, 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 - UFF. Niterói. 2008.

VELLOSO, João Paulo dos Reis. Estratégia de Desenvolvimento e o Programa de Integração Nacional. *Revista do Serviço Público*, vol. 105, n. 2, p. 15-30, jan. 1970.

VERBITSKY, Horacio; BOHOSLAVSKY, Juan Pablo. *Cuentas pendientes: los cómplices económicos de la dictadura*. CIDADE: Siglo Veinteuno, 2013.

APÊNDICE 1 – Registros fotográficos do trabalho de campo



Pasta de processos trabalhistas da década de 1970 marcados para eliminação no arquivo da Justiça do Trabalho da 8ª Região, Belém-PA. Foto do autor



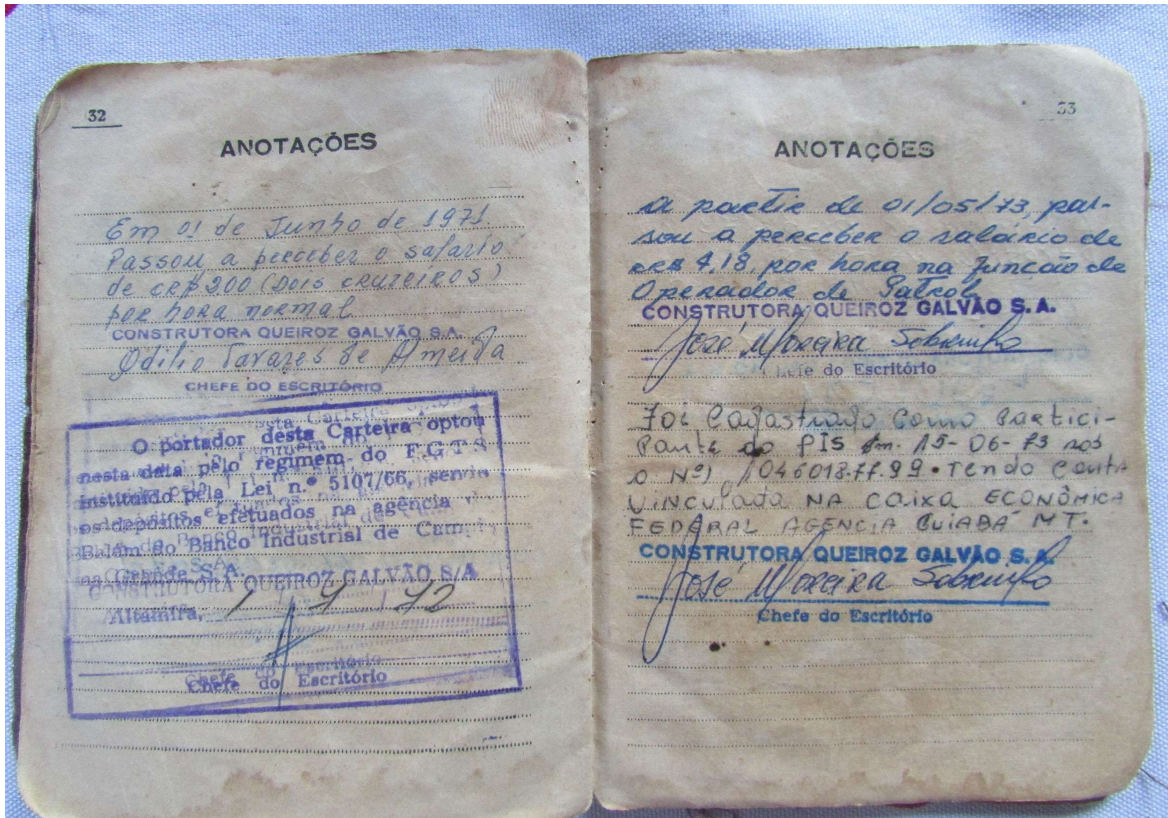
Sala do arquivo da Justiça do Trabalho da 8ª Região, Santarém-PA. Foto do autor.



Processo destruído pela ação de cupins e traças. Arquivo da Justiça do Trabalho da 8ª Região, Santarém-PA. Foto do autor.



Mapa da rodovia Transamazônica moldado nas paredes da sede do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT - Altamira-PA. Foto do autor.



Carteira de Trabalho de um operário construtor da rodovia Transamazônica assinada pela Construtora Queiroz Galvão. Foto do autor.

JUSTIÇA DO TRABALHO
 2ª Junta de Conciliação e
 Protocolo Especial de Registro

8ª REGIÃO
 Julgamento de Belém - Pará
 de Reclamações (N. 1)

Número	DATA	Reclamante	Reclamado	Objeto	AUDIÊNCIA		Observações
					Valor	De	
21476	01 06 71	José Paulo Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21477	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21478	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21479	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21480	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21481	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21482	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21483	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21484	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21485	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21486	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21487	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21488	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21489	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21490	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21491	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21492	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21493	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21494	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21495	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21496	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21497	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21498	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21499	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053
21500	01 06 71	Robson Magalhães Pereira (verbal)	Construtora Queiroz Galvão S.A.	Salário de férias em 1970	3.000,00	21 06 71	Arquivado em 21 06 71 sob nº 8053

Livro de reclamações da Junta de Conciliação e Julgamento de Santarém-PA. Arquivo do TRT-8, Santarém-PA. Foto do autor.

APÊNDICE 2 – Registro fotográfico dos Boletins Informativos da FUNDACENTRO

SEGUROS SOCIAIS — ACIDENTES DO TRABALHO									
1º Semestre de 1972									
Unidades da Federação	Acidentes Registrados (1)	Acidentes Liquidados						Morte	Total
		Simplex Assistência Médica	Incapacidade Temporária	Incapacidade Permanente					
				1% a 25%	30% a 60%	100% e 125%			
Norte									
Amazonas	4.685	50	3.687	95	18	3	7	3.860	
Pará	8.439	372	6.332	282	52	—	27	7.065	
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	2.802	
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	31.848	
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	95	36.871	
Guanabara	73.430	945	63.875	3.466	187	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	28.352	
Rio Grande do Sul	100.017	8.733	83.890	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	2.999	
Distrito Federal	9.813	9	9.561	232	50	36	35	9.923	
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.

Unidades da Federação	Número de empregados	ACIDENTES DO TRABALHO			Total	% de Acidentados
		Típicos	Doenças de trabalho	Trajetos		
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	223	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	1.235	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.

Apêndice 3 – Transcrição de entrevistas

ENTREVISTA COM LUÍS CANDELÁRIO

Entrevistador: Magno Braga

Entrevistado: Luís Candelário

Transcritora: Jannah Oliveira

Tempo total de vídeo: 59m18s

Magno: Boa noite seu Luís! Pode começar.

Luís: Boa noite. Meu nome é Luís Candelário Sobrinho, nasci em Curitiba, aonde vivi até meus... em torno de 15 anos, 16... aí houve uma desavença com meu pai, coisa de pai e filho, e eu pedi autorização pra ele que eu queria cair no mundo. Já era formado mecânico pela escola Senai... então eu achei que já era dono de mim.

Magno: Então, mas o senhor era de Curitiba capital mesmo?

Luís: Eu sou de Curitiba, capital. E nasci e me criei ali até essa idade. Daí depois... chegou na época que eu achei que tinha que ganhar o mundo. E foi a hora que... meu pai era um cara, dessa parte muito bacana... né, até hoje... eu sou de origem italiana... então, ele chegou e disse 'não, tu quer viajar', na época era problemático porque tinha que tirar uma licença pra poder viajar, eu era menor, ainda tinha 16 pra 17 anos. Ele conseguiu essa autorização pra mim e... o primeiro emprego, na época, existia uma ilusão de Transamazônica. Só se falava em Transamazônica.

Magno: O senhor lembra a primeira vez que o senhor ouviu falar sobre a Transamazônica? Aonde foi?

Luís: Na época era no rádio. Nem televisão nós tínhamos. Era no rádio e se ouvia falar em construção da Transamazônica, que era a maior obra da América do Sul e tal e coisa. E aquilo... cresceu. E daí ficamos sabendo também, porque a empresa Mendes Jr., ela começou a pegar gente de todos os estados. Então ela botava no rádio, no Paraná, Santa Catarina, recrutando pessoas que quisessem trabalhar na Transamazônica.

Magno: De qualquer formação?

Luís: Qualquer formação. Eles precisavam de mecânico, eles precisavam de operador de máquina, pessoal de escritório... então eles tavam recrutando... o necessário. Então, todo... vários... várias épocas, eles botavam um escritório em cada estado pra recrutar pessoal. E eles botaram um em Curitiba, recrutando pessoal pra Transamazônica. Aí eu fui conversar com o pessoal e tal, era recém-formado em mecânica... e, como eu tinha licença pra viajar, tal, mesmo sendo menor, eles me mandaram pra Belo Horizonte pra fazer uns teste [sic]. Aí fui a Belo Horizonte, fizemos teste e tudo mais. Aí ficamos, acho que foi dois ou três dias, quem passou nos teste [sic] lá, quem não passou voltou pra seus destino. Quem passou foi pra Belém, só que Belém, naquela época, era toda estrada de chão. Belém-Brasília. Dava, se eu não me engano... não me recordo bem, mas era dois dia e duas noite [sic] de viagem de Brasília a Belém. Aí, fizemo [sic] essa viagem. Aí... disse, bom, você já fazia amizade com todo mundo dentro do ônibus. Aí, chegando em Belém foi feito um... daí já mais exames médico [sic], daí já a parte profissional já tava resolvida.

Magno: E essas pessoas que tavam no ônibus, eram todas do mesmo lugar...?

Luís: Não, não. Era... de vários lugares. Tinha pessoal de Santa Catarina, tinha pessoal do Rio Grande do Sul, tinha pessoal do Paraná... da região Sul, veio num ônibus pra Brasília, de Brasília com destino a Belém. Que foi... no início, em 69, que foi... começou a entrar as máquinas. Então foi o primeiro pessoal que foi convocado pra essa... pra essa batalha. Então, guri queria novidade, queria ver o quê que era, o quê que tinha do outro lado. Aí a gente veio.

Magno: Qual era a idade do senhor?

Luís: Na época, 16 pra 17 anos... em 69. Foi quando entrou as primeiras máquinas. Que... a realidade é, a obra mesmo começou em 1970. Em 69 foi mandado maquinário, pessoal pra lá, pra abrir um... uma pista, pra descer um avião, pra fazer um... uma base da... nas encosta [sic] do rio pra entrar as máquina [sic]. Foi quando a gente foi pra lá. Aí em Belém eles liberaram... tinha um... nós ficamos lá, acho que foi uns... quinze dias aguardando as máquinas chegarem nas carreta [sic], aí a gente ajudou a colocar nas balsa [sic] com destino... o primeiro destino nosso, primeiro trecho nosso foi em Rio Repartimento, na época. Hoje já tem outro nome... mas na época era Rio-Repartimento. Então, a gente pegou... foi com essas mesmas balsas... foi, acho que, se eu não me engano, foi 4 dias de viagem pelo rio, até chegar em Rio Repartimento... com as primeiras máquina [sic] que entraram nesse pedaço, não sei nos outros, até porque a Transamazônica era muita longa [sic] e tinha muitas empresa. Na Mendes Jr., esse foi o pedaço nosso.

Magno: Ia de onde a onde?

Luís: Rapaz, isso aí que eu não... há muito tempo já, eu não consigo recordar porque Rio Repartimento era o... canteiro central. E de lá eles tinham um... se eu não me engano, não sei se era 300 quilômetros por uma ponta e 300 por a outra. Nós tínhamos o centro... o acampamento ali. Então ali desceu o maquinário que ia começar a abrir as frente [sic] de trabalho. Aí chegamo [sic] no... nesse pedaço aí... quando chega... pra levar esses equipamentos pra lá, que foi o primeiro... como, eu não sei até onde era verdade, até onde era mentira, que o rio tinha muita piranha. Aí eles levaram, me lembro bem, três cabeça [sic] de gado pra sacrificar lá, por quê? Porque 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 snorkel [sic], a descarga bem alta, [incompreensível], tudo bem alto pra entrar por dentro do rio e descer. E o operador só acelerava tudo e saía do outro lado. Foi... é, até hoje é aquela história que eu digo, naquela época não tinha como bater uma foto. Não tinha o cara do [sorri e gesticula simulando uma máquina fotográfica]... [incompreensível]. Então, porra, se a gente tivesse, era um... foi uma aventura muito bonita, entende?! Porque, pra tirar as primeira máquina [sic]. Aí esse equipamento, quando desceu, foi... dois D8 e duas pá carregadeira [sic]. Foi quatro equipamento que desceram [sic]. Duas máquina de esteira e dois trator de pneu [sic]. Que foi os que fizeram o primeiro porto pras outras balsa que chegavam com as máquina poder começar encostar e daí já descer pela... pela... por terra, né?! [sic] Que não precisava entrar na água. Então, foi esse pedaço aí que o... pedaço mais difícil. Mas também, chegou ali...

abriu, foi embora. Daí, com três meses, mais ou menos, já tava... o pessoal, já chegando mais gente, operadores de máquina, já tava chegando mais balsa com máquinas, e...

Magno: O senhor lembra o mês? Não?!

Luís: Foi em torno de... fomos pra lá em julho... [balbucia e conta nos dedos] eu acho que foi em novembro, por aí, mais ou menos. Que começou... novembro de 69. Que eles começaram a abrir, daí abriram... desmataram, abriram a pista pra descer aviões pequenos, né, da empresa, só pra trazer comida, essas coisas. Então, esses mesmo trator [sic] já desmataram, abriram o pedaço ali... pra aí, pro equipamento que chegava... mas só que não 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 coberta de palha, nessa mesma balsa que foi, foi um gerador de luz... e montou uma luz ali, um gerador a diesel... 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?! Então... descia ali e caiu. Então... mas ninguém morreu por causa disso, entende?! Foi tranquilo, depois, quando começou a chegar mais equipamento, tudo, daí começou a fazer os acampamento [sic], desmontaram tipo uma serraria, lá mesmo, não trouxeram madeira, depois montaram uma serraria lá pra fazer os acampamento [sic]. Aí depois começou a organizar e tal. Aí, tinha outro problema: era... se tenho bem certeza, era os *parakanã*, que era os... os índio da região [sic]. Só que, como a gente não... falava a mesma língua deles, o... a ordem que nós tínhamos é o seguinte: se o índio chegasse e puxasse tua camisa, tu entregasse, que a empresa repor... colocava. Então não era pra tu arrumar complicação com ninguém... entendeu?! E isso aí, eles chegavam no acampamento, tinha os saco de arroz tudo[sic]... no ar livre, né... saco de arroz, saco de farinha, eles jogavam aquilo nas costa [sic] e iam embora. Era tudo uns baixinho, mas forte, véi, carequinha. Nunca tiveram problema com ninguém. Até uns quatro... cinco, seis meses que nós estávamos lá, e daí os banho [sic] nosso era de rio, não tinha torneira, não tinha chuveiro, não tinha nada. Trabalhava o dia todo, final de tarde, um calor, a gente ia pro rio, tomava um banho pra ir dormir. Nisso aí, nesse período, teve um... foi... alguém ass... matou um índio, assassinou um índio lá... talvez até por medo, porque todo mundo no meio do mato tem medo. E daí da... desse momento eles pararam de chegar no acampamento pra roubar, sumiram. Por um mês ninguém viu eles. Um

mês, um mês e pouco. E nessa de tomar banho no rio, teve um dia que um dos... era mecânico também, se atrasou, e todo mundo foi pro rio tomar banho e ele ficou. Quando nós chegamos de volta ele disse 'não, vamo comigo lá pro rio tomar banho', e ninguém quis ir, todo mundo já tinha tomado banho, todo mundo queria jantar e dormir... cansado, um calor desgraçado. Daí ele chama todo mundo de besta, 'não, vocês são...' [balbucia]. Pegou o caminhão e foi. Era uma prainha. Quando ele encostou no rio... foi tomar o banho dele, todo mundo jantou, foi dormir, pegou suas rede [sic], foi dormir.... De manhã, não voltou nem o caminhão e nem ele. Damo falta dele e do caminhão. Aí o chefe da mecânica, que era o encarregado geral, disse 'não, vamo lá no rio ver o que aconteceu', 'o caminhão quebrou na estrada, alguma coisa...'. Que dava uns... dois quilômetros lá da onde a gente tava acampado pro rio, não era muito longe. Aí quando chegamo lá, daí... ele tava... ele era de... Ponta Gro... no Paraná, Ponta Grossa... eu não me lembro o nome dele. Ele tava com uma flecha atravessada daqui [aponta para o lado direito do pescoço], saiu aqui, assim [aponta para o lado esquerdo do pescoço]... no pescoço... deitado no... que era uma prainha, né?! Deitado na água. Daí, aí o medo começou a bater. Daí eu digo 'não, isso aí não é lugar pra gente séria'.

Magno: E quanto tempo mais o senhor ficou lá depois disso e como é que ficou a relação com os índios depois desse episódio?

Luís: Depois desse episódio, começou... ficou difícil, porque... a ordem que tinha era... e todo mundo tinha medo. E como todo mundo tinha arma, na época, começou a ficar uma situação pesada pelo seguinte: mesmo que dissesse pra você não atirar, depois de tu ver uma coisa daquela ali, se tu encontra um índio no meio do mato sozinho, tu atira... entendeu?! Então... não houve mais, que eu soubesse, assim, de ter matado índio... acabou ali, parou, só que eles também sumiram... entendeu?! Não voltaram mais no acampamento pra roubar, pegar as coisas que eles queriam. Até a época que eu saí de lá, que foi mais uns quatro meses, mais ou menos, que eu fiquei lá, porque daí, além disso aí, começou um... um surto de... não era febre amarela...

Magno: Malária?

Luís: Era. Malária, mas segundo os caras, quem já tava com o organismo meio fraco, tal e coisa, ele 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.

Magno: 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.

Magno: O quê? Os casos de morte?

Luís: Os casos de morte. Como que eles decidiam lá em Belém, a gente não sabe, entende?! O que a gente sabia é que o cara que ia pra lá não voltava mais.

Magno: Nunca aconteceu de alguém voltar?

Luís: Não. Se alguém escapava, de lá eles já dispensavam... e ia embora, entende?! Agora, voltar, todo o pessoal que ficava doente, que ia pra Belém, pra lá não voltava. Só que a gente ficava sabendo por intermédio do piloto e de outras pessoas de Belém, do escritório de Belém que muitos que chegavam lá já não tinham mais chance... que eram já... e os que se recuperavam, ficavam bastante tempo se recuperando e de lá eles já dispensavam pra casa, pra outro lugar, entende?! Que lá a pessoa já tava... a pessoa ficava fragilizada, se voltasse pra lá se lascava.

Magno: Você conheceu alguma pessoa que adoeceu e foi embora?

Luís: Cara, conheci... eu conheci... o cara que morreu na flecha era amigo meu, viajou comigo pra lá, e desses que... foram pra Belém, teve uns dois parceiro meu do Rio... do Paraná, que foram pra lá e também não voltaram, e também não fiquei sabendo se... eles foram pra casa ou se... deu zebra, entende?! Porque... era uma situação complicada, porque você não tinha informação lá, entende?!

Magno: E existia alguma forma de comunicação entre os trabalhadores? Algum tipo de carta, jornal? Como é que se chegava alguma notícia, como é que se sabia de alguma coisa?

Luís: A família escrevia pra... pro escritório de Belém, de Belo Horizonte. Belo Horizonte, se é o pessoal da Transamazônica, Rio Repartimento, mandava pra Belém, o avião levava pro Rio. Era o que a gente recebia de carta. A mesma coisa 'vou escrever pra minha mãe', então eu escrevia uma carta, entregava pro escritório da empresa, eles mandavam pra Belém, lá eu acho que Belém mesmo botavam no correio com destino pra... era a comunicação que a gente tinha. Lá mesmo a comunicação era zero.

Magno: O senhor ficou quanto tempo lá, instalado?

Luís: Eu fiquei um ano. Um ano e um mês, por aí.

Magno: E nesse um ano o senhor nunca saiu da floresta?

Luís: Não.

Magno: Ficou um ano totalmente isolado?

Luís: Um ano totalmente isolado. E... sem dinheiro, não precisava, não tinha no quê gastar. Isolado... o... mais... o Rio Repartimento, parece que tinha cinquenta casas, se tinha, acho que nem isso, entende?! Era muito pequeno, era um povoadinho muito pequeno.

Magno: E havia lazer... vocês...

Luís: Não tinha, não tinha nada...

Magno: ... desenvolviam algum tipo de lazer?

Luís: ... não tinha nada, era casinha feita de... de barro e palha em cima. Não tinha uma casa de tijolo, nada, na época.

Magno: E nas horas vagas, o que é que os trabalhadores faziam?

Luís: Não tinha hora vaga. Lá a gente trabalhava direto, a gente ganhava hora extra. Sábado, domingo.... Quando, ah... a folga de, vamos supor, não era obrigado a trabalhar, entendeu?! A gente ia fazer o quê num lugar daquele? O negócio era faturar. O negócio era ganhar dinheiro.

Magno: Quantas horas trabalhadas por dia, em média?

Luís: Olha... a gente começava a trabalhar em torno de oito horas da manhã até as seis da tarde, esse era o normal. Só que, quando... é porque... que tava seco, porque... não tinha chuva, no Amazonas chove muito... então tinha hora extra, o equipamento à noite trabalhava e você recebia hora extra. Então todo mundo trabalhava, porque não tinha... não tinha opção. Porque tu vai voltar pro barraco, fazer o quê?

Magno: E havia alguma espécie de pagamento lá?

Luís: [meneia a cabeça]

Magno: Ninguém recebia dinheiro lá?

Luís: Não. Se tu quisesse, tu receberia. Mas ninguém interessava receber porque não tinha onde gastar. A comida, tu tinha lá... entende?! O que... o máximo que tu gastava era... às vezes eles pegavam tipo um vale, só. Pagamento, não recebia lá.

Magno: E paga... pra quê, esse vale?

Luís: Pra... enfim, no povoado, tu queria tomar uma cerveja, queria tomar uma cachaça... então, com esse vale tu... tu usava ali, entende?! Mas, vamos supor: em um ano, eu nunca peguei pagamento. Eu pegava vale. Aí quando foi que eu saí, daí eu... eu tive toda despesa paga, não tem o que falar... fui pra Belém de avião, no avião da empresa, e de lá, o escritório de lá me deu toda a despesa, passagem pra Belo Horizonte, pro escritório central da empresa, e lá foi feito o acerto fechando esse tempo todo que tive lá.

Magno: E como é que foi a sua saída lá? A sua companheira tava me falando que foi uma aventura essa saída de lá da...

Luís: Não, a saída de lá... porque não tinha... na época era complicado. A empresa não queria que o pessoal saísse. É... até eu entendo, entende?! Porque... quando começou, tudo foi aquela loucura pra entrar. Só que depois que rodou seis, oito meses, um ano, que foi o caso, já ninguém mais queria ir. Ninguém mais queria ir porque, bem ou mal, mesmo que não tinha a mídia que tem hoje, as conversa [sic] correm. Daí, pô... já em Belém já todo mundo sabia que tava morrendo gente na Transamazônica e bá bá bá. Então já o pessoal começou a se prender pra ir pro... pra lá. Então, o pessoal que tava lá, eles tentavam segurar. E você só tinha duas opção pra sair de lá. Ou tu saía pelo rio, que dava... subindo o rio, dava... acho que uma semana, mais ou menos; ou você saía de avião da empresa. Só que o avião da empresa não interessava tirar você de lá... entendeu?! Então, o quê que tu ia fazer pra tirar você de lá? A única solução que eu achei pra achar... sair de lá, porque... não vou negar, você tem medo de morrer. Até porque, rapaz, tanto tava ficando feia a coisa com os índio [sic], e com a febre, tava pegando a negada... não sei se era febre ou malária... mas tava pegando. Aí... eu tive que usar um pouco de mandragema que o cara tem, né?! Porque o piloto da empresa, quando ele

chegava de manhã, ele almoçava com a gente lá no refeitório, e de tarde ele voltava pra Belém. Então você tinha amizade com o cara, bem ou mal, você conversava todo dia com o cara... então a gente tinha uma certa amizade. Aí, e pra você sair de lá, você só saía, o piloto só tinha ordem de levar alguém pra Belém com assinatura do engenheiro, uma autorização assinada pelo engenheiro da... da obra. Aí, 'putz cara', e com... ah... né... um ano, a obra já tava assim ó, desmatamento, essas coisas já feita, uns cinquenta quilômetro pra cada lado, mais ou menos, do centro pra os puxado... aí eu fiquei pensando como é que eu saía dali. Pra sair, uma semana de lancha, você não tinha dinheiro, e quando eu chegasse em Belém eu também não ia ter dinheiro, pra seguir pra frente, pra se... pra fazer o acerto, e eu sabia que o acerto era só em Belo Horizonte. Então, o quê que eu fiz? Aquela coisa que [balbucia, sorri e coça o rosto demonstrando constrangimento]... complicado. O avião desceu, eu cheguei pro piloto já com a mala pronta, dizendo pra ele 'ó, cara, tô precisando que tu me deixe em Belém'. 'Mas por que? Não posso... cadê a autorização?', eu digo 'Não tenho autorização. Porque, é o seguinte, eu recebi uma carta...', e eu tinha escrito, escrevi uma carta como se fosse, minha família tivesse me mandado, que meu pai tinha falecido em... Curitiba, que era pra mim [sic] ir pra lá e tal e coisa... e, não, não foi que tinha falecido, meu pai tava muito doente e que eu precisava ir pra... pro... pra Curitiba. Daí mostrei pra ele a carta 'olha aqui, ó, recebi essa carta agora', porque ele que trazia, ele trazia pilhas de carta assim, entende, todo dia. Daí ele não ia saber se ele trouxe uma carta pra mim ou não. Ele não via o nome de todas carta [sic], ele entregava no escritório... né?! Eu disse pra ele 'ó, [incompreensível] trouxe uma carta aqui... preciso sair daqui agora e o engenheiro não tá aqui pra assinar'. 'Não, mas tu vai me complicar', eu digo 'Não, rapaz...'

Magno: Isso [?] tava só?

Luís: Sim, peguei ele de canto, né... na verdade, 'cara, eu preciso que tu me leve embora, eu preciso sair pra Belém. Quando eu chegar em Belém, a gente passa um rádio pro engenheiro aqui e explica a situação. Agora, eu preciso que tu me tire, senão tu só vai vir daqui no outro... um dia sim, um dia não, no outro dia. Como é que eu vou sair daqui?'. 'Não, mas vamo... vamo ver se nós falamos com o engenheiro'. 'O engenheiro tá no... nos trecho [sic] na ponta da obra, não sei se tá pra uma ponta ou tá pra outra, não tem como falar. O jeito é..'. Rapaz, ele foi contrariado, mas ele me levou, cara.

Magno: E só saiu o senhor do acampamento? Não saiu mais ninguém, não?

Luís: Não, só eu. Eu não me preocupei com os outros, me preocupei comigo, entende? Porque eu achei o seguinte, não tinha como eu formar uma coisa se saísse mais gente, entende? Eu tinha que formar uma... uma mentalidade que eu conseguisse sair.

Magno: E quantas pessoas podiam sair no avião?

Luís: Hã?

Magno: Quantas pessoas...

Luís: Quatro pessoas. O piloto e mais três. Então... mas raramente ele levava alguém.

Magno: Então se a pessoa pedia demiss... você chegou a pedir pra sair antes?

Luís: Não. Se... se pedisse... o engenheiro ia te conversar, ia te convencer de não sair. Eles não te obrigavam, mas eles tentavam te convencer a não sair.

Magno: Como?

Luís: Oh, que... que ali era bom, que tava melhorando, que tava... as coisas tavam indo, porque ia ter um aumento, que... eles te convenciam.

Magno: E as promessas eram verdadeiras?

Luís: Hã?

Magno: E as promessas eram verdadeiras?

Luís: (risos) Rapaz, nah... era só pra convencer, pro cara ficar, né?!

Magno: E se alguém decidia sair mesmo, alguém conseguiu?

Luís: Não! Teve gente que saiu, saiu pelo rio... porque de avião não saía, se autorização não dava...

Magno: Saia pelo rio, mas com outra... sem autorização também?

Luís: Sem autorização. Autorização eles não davam, porque não queriam que ninguém saísse... entende?!

Magno: Havia preferência por jovens casados ou solteiros na contratação?

Luís: Sim!

Magno: Como?

Luís: Solteiro.

Magno: Solteiro era a preferência?

Luís: Era preferência. Tanto... tranquilo... tu ir... ah, Deus [balbucia palavras desconexas]... porque, era aquela história, um lugar daquele lá só dava pro solteiro. Pra ficar... você ficar um ano fechado num lugar daquele, só... só solteiro, entende?! Casado, ele enlouquece e resolve ir embora e vai. Então, noventa e nove por cento, quem tava lá na época, do início... não sei depois... mas no início, eram solteiros.

Magno: Todas as pessoas que você conhecia eram solteiras?

Luís: Tudo solteiro e tudo... *piazada* nova, entende?! Assim... acho que o que tinha mais idade na época era 30 anos... entende?! E era tudo *gurizada* nova, pessoal recém-formado. Primeiro que era uma aventura e ninguém mais pra gostar de aventura do que jovem, pelo menos naquela época. Então, todo mundo se empolgava a ir. Porque o cara que tinha família, já pensava duas vezes, 'pô, eu vou lá naquele fim de mundo?', entende?! Só se ele tivesse realmente necessitado que não tivesse opção... senão ele não ia. Já o jovem não, o jovem... o jovem quer...

Magno: E... e esse tempo todo lá, havia mulheres no acampamento? Trabalhando ou...

Luís: Mulher, não. O pouco de mulher que tinha era no... no... na vila ali em... Rio Repartimento, tinha, que lá na época eles chamavam era *bureco*.

Magno: Era o quê? Um prostíbulo?

Luís: Era, um prostíbulo. Era um *bureco* 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.

Magno: E todas as pessoas frequentavam... era comum?

Luís: 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 [balbucia algo incompreensível]...

Magno: E o vale funcionava lá também, nesse bar?

Luís: Não, o vale que a empresa te dava era em dinheiro.

Magno: Ah, em dinheiro. Sim.

Luís: Era em dinheiro... era. Você assinava um vale, ah... por... fosse no dia de hoje... que era uns cem reais. Assinava um de cem reais, o escritório te passava cem reais... entende?! Então ia acumulando no teu... no teu negócio. Eles passavam... e quanto a isso, não tinha problema.

Magno: E, sobre bebida alcoólica dentro do acampamento, havia? Era liberado? Ou era...

Luís: Era. Nunca houve proibição... entendeu?! Podia beber à vontade.

Magno: Mesmo trabalhando?

Luís: Mesmo trabalhando...

[29'59", fim do vídeo 1]

Luís: ... aí tu puxa o que tu quer que aí eu largo.

Magno: Tá ok. Bom, hoje 28 de fevereiro de 2018, na continuação da entrevista do dia anterior e nós perdemos uma parte ... então, seu Luís, eu queria que o senhor voltasse a falar um pouquinho como é que foi o processo de saída do senhor de lá da empresa. Como é que foi o seu desligamento e... como é que foi no sentido de... sair geograficamente de lá, e como é que foi no sentido dos seus direitos, das relações trabalhistas.

Luís: Não, aí... as... as funções... financeiras, eram todas acertadas em Belo Horizonte, a central da empresa era lá. Então, a saída era... normalmente era feita pra Belém, em Belém tem um escritório auxiliar, que lá eles te davam passagem, hospedagem, até o dia de tu embarcar pra Brasília, e Brasília – Belo Horizonte. Eles te davam todo esse... essa... e quando você chegava em Belo Horizonte, lá eles tinham toda tua documentação, toda documentação normalmente tá lá, e lá eles faziam todo o acerto, eu não tenho o que dizer, desde hora extra, tudo o que foi feito, eles pagaram certinho... naquela época não existia insalubridade, não... não tinha isso aí, mas, a hora extra, o que foi combinado, eles foram muito... muito corretos nisso aí.

Magno: O senhor lembra, em média, quantas horas extras eram feitas por dia?

Luís: Olha, normalmente, em torno de três a quatro horas. Porque... quando... porque tinha que aproveitar a época que não chovia, né, que é a época que eles chamam verão lá, né... que o inverno é chuva e o verão não chovia. Então, quando não chovia, eles aproveitavam pra tocar um pouco mais à noite pra... pra poder adiantar. Porque eles, é... na época de inverno, paravam tudo, né, não tinha... não tinha chance de... de tocar nada, porque ia mexer com terra, com chuva não... não funcionava. Então, quando dava tempo bom que era o verão, eles, pra não botar mais gente, então eles trabalhavam em turnos maior [sic], porque até pra aproveitamento dos equipamento [sic], né?! Quantidade de equipamento, então

esses equipamento trabalhavam normalmente... era em torno de doze horas por dia... entende?! De até... era o normal. Quase todo mundo trabalhava nesse... nesse período... de doze horas.

Magno: É, com relação a... ao vilarejo que existia próximo do acampamento, como é que se chamava?

Luís: É Rio Repartimento.

Magno: Isso. O... sobre Rio Repartimento, entre o momento que o senhor chegou e o momento que o senhor saiu, que mudanças o senhor diria que é possível perceber?

Luís: Não, é... em um ano que eu fiquei ali, praticamente dobrou. Tanto em... habitantes, em... habitantes locais, entendeu?! Não, nada a ver com a empresa. É pessoal que vieram de outras regiões ali, montar um barzinho, montar um... restaurantezinho porque, normalmente, era o ponto mais próximo que o pessoal da empresa tinha pra... pra um final de semana, tomar uma cerveja, comer alguma coisa diferente, e... até... em termo de boate, tudo, a única opção era aquela. A não ser que o cara tivesse muito dinheiro e pegasse uma lancha, alugasse uma lancha e fosse a... a, como é que é, Imperatriz não, é...

Magno: Altamira?

Luís: Altamira! Mas... isso aí, ninguém fazia... entendeu?! Então, é... o normal era ali. Depois que... que a gente saiu dali, que eu já tinha saído há uns tempo [sic], fiquei sabendo que... foi melhorado muita coisa lá, inclusive a... a boate que tinha lá, né... foi melhorado, se na época, vamos supor, tinha trinta mulher [sic], eles tinham... chegava final de semana, ele tava com sessenta, setenta mulher, entendeu?!

Magno: Isso o senhor ainda presenciou?

Luís: É... até uma parte, sim. Depois já... essa parte de... já... uma mudança bem grande, eu já não tava lá, daí já foi um amigo meu que saiu depois de mim, que a gente se encontrou em outra obra aqui, que a gente tava trabalhando, daí ele que falou 'não, depois que tu saiu, melhorou... a boate, aumentaram', entende, 'a cidade melhorou muita coisa', então... e é porque ali não tinha nada, não tinha policial, não tinha nada...

Magno: Em relação à violência... na... na... no vilarejo, o senhor se... ouviu falar de alguma coisa ou presenciou alguma coisa?

Luís: Não... é... eu... alguma...

Magno: Qualquer tipo de violência...

Luís: É, alguma coisa aconteceu lá, mas entre o próprio povo da região... da... que morava ali, não, assim, envolvendo os funcionários da empresa. O... e teve umas bronca [sic] lá mas, assim, nada a ver com o pessoal da empresa.

Magno: Que tipo de bronca?

Luís: É briga por causa de mulher, é... que começou... um lugar pequeno, povo tudo pacato, chegou muita gente, a boate começou a chegar mulher bonita, os marido das mulher [sic] de lá também tinham uma beirada, e daí começou as confusão... era briga de mulher, era briga de homem com homem por causa de mulher, é... confusão ali. Agora o... os funcionário não, porque normalmente o quê que

funcionário vinha, com dinheiro no bolso, que ele pegava vale, ia pra lá pra gastar. Enquanto o cara tá gastando ele tá nos direito dele e ninguém mexia com ele, entende?! Até os leão de chácara da boate, não deixava ninguém mexer com os funcionário da firma, que era os funcionário [sic] que dava lucro, entende?! Então era mais fácil, se tivesse que tirar pra fora alguém, tivesse uma discussão entre um local com um funcionário da empresa, com certeza o local se retirava pra fora pelo leão de chácara, porque quem gastava mesmo, quem mantinha tudo aquilo ali era o pessoal da firma, que funcionava lá.

Magno: O senhor disse que... o fluxo de garotas que chegavam na... na... no vilarejo, aumentou muito ao longo do pro... do tempo em que tava chegando trabalhadores. Nesse período, o senhor seria capaz de imaginar, de lembrar se... se houve... se o senhor percebia, se havia menores de idade lá, em algum momento, honestamente? Por que... por que eu pergunto isso? Porque existe um filme, não sei se o senhor já ouviu falar, chama-se 'Iracema: uma transa amazônica', e é um filme documentário e ele cruza a rodovia inteira e ele mostra, inclusive, essa questão, por isso que eu pergunto.

Luís: Existia e existe até hoje. Existia! Isso aí... ninguém perguntava a idade, mas você via que tinha... menina de quinze, dezesseis anos, isso era... entende?! Inclusive, não... não do local ali, mas que vinha de Altamira, entende?! Que a... os dono da casa, o dono trazia... eles mandavam uma lancha buscar pro final de semana, depois levava de volta pros pai [sic], entende?! Então, isso aí existia, menor...

Magno: E o senhor acha que isso...

Luís: ... menor, com certeza.

Magno: O senhor acha que... essa... esse acordo, essa transação, era feita com anuência, com acordo dos pais?

Luís: Eu acho que sim... porque, como é que uma pessoa vai... vai buscar um filho teu na tua casa pra ficar no final de semana e depois traz de volta? [dá de ombros] É uma coisa... eu acho que era consciente, entende?!

Magno: O senhor não chegou a conversar com ninguém nem escutar?

Luís: Não...

Magno: Sobre se a família sabia?

Luís: ... até porque, eu achei... era um tanto consciente porque, na época lá, sabe que a pobreza sempre foi grande no Norte... era uma forma acho que até de... delas ajudar [sic] os pais, entende?! Porque a sobrevivência lá era problemática. Então, eu acho que até... por isso que eu acho que eles sabiam ou... fingiam que não sabiam, entende?! Mas... noventa e nove por cento que eles sabiam. Porque é... elas chegavam, vamos supor, na sexta à noite, que chegava a lancha trazendo o pessoal de... de lá, pra devolver segunda de manhã. Quer dizer [dá de ombros]... a coisa tá... tá escrito o quê que é, né, mais ou menos. Por mais que eles eram do... bem lá do meio do mato, mas bobo eles não eram, entende?! Podiam se fazer de bobo pra... pra necessidade, né?! Muita... a necessidade, a gente sabia que era grande. Você via na época, hoje é outra coisa, mas na época, a casinha deles era aquelas [sic] de barro com palha só, não existia casa de tijolo... entendeu?! Então a

gente já via que a pobreza era extrema, tudo era difícil, não tinha hospital, não tinha nada. Começou a melhorar depois que a empresa entrou, e daí ela montou um... não seria um hospital... tipo uma farmácia com... de pessoal, tinha um médico que ia uma vez por... duas vezes por semana, ia lá na... tipo um consultório que tinha dentro do acampamento. E isso aí no começo, depois porque... o negócio se organizou, até o pessoal da cidade, uma mulher grávida, quando precisava de alguma coisa, eles davam assistência pra esse pessoal também, então.... Porque o pessoal da cidade, pra ter assistência, tinha que ir pra Altamira, tinha que ir pra longe. E ali era dois quilômetro, dois quilômetro e pouco, então era bem mais fácil a pessoa ir ali. Então, normalmente era assim, alguma coisa de emergência sempre era atendido por ali, até o pessoal da cidade também.

Magno: Em relação ao período que o senhor ficou lá, o senhor não... presenciou nenhum problema de trabalhadores com a... hierarquia da empresa, não?!

Luís: [...] Sabe que não, cara?! Nenhum! Porque... como é que eu vou te explicar, tudo o que... o que foi programado, quando foi conversado em Belo Horizonte, que foi a primeira... primeira conversa foi em Curitiba. Daí a segunda conversa foi em Belo Horizonte. Daí lá eles detalharam como é que ia ser tudo e tal... então, mais ou menos, tudo o que eles prometeram, eles tavam cumprindo, entendeu?! Então não tinha, assim, motivo pro pessoal... o único motivo que às vezes dava um desentendimento era a pessoa que queria ir embora e... dava aquela confusão, entende?! Mas... quando o pessoal queria mesmo... porque existe aquelas pessoas que são mais tranquilas, que pede pra ir, os cara conversa aqui, e existe aquele que é meio ignorante, meio estourado, né?! Então, quando eles viam que o cara era meio estourado, pra não dar mais problema pra frente, fazer enxame com os outros, eles liberavam, entende?! Mandavam... mandavam de volta, só que eles também sacaneavam, faziam ir de lancha. Pagavam, você ficava três, quatro dias se fodendo no rio, entende?! Não... não ia de avião, entendeu?! Entrava de avião, agora se quisesse sair, era só pelo rio.

Magno: E nesse um ano, além do episódio do... do assassinato do companheiro de trabalho, o senhor... lembra de algum caso com... com as populações nativas de lá, os indígenas?

Luís: Não, com os indígena [sic], pelo menos, que a gente ficasse sabendo com os funcionário [sic], não houve mais, só eles sumiram, né?! E... todo mundo ficou assombrado, eu mesmo foi um que veio... uma parte de eu ter saído de lá foi isso aí. Porque... tava aquele bafafá 'pô, eles tão se juntando, eles vão atacar o acampamento'...

Magno: Quanto tempo antes de o senhor sair aconteceu isso?

Luís: Oi?

Magno: Fazia quanto tempo que hav... que esse episódio tinha acontecido quando o senhor saiu de lá?

Luís: Lá do rapaz que...

Magno: Sim, quanto tempo antes?

Luís: Ainda depois disso aí eu fiquei uns quatro, cinco meses ainda, entendeu?! Tentando... mas daí começou, além disso aí que já... era uma coisa que tava

sempre pesando na consciência, começou a cair aquelas febre [sic], aquela malária, também matar muita gente. E daí... o cara 'perai, eu vou sair fora daqui', daí foi onde eu tomei decisão de sair, mas mais por causa disso, não em termo de dinheiro, entende, isso aí não.... Porque até, na realidade, quem ia pra lá, cara, não ia nem pensando em dinheiro, ia pela aventura. 'Não, a aventura, que nem eu fiz agora na Transamazônica', essa mesma aventura de guri, era ir pra lá, não importava se o salário lá era... se eles dissessem 'ó, nós vamos te pagar... mil reais' ou 'vamos te pagar dez mil'. Tu ia pelos mil também, entendeu?! Porque era aquele negócio 'pô, ta todo mundo indo pra Transamazônica, vamo trabalhar lá', entendeu?! Era um negócio mais ou menos assim, então... tanto faz, a proposta que eles fizessem, o pessoal ia... pela aventura. Por isso que eu digo, ia muito jovem, a maior parte era jovem. Depois, já no... principalmente no início. Depois, já com uns seis, oito meses, daí sim, daí já começou [sic] chegar os operadores de máquina, já as pessoas, assim, mais... na época, os cara com quarenta anos, quarenta e pouco... mas no início, aí era tudo *gurizada*, era tudo de... de vinte a trinta anos, entendeu?!

Magno: No seu acampamento, você diria que tinha mais gente de que parte do Brasil?

Luís: [pensa um pouco] Olha, ali tinha mais gente do sul. Porque justamente a Mendes Jr.... até isso é uma coisa interessante... não sei se por ela ser de Belo Horizonte, ela procurou mais pessoal de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul. Nem de São Paulo ela não pegou muito. Tinha... paulista, tinha muito pouco, carioca, pouco. A maior parte era do Sul... Sul mesmo. Nordeste, muito pouco. Daí, depois que, eu tô dizendo, depois de uns seis meses, daí começou a ir aqueles funcionário [sic] que já trabalharam em outras empresas, já mais maceteados, entende, de obra, de... operadores, essas coisas. Então, daí já, assim, daí já era cara que já rodou São Paulo, Rio... mas o princípio mesmo, foi mais... da Mendes Jr., mais pessoal do Sul. Muito pouco Norte e Nordeste. Eu acho que até por problema de mão-de-obra, né?! Principalmente, vamos supor, mecânica, naquela época, aqui no Norte e Nordeste, muito pouca gente era formado [sic] mecânico de máquinas diesel, entendeu?! Caterpillar, essas coisas... Então, eu acho que um pouco isso. Já no Sul, como sempre teve muita obra, tal e coisa, já... preparavam mais o pessoal. Por isso que eu acho que eles buscaram o pessoal mais lá [sic].

Magno: Lá... lá no acampamento, o senhor percebia uma diferença ou uma separação por... tipo de profissão?

Luís: Não, tinha [balança a cabeça afirmativamente]...

Magno: Em grupos? Como é que era... como é que se... como é que era?

Luís: ... tinha. Natural... a turma administração era um grupo, a mecânica era outro grupo. Não é que não se misturava, mas a gente sentia que existia um... entendeu?! Ah, operadores de máquinas, motorista, operadores, era outro grupo, entendeu?! E depois o... pessoal servente também. Então formava quatro, cinco grupos. Todo mundo se conversava, tudo, mas... todos, o... pra conversar, decidir uma coisa, que nem 'vamo tomar banho no rio', ninguém chamava o cara da administração ou operador. Se era a turma da oficina, ia a turma da oficina.

Magno: Vocês eram autônomos pra decidir isso?

Luís: É, se era os operador, os operador [sic] faziam isso, entende?! Então era mais ou menos assim. Eu... não é que houvesse assim, mas... tem, entendeu, uma diferença.

Magno: Havia algum representante por grupo...

Luís: Não, não...

Magno: ... ou havia alguém? Haviam discussões, as pessoas conversavam sobre o trabalho?

Luís: Não, não tinha assim... ninguém. Tinha o coisa, é lógico, na oficina, tinha o chefe da oficina, né, que é o que comandava tudo, mas isso só dentro do canteiro de obra, né?! Saiu dali, todo mundo tinha liberdade total pra fazer o que queria, entende?! No horário de serviço, você era subordinado àquele encarregado. Assim como... tinha o chefe de obra que era encarregado dos operadores, motorista de caminhão, essas coisas. Então, era comandado só por eles, mas fora isso, assim, dizer assim... e o engenheiro geral que comandava todos os encarregado [sic] de... dos setores.

Magno: E quem, desses trabalhadores que tavam lá, tinham a oportunidade de sair de lá quinzenalmente? Pra visitar a família?

Luís: Na nossa época, era assim: todo mundo podia sair pra Rio Repartimento. Todo final de semana podia ir, entende?! Porque, normalmente, no domingo sempre, quase ninguém trabalhava. Sábado trabalhava o dia inteiro, fazia hora extra, mas ninguém... todo mundo queria dar uma saidinha. Então, agora, pra sair fora mesmo, mais longe, que nem tu tá perguntando, foi começar a sair alguém depois de seis meses, praticamente. Os primeiros seis meses não... não saía ninguém, até porque, é o que eu digo, o pessoal tudo era de muito longe, não tinha família perto, não tinha como sair. Naquela época você não pensava em avião de... de Belém pro Rio Grande do Sul, que o preço era exorbitante... não existia isso. E de... se fosse de ônibus, seria lá dez dias de viagem... dez dia [sic] pra ir, dez pra voltar, cê perdeu o mês, então, isso aí não existia. Então é...

Magno: Só os engenheiros que podiam sair de... de avião ou helicóptero?

Luís: Era... de avião ou helicóptero. De avião... os engenheiro [sic], era assim... engenheiro, teve alguns encarregado [sic], acho que encarregado de obra... a empresa, que mesmo eles sendo do Sul, de Belo Horizonte, ela trouxe a família deles pra Belém. Então, o próprio avião que levava as coisa [sic], final de semana levava eles pra Belém. Eles passavam sábado e domingo em casa, segunda-feira, quando o avião vinha trazer as coisa, eles já voltavam com... entende?! Mas isso aí era... três, quatro pessoas, só... que tinha essa... que eles ganham residência. O resto, que nem era... a maior parte tudo solteiro, tudo... Então, normalmente, engenheiro, encarregado, já eram de casa, já da empresa, mais velhos, entende?! Já trabalhavam na empresa, em muitos... outras obras. Então, eles trouxeram a... as famílias, e a empresa provavelmente alugou apartamento pra eles em Belém, então eles tinham contato com a família todo final de semana. Mas isso aí era só eles mesmo, entende?! Nós não tinha [sic] condições, não tinha como sair dali.

Magno: Com relação ao que o senhor havia dito ontem, é... apesar de não ter havido... muitas brigas entre os trabalhadores, o senhor me falou que todas as pessoas, praticamente, tinham arma. Como é que era isso?

Luís: Não... até... o problema de arma, foi o seguinte: to... normalmente, todo pessoal que ia pra lá, ficava às vezes uma semana no hotel em Belém, entendeu?! E todo mundo que pôde... naquela época se comprava arma em Belém ali num tal de... Ver, Mercado Ver-o-Peso...

Magno: Ver-o-Peso...

Luís: ... você comprava arma ali com uma facilidade, assim, arma entre aspa, arma que vendia lá era 22, aqueles dois cano [sic], era umas arminha [sic]... mas todo mundo comprava e levava... com medo de bicho... aquilo que eu digo, aquele espírito de aventura. Então todo mundo comprava. A empresa não se opunha a isso.

Magno: Não se opunha?

Luís: Não.

Magno: Ela sabia que...

Luís: Sabia...

Magno: ... vocês tavam armados?

Luís: ... que tinha arma, mas não se opunha, entende?! Em hipótese alguma. Então, você podia, por exemplo, até estar numa, na obra trabalhando, que nem o engenheiro falava nada, se ele via ele fazia de conta que não viu, entende?! Não havia oposição a isso. Porque, na realidade, aquilo ali era mais de medo... de bicho ou índio, quando deu a merda que mataram o índio, que começou a confusão [sic] lá. Mas... mas mesmo assim eles não proibiram...

Magno: O senhor acha que a morte desse índio foi... foi uma coisa precipitada? Alguém se assustou...?

Luís: Eu acho que foi. Porque eles não faziam mal pra ninguém. Porra... durante o tempo que eu tive lá eles, eu acho que foram umas dez vezes pro acampamento. Eles vinham, quando vinham, vinham assim, oito, dez, e eles vinham correndo, não conversavam nada, eles já vinham certo no que eles queriam, que era saco de farinha e saco de arroz. Aí pegavam lá três, quatro saco [sic] daqueles ali e sumiam pro mato de novo e iam embora, entendeu?! Então eles... eles não eram, assim, agressivo [sic] pô, em nada... eles só pegavam aquilo ali e iam embora. E eu acho, que nem eu digo, que eu acho que o cara se assustou, se viu sozinho... com um índio. Eu acho que... [incompreensível] meter bala no cara, sei lá... se o índio chegou... ninguém sabe exato, entende?!

Magno: Isso foi dentro do acampamento, foi perto?

Luís: Não, longe! Foi uns... a obra já tava uns trinta quilômetro. Isso aí, quem... aconteceu, que... a gente sabe, mais ou menos, assim, foi um funcionário da... topografia. E a topografia entra mato adentro demarcando pros trator [sic] entrar, né?! E não foi na parte, vamos supor, onde já a estrada tava aberta. Foi no meio da mata. Então, a probabilidade que foi topografia, alguém da topografia. Como era muita gente na topografia, ninguém... ninguém assumiu.

Magno: Ninguém assumiu nem ninguém foi acusado?

Luís: Ninguém... exatamente. [incompreensível] ficou por aquilo e... e os índio, muitos levaram... o corpo do índio...

Magno: Não levaram?

Luís: Levaram. Levaram. Porque, quando deu rolo e tudo, que o... porque os cara da topografia que acharam... entendeu?! Daí, quando vieram, voltaram pra comunicar o pessoal da empresa que tinha um índio morto, assim e assim, quando voltaram lá, o índio já não tava mais... entendeu?! Os índio [sic] já tinham arrastado ele, levado embora. Aí... aí eu não sei, mas é... é meio estranho. Eu acho que... foi o pessoal da topografia, mas foi por medo, não por ele ter atacado. Porque se eles tivessem atacado alguém, alguém taria machucado... se 'não, atirei em legítima defesa', né?! Mas taria machucado, e não tinha ninguém machucado. O cara se assustou e... ou pensou que... não ia dar nada e meteu fogo. Sabe que... se tem hoje, imagina...

Magno: O pessoal conversava, falava entre... entre... vocês falavam entre vocês sobre os índios? O quê... qual era a impressão que vocês tinham, chegando lá e vendo... aquela realidade?

Luís: Todo mundo com medo. É isso que eu digo, todo mundo com medo. Nós... qualquer um de nós tinha medo de ficar sozinho... em qualquer lugar... entendeu?! Até na obra mesmo, pô. Ninguém... vamos supor, tem que ir trator lá pra frente de obra... o operador sozinho não ia, entendeu?! Tinha que ir mais duas máquina [sic], mais gente pra abrir, ninguém... todo mundo tinha medo. Era... quer dizer, não tem... E depois que aconteceu isso aí, que os índios sumiram, daí que o medo aumentou, né?! Daí que ninguém andava sozinho. Daí...

Magno: E o que é que se falava sobre os índios?

Luís: Hã?

Magno: O que é que se falava? Como é... como eram as conversas, a... por exemplo, durante a noite, vocês chegavam e o que é que falavam sobre os índios?

Luís: Não, ah... às vezes um ou outro dizia que viu um índio, entendeu?! Aquela conversa, os índio... porque a gente ficava nas ponta das obra [sic], né?! Então, quando chegava no acampamento é... querer saber se apareceu índio ali, se vieram buscar mais farinha, se... entende?! As conversas se resumia muito aos índio [sic]... pelo medo.

Magno: E o que é que vocês achavam dos índios? Da forma de ser deles? Como é que era com... com uma pessoa brasileira, do Sul, viver ali?

Luís: Ah, é o que eu digo... era uma aventura, mas depois que tu caía... é tipo um Big Brother hoje... tu tá de fora vendo uma coisa, parece ser legal e tudo mais, mas entra lá dentro... disse que o troço é complicado. E lá é a mesma coisa, quando tu entra lá dentro, daí tu começa a sentir pesado, entende?! Pô, o trabalho é pesado... um calor desgraçado. A gente, no Sul, bem ou mal, sempre umas condiçõezinhas fina, né, um chuveiro, um troço... lá não tinha nada. Então, tudo isso, mas pela aventura, valia à pena. Aí quando começa a entrar em risco tua vida, mesmo tu sendo [incompreensível], tudo mais, alguns pensam em ir... e daí não... entende?! Muitos ficam, não tão nem aí [incompreensível], mas eu mesmo pensei que eu não...

Magno: No período que o senhor tava lá, não houve contato mais próximo com os índios não?

Luís: Não, teve não... depois... depois que aconteceu isso aí, eles vinham ali até acontecer isso, mas também contato, assim, tentar conversar, isso aí não existiu.

Magno: Não?

Luís: Não. Que eles só... que nem viu, parece que eles ficavam escondido [sic] na... beira da mata, quando vinham, vinham correndo, juntavam o que eles queriam e... mata de novo.

Magno: E animais? Vocês chegaram a ter problema com animais, ou viram?

Luís: Não, animais...

Magno: Vocês comiam carne de caça também?

Luís: Ah, não, isso, bastante! Mas é...

Magno: Quem caçava?

Luís: O problema dos animais lá, é que o próprio barulho do equipamento... espantava. Muito raro tu ver um animal lá, entendeu?! Eu... pra você sair e caçar, tinha que entrar na mata. E quem entrava na mata [bate com a mão direita na mão esquerda em punho fechado]...? Pô, e o medo de entrar... O cara, no aberto, que o cara tá vendo tudo, o cara tinha medo de entrar na mata... o cara não ia, entendeu?! Então, esse é o problema. E o bicho pra ali não vinha por causa do barulho, entende?! Muito... equipamento, barulho o dia todo, máquina, caminhão rodando... os bicho some tudo [sic].

Magno: A alimentação de vocês era trazida pela empresa sempre?

Luís: Pela empresa.

Magno: E era regular? Houve algum problema de desabastecimento em algum momento? A comida era boa...?

Luís: Não... porque tinha o aviãozinho que trazia... um dia sim, um dia não ele trazia arroz, carne... entende?! Era... era regular. A comida, tinha direto... entendeu?! Porque, água era tomado... tomava água do rio, e também não tinha poluição, né?! O rio era... entende?! Todo mundo tomava água do rio, não existia água mineral nem nada. E... e a comida era aquela, feijão com arroz, era carne de sol, que era o quê... que lá nem geladeira tinha na época, nada. Então eles levavam mais carne de sol, porque o que sobrava, ficava pro outro dia.

Magno: E... e caça.

Luís: É. Não, caça, muito pouco. Peixe, bastante, quando... ou era... na época ou era frango, ou era porco ou era peixe.

Magno: Mas peixe pescado por vocês, não?

Luís: Não, não...

Magno: Peixe trazido?

Luís: Vinha de Belém. Vinha no avião, de Belém... trazido. Não, ali... ali, assim, digo... do local, vamos dizer assim, 'ah, comemos tal coisa, bá bá bá', muito difícil... Não tinha mesmo. Porque... justamente por esse motivo... o medo. Você podia até... matar um bicho se aparecesse na... no trecho onde tu tava, mas tu entrar no mato pra buscar o bicho, tu não ia não. Podia saber que tava ali, mas tu não ia. Por causa do medo. Então, e o medo existia, não adianta dizer... o cara que disser que

trabalhou lá e tudo tranquilo, [incompreensível][faz sinal com o punho para simular um esfíncter fechando]...

Magno: Vou falar em noite, que era o momento que vocês não estavam trabalhando... com relação ao lazer, você diria que o lazer se resumia a essa boate lá...

Luís: Só lá, só final de semana. Quando chegava... normalmente, na época de sol, na época de verão lá, você pegava... era sete horas da manhã e tu ia até as sete da noite. Parava pro almoço, uma hora, mas aquilo era só comer e seguia trabalhando... E só ia jantar quando chegava. Então, normalmente se fazia quatro...
[29'59'', fim do vídeo 2]

ENTREVISTA COM EDSON GERMANO NUNES

Entrevistador: Magno Braga

Entrevistado: Edson Germano Nunes

Transcritor: Magno Braga

Tempo total de vídeo: 31m 16s

Edson: Posso começar?

- Meu nome é Edson Germano Nunes... Tenho 70 anos de idade. Sou motorista, sou aposentado, mas a minha profissão foi de motorista.

Magno: Como o senhor chegou lá na transamazônica?

Edson: Para a Transamazônica eu fui através da empresa que eu já trabalhava. Estava trabalhando em Brasília, né? Eu fui transferido de Brasília para a Transamazônica.

Magno: Qual era a construtora que o senhor trabalhava?

Edson: Trabalhava na construtora Rabello.

Magno: Me fale um pouquinho sobre como foi o início dos trabalhos na construção da rodovia, lá na Transamazônica.

Edson: Lá foi muito difícil.... Lá só tinha dois tipos de transporte: Avião e barco, o mesmo tipo de barco... Foi bastante difícil, era muita gente, demorava demais! No começo foi bastante transtorno.

Magno: O senhor teve que sair daqui do Nordeste para trabalhar fora por que motivo?

Edson: Porque geralmente essas empresas novas pagavam melhor do que aqui. Aqui a gente estava acostumado... E lá era mais vantagem... Hora extra, uma coisa... Eu nunca gostei de ficar parado, eu gostava de andar... Eu tinha muita vontade de conhecer o Belém, o pessoal falava de Belém.

Magno: O senhor já tinha família quando o senhor foi para lá?

Edson: Tinha.

Magno: O senhor era casado? Tinha filhos?

Edson: Já tinha família... Eu trabalhei de 61 a 66 no maranhão.

Magno: Então o senhor saiu daqui para o Maranhão primeiro?

Edson: Eu trabalhei no Maranhão.

Magno: O senhor morava onde antes de ir morar no Maranhão? Aqui em Pernambuco? Em Petrolina já?

Edson: Já...

Magno: O senhor trabalhava na agricultura lá, era?

Edson: Não. Era... Lá era puxando arroz na máquina.

Magno: Ah, o senhor trabalhava dirigindo um caminhão?

Edson: O pessoal vinha de fora e dirigia caminhão. Eu trabalhei de 61 a 68 no Maranhão. Aí em 69 eu fui pra Belém.

Magno: É... Me diga uma coisa, a construtora Rabello, quando ela contratava as pessoas pra ir pra lá, ela cumpria com o que foi prometido em relação a trabalho, as condições de trabalho, a segurança?

Edson: Eu fui transferido, né?... Promete umas coisas, cumpre umas, outras não.

Magno: Cumpria umas, outras não...?

Edson: Exatamente!

Magno: Mas o senhor acha que valia a pena sair do Nordeste para ir trabalhar lá...? Se o senhor pudesse fazer de novo, o senhor iria trocar o Nordeste pelo trabalho na construção?

Edson: Se eu tivesse... Se eu não fosse velho eu iria, não tem nem comparação...

Magno: O senhor iria?

Edson: A possibilidade de quem vive naquela região toda lá... A Transamazônica, aquela região lá... É diferente.

Magno: Para pior ou para melhor?

Edson: Para melhor. Depende de se adaptar ao clima. Se, se adaptar, você ta feito!

Magno: Certo.

Edson: Se ganha dinheiro lá. Lá é fácil de ganhar dinheiro. Agora, tem esse problema de saúde. Eu não me dei bem porque fiquei doente.

Magno: Qual foi o problema então, que o senhor teve?

Edson: Malária.

Magno: Malária. Era comum ter malária lá?

Edson: Lá é comum, a sim, como é...

Magno: Muita gente morria de doenças lá nos acampamentos de trabalho?

Edson: Não. No acampamento, é como eu acabei de dizer, quando adoecia, quando tava ruim, eles mandavam pra fora. Se fosse morrer, não morria no acampamento.

Magno: Lá, eles...

Edson: Que eu me lembre, não morria ninguém não, de doença não, morria de acidente, essas coisas...

Magno: É... O senhor me falou que quantas pessoas morreram de acidente? Ta lembrado?

Edson: Que eu sei uns três.

Magno: Mas, três pessoas morreram de acidente com máquinas pesadas, né?

Edson: É... máquinas, tratores...

Magno: Quando as pessoas adoeciam, eles tiravam do acampamento?

Edson: Não tinha jeito deles ficarem lá mesmo, a solução era mandar embora de lá. Até porque para não contaminar os outros. A muriçoca transmite.

Magno: Quanto tempo o senhor ficou na rodovia? No total?

Edson: Uns dois.

Magno: Mas o senhor ficou uns dois anos na construtora?

Edson: Mais uns seis anos por minha conta. Fiquei oito anos.

Magno: E qual era a atividade que o senhor desempenhava? Qual era o trabalho que o senhor fazia, depois que o senhor saiu da construtora?

Edson: Trabalhava de motorista... Eu andei por garimpo...

Magno: E por que o senhor decidiu sair da empresa?

Edson: Por causa de pagamento. A empresa não tava cumprindo o que a gente achava que tinha direito. Na época de pagamento, dizia que não tinha pagamento. A gente falava com o vigia e ele dizia que amanhã... Eu acabava trabalhando por minha conta.

Magno: Mas o senhor era registrado, com carteira assinada?

Edson: Carteira assinada. Inclusive meu pis foi feito lá.

Magno: E as condições de trabalho no meio da floresta, como é?

Edson: Duro!

Magno: Problema de violência com índio, o senhor viu alguma coisa?

Edson: Não. Nunca houve problema. Todo lugar que tinha acampamento tinha dois índios.

Magno: Todos os outros acampamentos então, quer dizer que, a própria empresa deixava alguns índios?

Edson: Eu não sei dizer como era o acordo. Tinha um acordo com a FUNAI. Aí todos os acampamentos, todos os barracos, que tinha dez peão, por exemplo, tinha dois índio lá. Tinha tempo que tinha vinte e oito peão lá. E tinha dois índio lá, para pesquisar a mando da FUNAI. Aí eles passavam quinze dias, aí baixava, vinha dois lá...

Magno: E os trabalhadores, eles faziam algum movimento para reivindicar melhores condições de trabalho, ou melhor salário? Havia algum movimento dos trabalhadores?

Edson: É... Quando atrasava pagamento.

Magno: E havia algum movimento?

Edson: É, não trabalhava, porque não pagava agente.

Magno: Era uma espécie de greve. Parava o trabalho por um dia até...

Edson: Não tinha como, porque era só ele... aí no final contrataram um policiamento para tomar conta do acampamento, para evitar um confronto.

Magno: Então a empresa pedia para a polícia ficar controlando os trabalhadores?

Edson: Ficava controlando, e aí não adiantava. Isso foi logo no começo, quando começou a aparecer agente...

Magno: Ah, os trabalhadores se revoltaram e derrubaram o acampamento...?

Edson: Derrubar, não derrubaram não, porque não haviam combinado.

Magno: Mas era uma forma dos trabalhadores conseguirem pressionar para...

Edson: Vai pagar hoje, aí não pagava, aí eles levavam as máquinas... A gente dizia: Ou vai pagar ou nós vai passar por cima com as máquinas. Depois aparecia alguém para dizer que ia pagar.

Magno: Anham, entendo...

- Havia presença de alguém que trabalhava pro governo, ou só era a empreiteira e o governo nem aparecia lá?

Edson: Rapaz, que eu me lembro de lá, gente que não era da empresa, era o pessoal do MR que aparecia para conversar com eles lá...

Magno: O senhor falou que os trabalhadores que adoeciam eram retirados de lá. Eles eram enviados pra onde, normalmente? Pra Belém?

Edson: Pra Belém.

Magno: E era comum vocês ficarem sem comunicação na floresta, ou vocês tinham, contato? Havia possibilidade de vocês entrarem em contato com quem estava fora da região, ou vocês ficavam realmente isolados?

Edson: Ficava isolado... Era mais ou menos assim: Eu trabalhava como tramite, abastecendo as máquinas, aí eu ia pro acampamento abastecer o tanque, aí voltava pra lá pra abastecer a máquina... Aquele pessoal da topografia tinha o que trazia o helicóptero, aí baixava no acampamento. Não tinha como você ligar um telefone, ligar um rádio...

Magno: Era através de outras pessoas, vocês realmente não tinham contato então...

E com relação à prostituição naquela área?

Edson: Lá... Não tinha... Lá nas barracas só tinha homem, fazer o quê? Lá não tinha nenhuma mulher. Lá tudo era homem, justamente pra evitar isso... Botar mulher no meio de quarenta/cinqüenta “crianças”, aí era um perigo, né? Passar noventa dias lá no mato!

Magno: E como era o regime de trabalho? Vocês trabalhavam quantas horas em média, por dia?

Edson: Aí depende de você, se pagava hora extra aí você se interessava e fazia hora extra.

Magno: O senhor lembra quanto é que recebia mais ou menos, ou não?

Edson: Aí não lembro não... Quando eu cheguei lá eu recebia 162, não sei se era cruzeiro, por semana, mas foi um acordo que eu fiz com...

Magno: Era por semana?

Edson: Era por semana. Era uma micharia... A diária lá de um motorista. Eu era motorista A, eu ganhava dois cruzeiros, parece que era dois cruzeiros por hora...

Magno: E esse “A”, significa o que?

Edson: Era o conceito de motorista da empresa.

Magno: O melhor?

Edson: Eu era considerado um dos motoristas melhores, fui classificado A. Já eles tinham um negócio de três meses, seis meses, um ano pra classificar. O melhor era classificado. Eu peguei a classificação maior que era.

Magno: Qual era a sua idade quando o senhor foi pra lá?

Edson:- Trinta e poucos anos.

Magno: Trinta e poucos anos? Certo. É... Com relação à imprensa, jornalistas iam lá para conhecer?

Edson: A gente não sabia nem o que era isso. A empresa tinha um jornalzinho dela. Tinha aqueles funcionários destacados, aí eles mandavam pra gente.

Magno: E quem fazia o jornal eram os próprios trabalhadores?

Edson: Os funcionários da empresa. Tinha um rapaz que fazia.

Magno: Vocês ficavam muito tempo convivendo só entre vocês. Não havia confusão, briga?

Edson: Não. Lá o pessoal era muito unido. Lá agente tinha uma consideração muito grande. Não tinha cachaça, não podia, não tinha. Agente trabalhava o dia todo e chegava à noite, o espaço que tinha pra conversar besteira era muito pouco. Quando vinha de caminhão, tomava um banho, jantava ou almoçava, dependendo da hora que largou e ia descansar porque amanhã tinha de novo.

Magno: E nesse trecho que o senhor trabalhou... Qual foi o trecho mesmo?

Edson: Itaitú e Jacareacanga.

Magno: A única empreiteira que trabalhava lá era a construtora Rabello ou havia mais de uma empreiteira?

Edson: Lá tinha gente que trabalhava pra ela, mas o trecho era dela.

Magno: E pelo que o senhor lembra, dos trabalhadores nordestinos que estavam lá, a maior parte deles veio de onde?

Edson: Como eu disse a você, a maioria era do Maranhão.

Magno: Do Maranhão mesmo, certo!

Edson: Era comum ter da Paraíba, do ceará... Que o senhor via?

Edson: Tinha, mas era pouco. O operador bom, o motorista bom, ele ia pra lá e ficava. Às vezes não tinha condições, ganhava dinheiro, mas não tinha condições. O cara era motorista bom, ganhava dinheiro, mas queria vida boa.

Magno: O que é que o senhor entende como condição ruim, assim, o que é que era ruim?

Edson: Era não ter desentendimento, ganhar dinheiro e não ter o que fazer com o dinheiro,... Comer bem, aparecer em festas, na cidade lá não tinha. Ganhar dinheiro e não poder gastar, era ruim, tinha gente que ia embora. Só ficava lá o pessoal de lá ou então o pessoal que precisava mesmo.

Magno: A construtora tinha preferência por quem era solteiro, quem era mais velho, mais novo, havia alguma seleção?

Edson: Tinha preferência por casado, pra tentar segurar o cara lá...

Magno: Então o trabalho lá era muito fácil, né?

Edson: É, quem foi pra lá e ficou, é como acabei de dizer, ficou... Um operador bom, um motorista bom, a empresa facilitou.

Magno: Depois dos oito anos que o senhor ficou lá, o senhor sabe se ficou muita gente lá ainda, muita gente de fora, quando o senhor voltou? A maior parte das pessoas que o senhor lembra, o senhor acha que elas eram de que área do Brasil?

Edson: Ficou muita gente. Eu ouvi dizer que a maior parte era cearense. Em função da empresa chegou muita gente de fora, chegou gaúcho, paranaense... Mas em função a empresa aquele pessoal de Minas, São Paulo vinha, depois ia embora... Eu acredito que a maioria era cearense.

Magno: Em relação aos trabalhadores, a maior parte deles era registrado, todos eram registrados ou ninguém era registrado? Como era que a empreiteira fazia com os trabalhadores?

Edson: Quem trabalhava na empreiteira era registrado. Agora, quem não trabalhava registrado, trabalhava como “gato”, aí não era registrado, trabalhava avulso.

Magno: E o que era “gato”?

Edson: 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 pra conseguir porque eles não tinha nada a ver com a empresa.

Magno: E, me diga uma coisa, em relação aos dormitórios, as condições de higiene... Existia condições de higiene boa? Como era?

Edson: Era um barraco de lona e cada qual tinha sua rede. Se você quisesse ter a rede limpa tinha que lavar. Aquele pessoal que era casado, que tinha comprometimento, ia pra lá e voltava. Fica lá semanas, por exemplo. Eles iam, ficavam semanas e depois voltavam. Os caminhoneiros levavam o óleo, descarregavam o tanque e iam buscar mais. A minha assistência era feita em casa. Minha roupa limpa, minha rede limpa, era feita em casa. Mas a peãozada que ficava lá, tinha que se cuidar, porque ficava noventa dias preso no mato.

Magno: Vocês ficavam noventa dias lá direto?

Edson: Era noventa dias lá pra poder juntar um dinheiro melhor pra quando retornar ter dinheiro pra gastar e ter uma folga maior.

Magno: Como era sistema de folgas lá?

Edson: Eles dava a cada peão lá dentro, aí eles trabalhavam noventa dias e tinha quinze dias de folga.

Magno: O senhor acha que melhorou de vida depois que foi pra lá? A sua vida melhorou financeiramente, socialmente?

Edson: Sim. Só não melhorou mais porque eu adoeci. Eu consegui coisas lá que aqui eu não tinha conseguido.

Magno: Por exemplo?

Edson: Comprei carro... Se eu não tivesse adoecido eu teria melhorado bastante de vida.

Magno: Então o senhor só voltou por conta da doença mesmo?

Edson: Só voltei porque adoeci. Pensei que ia morrer, aí voltei pro Nordeste.

Magno: Então o senhor acha que lá era realmente o lugar que dava pra melhorar de vida?

Edson: Ainda hoje é!

Magno: Ainda hoje é?

Edson: Mudou um pouco porque foi muita gente pra lá, mas ainda hoje quem tem coragem de trabalhar lá e se dá com o clima... Lá melhor é impossível. No Nordeste aqui pra você arranjar alguma coisa é bem difícil. Aqui os grandes quando não fazem, tem os empregados para fazer e lá os grandes fazem as coisas dos grandes, e os pequenos fazem as coisas dos pequenos... Primeiro, lá você não tinha como comer carne, até pelo preço....

Magno: Seis meses sem comer carne...

Edson: 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!

Magno: Então vocês achavam ruim a comida?

Edson: 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.

Magno: Por que estava estragado?

Edson: Não. Deus até no jornal dizendo que a confusão era porque ele era o senhor...

Magno: Mas ele queimou por quê?

Edson: Porque ele não queria que agente comesse. Ele dizia: A partir de hoje vocês vão comer feijão com arroz e amanhã vai ter carne de qualquer jeito, que eu vou providenciar.

Magno: Mas ele queimou essa carne porque ela tava ruim, era?

Edson: Não. Ele queimou porque não queria que agente comesse.

Magno: Mas porque ele não queria que vocês comessem?

Edson: Porque ele dizia que se adoecia... Ele era muito rígido. Se um peão se intoxicasse... Era melhor comprar a carne.

-Ele dizia que iria conseguir uma pessoa pra pescar ou caçar pra gente... Aí agente disse que era uma boa idéia. Aí foi quando surgiu o caçador, até agente conseguir abrir as estradas pros carros levarem o boi.

Magno: Aí eles levavam o boi vivo então?

Edson: Era. Agente passou seis meses sem comer carne.

Magno: Vocês trabalhavam até que horas?

Edson: Era construtora. O lema era construir. A gente trabalhava de 06:00 às 10:00. Tinha dia que eu trabalhava 24 horas do dia. Eu tinha que ir descarregar o carro pra vir abastecer aqui.

Magno: E era longa a viagem?

Edson: Não era longa. É porque era ruim a estrada. Lá atolava nos buracos, aí às vezes trabalhava 24 horas, algumas horas extras eles pagavam.

Magno: E os direitos trabalhistas, eles davam tudo a todo mundo? Como era lá?

Edson: 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.

Magno: A empresa então deixava de pagar...?

Edson: É. Ela deixava de pagar um direito trabalhista...

Magno: E no caso do senhor, como foi que aconteceu?

Edson: Eu sai da empresa, passei 75 dias sem eles quererem me pagar, aí eu fui na justiça de Santarém. Aí negocieei, me pagaram o fundo de garantia. Só depositaram depois que eu fui na justiça.

Magno: E em relação ao período que o senhor trabalhou na empreiteira e o período que o senhor ficou lá vivendo por conta própria... É... O senhor teve qualidade de vida melhor trabalhando pela empresa ou por conta própria?

Edson: Por conta própria.

Magno: Por conta própria por quê?

Edson: Porque ganhava mais... Eu não era empregado, eu era patrão de mim mesmo. Eu trabalhava muito, mas em comparação, ganhava mais.

Magno: Era dois cruzeiros por hora na empreiteira?

Edson: Eu era motorista A.

Magno: Então o senhor recebia mais que os outros, não é isso?

Edson: Eu recebia mais porque eu era motorista A. No padrão da empresa, lá na Transamazônica, eu era motorista A, o salário maior que tinha. Eu ganhava o que...? mesmo que eu fizesse dez horas todo dia, ia ganhar vinte reais e nem era vinte, porque tinha as oito horas mais duas extras, ia dar o quê, uns trinta reais... Quando fui trabalhar pra mim ganhava muito mais que isso.

Magno: O senhor tinha casa própria lá?

Edson: Tinha casa própria. Primeiro morei de aluguel, depois construí uma casa. Porque lá não é casa, é barraco de madeira. Lá era muito difícil. Quando eu estava lá, não tinha esse negócio de tijolo... Tinha o terreno e se construía um barraco de madeira...

Magno: E o senhor conheceu algum trabalhador que chegou a falecer...? O senhor tinha contato com alguém que faleceu por doença, por acidente?

Edson: Só esses três rapazes que eu falei que haviam morrido.

Magno: Quando aconteceram esses acidentes os trabalhadores tentaram reivindicar alguma melhoria? Ou pra eles era normal acontecer os acidentes e o trabalho continuava do mesmo jeito? Nada parava?

Edson: Não. Nada parava. A empresa pegava aquele cara, botava lá no caixão, era normal. Ninguém parava não por causa de uma coisa dessas... Lá era outra estrada, de Santarém pra Cuiabá, a estrada era ruim e aconteceu isso. A estrada caiu onde era a aldeia. Aí não tinha como desviar. O exército tinha como desviar. Mas o exército é o exército!

Magno: Aí o exército invadiu foi?

Edson: Foi, o exército invadiu, mandou avisar pra eles saírem.

Magno: Aí teve o confronto com os índios?

Edson: Aí eles morreram com meio mundo de índio lá... Pra topografia passar, tiveram que bombardear o acampamento. Fizeram até bomba de gás, um bocado morreu, outros eles tiraram.

Magno: Em relação às pessoas que iam pra morar nas agrovilas. O senhor conheceu como era a vida dessas pessoas? Era muito difícil?

Edson: Rapaz, pra morar eu não sei não, porque era do outro lado do rio. Era construído uma vila de dois em dois quilômetros, para as famílias dos trabalhadores morar. A distância de um lote para o outro era de 500 metros. A casa era construída de madeira. Aí o mesmo acordo tem direito a uma casa na agrovila para a família.

Magno: Então teria direito a duas casas?

Edson: É, aí ele morava lá... Agente passava na estrada, via muita gente doente. Tinha uma história que morreu com a família todinha. Mas aí era uma coisa que só ficava entre agente, nada de contar.

Magno: Essas pessoas que o senhor falou que morreram, foi por causa das doenças?

Edson: Foi por causa da doença. Era muita gente morrendo de malária lá por Santarém. Eles prometeram uma coisa, mas não cumpriram!

Magno: Eles quem?

Edson: Os colonos lá que eram como se fossem do governo.

Magno- O governo então é que não teria cumprido?

Edson: O governo é quem não teria cumprido. Prometeu uma coisa, mas não cumpriu. Agora nós não tinha nada a ver com eles lá, nós era da empresa. Nosso problema lá não era com o governo, era com a empresa.

Magno: Aí tinha muito gaúcho, né? E nordestino, o senhor não sabe se tinha muito não?

Edson: Pelo que eu soube não tinha nordestino não. O avião chegava todo dia lotado de gente do Sul.

Magno: Nordestino então era, na maior parte, para trabalhar na rodovia?

Edson: Era, na construtora.

Edson: Nas construtoras...!

Edson: A construtora levava daqui, por exemplo nordestino, era pra construtora. Na época tinha Queiroz Galvão, tinha no outro lado do rio a construtora Rabello, a Paranapanema...

Magno: Então ela por ser mais eficiente, ela fez uma parte que era da outra?

Edson: É, fez o que era da outra. Aí no dia que ia inaugurar tinha que ter terminado, aí a construtora Rabello entrou na obra da Paranapanema.

Fim do áudio. 31m 16s.

ENTREVISTA COM RAIMUNDO (GOIÁS)

Entrevistadores: Caroline Soares e Magno Braga.

Entrevistado: Raimundo (Goiás)

Transcritora: Jannah Oliveira

Tempo total de áudio: 42m64s.

Entrevistadora: Você vai começar dizendo seu nome completo, né...

Raimundo: Certo.

Entrevistadora: ... onde o senhor nasceu...

Raimundo: Nasci em Alequer, no Pará.

Entrevistadora: A sua idade atual?

Raimundo: Sessenta e um anos.

Entrevistadora: Sessenta e um anos? Qual é o local mesmo, que você falou?

Raimundo: Alenquer, no Pará.

Entrevistadora: Alenquer, no Pará! E aí como é que o senhor começou... é... a sua trajetória de vida até quando o senhor entrou na empresa...

Raimundo: Eu entrei na empresa, eu fui... eu... era uma firma lá... eu morava perto... eu moro perto de Santarém, Alenquer, né?! Aí essa... essa... firma tava pegando *pa* legar *pa* Transamazônica. Aí nós começamo [sic] trabalhar da... Rurópolis, que lá era o... o canteiro de obra, até as Placa [sic]... das placa [sic] era por trecho. De... das Placa [sic] a... a... a Rurópolis dá na faixa de cento... duzentos e dez, duzentos e cinquenta quilômetro [sic]. Aí depois das Placa, nós chegou [sic] até Altamira do Pará. A minha função era operador de motosserra, lá na... na... na margem, e... o... nós fazia [sic] o desmatamento primeiro, tirava aquelas ma... o... os mato [sic] todinho, cortava, jogava *po* mato do coisa, aí o trator vinha desbastando. Tirando toco, aí entrava o maquinário *pa* poder fazer a... começar a Transamazônica.

Entrevistadora: Pra começar a Transamazônica.

Raimundo: É. Era por trecho, né?! Nós fazia [sic] por trecho.

Entrevistadora: Lá, o senhor ficava em alojamento? Em...

Raimundo: Alojamento.

Entrevistadora: ...acampamento?

Raimundo: Alojamento não, acampamento, que lá nem madeira tinha... tinha madeira, mas o carro não tirava. Botava sabe o quê? Aquela... lona preta, não sei se você conhece.

Entrevistadora: Sei, sei.

Raimundo: E trabalha e fechava tudinho e nós dormia [sic] lá.

Entrevistadora: Dormia na lona.

Raimundo: Na lona.

Entrevistadora: Eita, é... eles falavam de direito trabalhista, carteira assinada?

Raimundo: Não, o... no tempo eles não falavam nada de direito trabalhista e conforme, que a Ramalho, ela só... só fazia contrato. Ela não fichava carteira nenhuma de ninguém.

Entrevistadora: Só contrato. Qual foi o ano? Que o senhor trabalhou lá?

Raimundo: Eu trabalhei na... na Ramalho de... 76, foi... um ano e oito mês [sic], eu passei lá. De 76, um ano e oito mês [sic] *pa* frente.

Entrevistadora: Hum...

Raimundo: Dá o quê?

Entrevistadora: ... 78...

Raimundo: É, por aí.

Entrevistadora: 78, mais ou menos. Aí tinha atraso de salário, essas coisas?

Raimundo: Atraso de salário era... quase constante, nós já recebia [sic] quando tivesse vencendo dois meses. Ninguém queria falar... ninguém falava nada, então ia... que o... você trabalhando com sindicato é uma coisa, né?! E trabalhando sem sindicato é outra, o... “gato”, que lá é “gato”. Você pega... você é a dona da Ramalho, pegava a *empleita* [sic], então você passava *pa* meia, a meia já passava pra outro. Duma... dum trecho, pegava oito “gato” [sic].

Entrevistadora: Entendi, que era esse...

Raimundo: É! Até que chegasse...

Entrevistadora: ...que passava o dinheiro pra vocês...

Raimundo: ... o dinheiro dum, *po* oto, *po* oto, nós já tava [sic] passando fome. Que a comida lá, eu não sei se você conhece jabá, charque...

Entrevistadora: Sim, conheço.

Raimundo: Só comida, arroz, feijão e charque. Arroz... aí que... que... que a, essa firma Ramalho tinha um mateiro. O mateiro, ele fazia o quê? Ele saía *po* mato e ia matar caça, essas coisa [sic], pescar, *pa* poder mudar o jeito da comida.

Entrevistadora: Entendi. Aí você... vocês chegaram a fazer greve?

Raimundo: Não.

Entrevistadora: Não, né?!

Raimundo: Nós nunca fez greve [sic]. A Ramalho nunca fez não, mas teve a... num sei se era a Camargo Correia, que tava na nossa frente, ou a Mendes Jr., que fez greve.

Entrevistadora: Vocês não?

Raimundo: Não, nós num fez não [sic].

Entrevistadora: E teve... já teve briga lá com os indígenas?

Raimundo: Não, nós... o nosso trecho, nós não topou [sic] índio.

Entrevistadora: Não, não topou...

Raimundo: Mas no trecho do... do Jacareacanga, que vai de Itaituba lá, toparam índio.

Entrevistadora: Tinha... tinha muito acidente de trabalho?

Raimundo: Tinha.

Entrevistadora: Como é que...

Raimundo: De vez em quando morria gente, um amigo meu morreu de... cortou, cortou a perna com motosserra, num foi indenizado, num foi nada.... Que era contrato! Quando o cara chegava, a família nem sabia pra onde o cara tava e...

Entrevistadora: E aí, se morria, às vezes ficava por lá mesmo?!

Raimundo: Ficava por lá e eu enterrava na beira do... da... da pista lá, que tava fazendo tipo um trilho, né, pra poder a... vim a máquina [sic].

Entrevistadora: E lá perto do... do acampamento tinha... tinha, assim, prostituição de menina...

Raimundo: Não, não...

Entrevistadora: ... menor...?

Raimundo: ... tinha não. A prostituição só tinha em Itaituba, no Pará.

Entrevistadora: Em Itaituba [incompreensível, fala simultânea]...

Raimundo: Ita... é! E de Rurópolis a Itaituba dá 150 quilômetro [sic].

Entrevistadora: E aí às vezes ia um grupo pra [incompreensível, fala simultânea]...

Raimundo: Não, que...

Entrevistadora: ... que era maior assim, ou não, ficava muito só no acampamento?

Raimundo: Não, *num* ficava muito só, era... o máximo que ficava no acampamento era vinte pessoa [sic]. Nós trabalhava [sic] na faixa de oitenta pessoa [sic]... junto.

Entrevistadora: Entendi. Aí, é... que... o que levou o senhor a ir trabalhar lá, assim...?

Raimundo: Ah, é... o... o desemprego. Que eu saí novo... que o meu irmão já tava lá dentro da... da... da coisa da Transamazônica, que é o Sabá, o nome dele é Sebastião. E aí ele foi na casa da minha mãe e me pegou e eu fui pra lá.

Entrevistadora: Você tinha mais ou menos quantos anos?

Raimundo: Dezenove anos.

Entrevistadora: E o seu irmão?

Raimundo: O meu irmão, acho que ele já tinha... que ele é mais velho de que eu uns cinco anos... e tinha nada nada uns... mais de vinte e cinco anos.

Entrevistadora: É, mais ou menos uns vinte e quatro, né?! Vinte e cinco...

Raimundo: É.

Entrevistadora: E o trecho, o senhor falou, né?! As horas de trabalho, mais ou menos quanto tempo...?

Raimundo: As nossas horas de trabalho era doze por oi... doze por doze, não tinha negócio não. Tinha vez... enquanto desse de enxergar, nós tava enxergando.

Entrevistadora: Nossa...

Raimundo: Não tinha hora de almoço...

Entrevistadora: Não tinha descanso...

Raimundo: ... não tinha nada.

Entrevistadora: ... não tinha nada. Lazer?

Raimundo: Não... lazer era tomar banho na beira do rio, que tem sem... passa o rio Macanã, onde nós fez [sic], que o nosso acampamento, na beira desse rio Macanã... na Transamazônica. Aí... quando nós largava dez hora [sic] da noite... dez hora [sic] da noite nós ia tomar banho pra poder ir jantar, e cair na rede e dormir. E era sábado, domingo e feriado.

Entrevistadora: Aí, questão de saúde também, se alguém adoecia...?

Raimundo: Não, eles mandava *pa* [sic] Itaituba, mas muitos num *coisava* [sic] que a febre amarela, né?! Matava logo... e...

Entrevistadora: Mandava pra Itaituba quando...

Raimundo: Itaituba, é.

Entrevistadora: ... quando ainda dava *pa* mandar, né?!

Raimundo: Não que, ele tinha que sair logo nos começo [sic], só andava na... no... eu não sei se você conhece, *girico*.

Entrevistadora: Não.

Raimundo: No começo da picada da... da Transamazônica, só and... só transitava a *girico*. Era um... aquele de... de... na roça, que tem aquela carrocinha atrás.

Entrevistadora: Aquele jipe com carroça?

Raimundo: É, botava...

Entrevistadora: Sei...

Raimundo: ... o cara dento e se ele tivesse sorte, chegava com a vida, que ele anda devagar, e o cara com a malária, como é que...? E lá da onde nós ficava [sic] *pa* Itaituba era 150 quilômetro [sic]...

Entrevistadora: Aí o senhor falou que também não tinha sindicato, não tinha nada...

Raimundo: Não, não tinha sindicato... só se fosse pelo lado da firma, mas *po* nosso num tinha não.

Entrevistadora: No de vocês...

Raimundo: Nunca [incompreensível, fala simultânea]

Entrevistadora: ... não tinha nenhuma organização, assim...

Raimundo: Tinha não...

Entrevistadora: ... vocês não se reuniam pra falar sobre as relações de trabalho...?

Raimundo: Não... deus o livre, não podia nem falar. Era um...

Entrevistadora: Não, né?!

Raimundo: ... tipo um... você tá num... nesse... vamos dizer... num... pior de quê garimpo. Que lá se você... tinha... num tinha um líder *pa* falar, nem nada, era... se falasse, no *oto* dia o cara já sumia de lá e... E eu... eu nunca vi, eu passei esse ano e pouco lá mas nunca vi ninguém falando sobre sindicato nem nada não.

Entrevistadora: E aí, por causa disso também, não tinha nem uma comunicação com os outros trabalhadores...

Raimundo: Tinha não, tinha não...

Entrevistadora: ... que eram organizados...

Raimundo: É..

Entrevistadora: ... em sindicato, não tinha, né?!

Raimundo: Não tinha rádio amador, não tinha nada pra nós.

Entrevistadora: Não tinha jornal, nada...?

Raimundo: Não, não, não...

Entrevistadora: Não chegava...

Raimundo: O jornal só apareceu lá nim [sic] Rurópolis quando foi *inegurar*, o presidente Médici, que foi lá e... e foi... né, na *neguração* [sic]... da Transamazônica.

Entrevistadora: Então foi... foi... o jornal, assim, os repórter [sic] lá pra... pra...

Raimundo: É, só *pa* dizer que já tava pronta, a Transamazônica. Mas num ia [sic] ninguém não. Que primeiro, num tinha... é que hoje facilita, você andar com um celular desse, né?! Você filmar tudo e pode passar *pa* ôta pessoa. Mas agora... naquele tempo, não tinha. Nem celular pegava, naquele tempo lá. Num tinha.

Entrevistadora: Nem [incompreensível]...?

Raimundo: Não, e... lá apareceu, muito tempo, aquele das anti... num tem umas anteninha [sic] que era desse tamanho?

Entrevistadora: Sim, sei!

Raimundo: Era ele! Muito tempo...

Entrevistadora: Depois, né?!

Raimundo: Foi.

Entrevistadora: Foi década de 90, acho, né?! Não sei.... Aí quando o senhor saiu, foi... foi que... em 78, né, que o senhor falou que saiu?! Aí, como foi esse...?

Raimundo: Não, eu saí de que acabou nosso trecho [sic]. Aí eles queriam que... eu... só... aí eu... vamos supor, você tem uma obra, aí vai... terminando no fim, né?! Aí você vai pegando só os eletricitista [sic], pintor, *pa* ir dar só o acabamento de final. Aí ficou só o... os cara [sic] que trabalha na... na... nas máquina [sic], que ficavam, os motosserra, vinha *ota* firma, se quisesse ficar, entrar nela, entrava... que, primeiro é motosserra, depois que é o... as máquina [sic] *pa*... ir desmatando. E... aí nós... foi... eu optei *pa* sair. Eu digo 'não, num vou mais ficar aqui não'.

Entrevistadora: Aí teve... teve... litígio? Teve, assim, coisa de justiça...?

Raimundo: Não, num teve nada, eles num pagaram... saiu...

Entrevistadora: ... [fala simultânea] saiu... pagaram...

Raimundo: ... pronto, o mês que nós trabalhou [sic] lá, e acabou...

Entrevistadora: O que o senhor acha... hoje em dia, sobre a... o que o senhor pensa sobre a Transamazônica, e... e como é...

Raimundo: A Transamazônica...

Entrevistadora: ... que o senhor pensava antes?

Raimundo: ... hoje, a Transamazônica, em vista do que era, hoje tá bom... em muitas coisa [sic], por que? Eu tive até um lote, depois eles deram até um lote *pa* quem trabalhou lá... no, na Transamazônica. O... era no... no quilômetro... 45, de Itaituba lá.

Bem perto do acampamento, eu tinha um lote. Aí, hoje a Transamazônica num tá *prestano* [sic], sabe por que? Que... se você quiser andar de carro, andar aqui, ó, daqui, você quiser ir daqui *pa* Santarém de carro, você num passa... que você vai pro atoleiro e num passa porque nunca eles fizeram nada *pa* Transamazônica. Esses ano *todim*, só fez abrir, tem... no tempo que eu tinha o lote lá, que eu ainda passei, depois d'eu sair dessa coisa, ainda passei dez ano no lote... trabalhando lá. Aí, o po... *pa* você poder passar um carro, tem que ser puxado, por... por trator, ou então de avião por cima. Só... que tem atoleiro lá de, na Transamazônica de oitenta quilômetro.

Entrevistadora: É verdade. E aí o senhor passou esses dez anos trabalhando no seu lote mesmo, né?

Raimundo: Eu trabalhava no meu lote e trabalhava numa empresa lá em... Santarém, no Pará.

Entrevistadora: Aí o senhor ia...

Raimundo: É!

Entrevistadora: ... pra Santarém...

Raimundo: É.

Entrevistadora: Pois é. E aí antes, quando falava, quando o senhor foi trabalhar lá, o que é que o senhor via falar da Transamazônica [incompreensível, fala muito baixa]...

Raimundo: O que eu ouvia? Falar? Que disse que era um... uma coisa de primeiro mundo... pegaram muitos colono [sic], que tem muitos coitado lá, eu acho que até hoje tá morrendo lá à míngua, pegaram em Brasília, pegaram aí nesse sul aí de Minas e jogaram lá... no, só na mata virgem, num... nem estrada *pa* sair, nem nada. Como que você fica numa mata sem ter uma condução *pa* você chegar ao meno [sic] na cidade *pa* lhe manter? Aí num tem... e Rurópolis, no tempo que eu conheci o Rurópolis, só tinha um... num tinha nem... hospital, nem... é, hospital num tinha, era uma lona, igual aquela nossa da... da nossa igreja, botado o médico lá.

Entrevistadora: Ah... lona.

Raimundo: É. Num tinha *ota* coisa. Hoje, Rurópolis pode tá... que eu tô com o quê? Com... mais de quinze ano que num passei mais lá [sic].

Entrevistadora: Que não foi pra...

Raimundo: É.

Entrevistadora: ... o lado de lá...

Raimundo: Aí hoje pode tá [sic] bom, mas agora num... e é *encontramento* [sic], é Rurópolis, Itaituba e Santarém pra cá. Aqui desce a Transamazônica. *Pa* banda de Altamira e daqui desce *pa* banda de Jacareacanga. Então... o... eu num... eu num vi muita [sic] crescimento na Transamazônica não, sobre isso, que num... lá você num pode tirar um arroz, num pode tirar um feijão, num pode tirar nada que... num tem estrada. Sem estrada, num tem jeito, né?! Então... o cara tá passando o tempo ali, que

a... o... consta, no tempo que eu tinha o lote, constava que disse que a... no jornal... o... a... Transamazônica já era toda asfaltada.

Entrevistadora: Naque... no... naquele jornal que foram fazer a reportagem lá, do Médici?

Raimundo: Sim, é. E lá...

Entrevistadora: O senhor lembra mais ou menos em que ano foi isso, que... foi... o... o Médici lá, com o jornal *pa* dizer que tava tudo bonitinho?

Raimundo: No... foi no tempo...

Entrevistadora: O senhor tava lá, né?!

Raimundo: Eu tava lá dento do... da mata, eu tinha acabado de sair da... da... da empresa. Eu passei um ano e pouco, depois... depois d'eu sair, uns três ano [sic]. O... o Garrastas... o Médici foi... foi... *inegurar* [sic] lá... o lote.

Entrevistadora: Setenta e nove, oitenta...?

Raimundo: Por aí...

Entrevistadora: ... oitenta, né?!

Raimundo: ... nessa faixa, é. Aí, e... e... ele dizia que ia melhorar e até hoje ainda num tá asfaltada a Transamazônica. Eu num conheço pedaço da Transamazônica que é asfaltado. E no jornal tá.

Entrevistadora: Daquele... daquela parte ali... não tem, né?!

Raimundo: Não, num tem nem a parte da onde eu tô lhe falando, e nem a parte que tá *pa* banda de Jacareacanga. Agora tem um trecho de duzentos quilômetro [sic] que... tá asfaltada a Transamazônica, por que? Por causa da... aquela... usina Monte Belo, que ela que mandou asfaltar.

Entrevistadora: Agora?!

Raimundo: Agora! Que a usina tá com cinco ano [sic] que começou. Vixe, cinco não, tá com, parece que é quinze ano [sic] que começou, a usina... Belo Monte. Só esse trecho...

Entrevistadora: Sim...

Raimundo: ... de Altamira e o... é duzentos quilômetro, só!

Entrevistadora: Altamira [balbucia algo incompreensível]...

Raimundo: *Pa* entrar *pa* dentro da... da... da usina. Só o que tem de asfalto lá é esse. Não tem em *oto* canto [sic].

Entrevistadora: E o senhor ainda tem contato com o pessoal que cê... que trabalhou com o senhor lá? Além de seu irmão...?

Raimundo: *Ói*, eu num tenho contato... que nem... nem meu irmão, nós foi [sic] em Manaus esse ano, nós foi [sic] agora... tá... cheguei o... tá com quantos mês [sic], Meire? [voz feminina responde] 'Acho que tem quase dois mês, né?! Um mês e meio...'. Um mês e meio que nós chegou [sic] de Manaus, eu não vi mais ele. Que ele tava... o... tinha... vizinho dizia que ele tava *po* Acre. Já *otos* que dizia que num sabia dele. E aí eu num tenho contato mais com ele [sic], mas que eu tenho, ainda tenho

amigo na Transamazônica, eu tenho! Eu tenho o seu Rosa, que mora lá, que ele... é até mineiro, daqui de Patos de Minas, tem o seu Joaquim Maranhense, que mora bem na beira da Transamazônica, eles *dero* o lote. Que... chegavam, pegava os cara, botava no *ônibu* [sic]... no *ônibu*, não, no avião, num sei em quê que chegava lá... aí diziam 'ó, seu lote é esse aqui'. Aí você ia tomando de conta. Era cem de frente com... com... era 22 alqueire [sic] tudo. A... a... coisa... a... a terra que o cara passa *pa...* o Incra daqui. Aí... tem o seu... é Joaquim, que comprou o meu lote, eu vendi pra ele, ele é até um paranaense, mora lá. Mas mora, sabe o quê? Mora na... porque ele gosta de roça, aí mora...

Entrevistadora: Fica lá na roça...

Raimundo: ... na... na... é. Eu num dou conta...

Entrevistadora: É (rs). O senhor... deixa eu ver... Acho que já respondeu tudo. O trecho que o senhor trabalhou o senhor já disse...

Raimundo: Pois é.

Entrevistadora: ... né?! Pagamento...

Raimundo: Certo.

Entrevistadora: Você falou que atrasava, né?!

Raimundo: Atrasava.

Entrevistadora: Era quanto, mais ou meno [sic], assim, que ele pagava... pro senhor? O senhor lembra?

Raimundo: *Ói*, eu num lembro não. Que era... era cruzeiro na época.

Entrevistadora: Era, né?!

Raimundo: Agora isso aí eu num... tenho na memória não. Mas num era... eu acho que num era nem um salário não. Que o salário, quando eu... em oitenta, o salário era... era mil... mil quinhentos e sessenta. Nós num ganhava [sic] isso! Era menos.

Entrevistadora: Era menos, ainda...

Raimundo: Era.

Entrevistadora: De acidente, o senhor falou... direito trabalhista, nenhum, né?!

Raimundo: É.

Entrevistadora: ... que o senhor disse. A sua vida... antes... o senhor era... jovem, né?! Dezenove anos? Tava nem...

Raimundo: É, dezenove ano [sic]... Tinha saído do exército...

Entrevistadora: Não tava... nem pensava casar, né?!

Raimundo: Não.

Entrevistadora: E aí... família, o senhor constituiu alguma família por lá?

Raimundo: Não, não. Não, não...

Entrevistadora: É difícil, né?! Porque no acampamento... E aí, no lote... o senhor passou esses dez ano [sic] no lote, deve ter família lá...

Raimundo: Não... aí eu tive família, e foi... que eu trabalhava, que eu te disse, eu trabalhava em Santarém *pa* poder me manter. Que não tinha como eu me manter no lote...

Entrevistadora: Ter só do lote, né?!

Raimundo: É, só do lote. Aí eu tinha que trabalhar lá e jogar... o... que... sobrasse, lá dentro do lote. Foi isso que eu fiz, ainda trabalhei dez ano [sic], aguentei dez ano [sic]. Que eu até mandei buscar esse papel... que eu vendi, lá no cartório de... de Santarém, *pa* até entrar com a aposentadoria, junto com... com... que eu sou eletricitista, né?! Que aí o *devogado* [sic] disse que ajuda. Aí... até eu peguei o papel lá...

Entrevistadora: Huhum... que é de lavrador também...

Raimundo: ... do lote, e passei *po*... É, é. Que ajuda, sabe?! Fica... o *devogado* disse 'olha... pode colocar junto'.

Entrevistadora: Tô entendendo. Aí, é... de... de família, que trabalhava lá, era o senhor e seu irmão?

Raimundo: Não, de família que... que nós considera [sic], que é... é irmão, né?! É só nós dois. Mas família mermo [sic], num tinha mulher, filho, ninguém podia entrar com filho lá não.

Entrevistadora: Não, mas aí... tô falando assim, antes, né?! Se... o senhor tava lá, aí tinha você, seu irmão... tinha mais outras pessoas da família...

Raimundo: Não, não...

Entrevistadora: ... que foi junto, também?

Raimundo: Não, só nós dois.

Entrevistadora: E aí, o senhor foi por causa de que tava desempregado mermo [fala simultânea, incompreensível]...

Raimundo: Não, eu desempregado e você precisava, né?! Tendo que precisar e... é igual hoje aqui, ó. Aqui eu viajo, o cara diz 'ó Elaldo, tem que ir em Cuiabá fazer um serviço', eu pego e...

Entrevistadora: [balbucia algo incompreensível, fala simultânea]

Raimundo: ... vou... é. E aí nesse tempo, era o único recurso que tinha, o serviço *pas* banda de lá era esse.

Entrevistadora: No caso, seu irmão foi por causa da propaganda que teve?

Raimundo: Foi.

Entrevistadora: Aí, depois é que o senhor foi lá, que ele falou 'ó, aqui tá bom'...

Raimundo: É, aí... eu... ele foi, passou em casa e eu fui junto com ele, que eu tava desempregado. E você, a partir que você tem dezoito ano [sic], você já vai querer, né, se manter... fora dos pai [sic] e... e trabalhando.

Entrevistadora: Hoje já é mais diferente, né?!

Raimundo: É. Hoje, até trinta ano [sic], o cara sustenta o filho, né?!

Entrevistadora: Pois é. Eu acho que já...

Raimundo: Aí, que eu vi na internet, eu falei 'ah, eu vou passar *po* menino, que ajuda ele, né, então...'

Entrevistadora: É, é bom e é a parte da... o senhor faz parte da história, né?!

Raimundo: É!

Entrevistadora: Do... do...

Raimundo: Da Transamazônica.

Entrevistadora: ... do lugar, da Transamazônica e... que é uma coisa que é a história do Brasil.

Raimundo: É.

Entrevistadora: E é bom conhecer essas... pessoas que fizeram parte dessa...

Raimundo: É, não, tem muitos ainda...

Entrevistadora: ... pedaço da história.

Raimundo: ... lá em Santarém, tem muitos que mora [sic] lá em Santarém em negócio de... da Transamazônica. Ele morava em Santarém, né?!

Entrevistadora: Uhum.

Raimundo: Já ia [incompreensível] lá perto. Que de Rurópolis - Santarém - Cuiabá é... em Santarém, é só duzentos e sessenta quilômetros.

Entrevistadora: Pertinho...

Raimundo: É pertinho. Que a Santarém-Cuiabá, é o... BEC [8º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército], que é o exército que toma de conta. A Transamazônica, não. A Transamazônica tá solta aí...

Entrevistadora: É a União, né?!

Raimundo: que... é. Ninguém num faz nada. Mas a Santarém-Cuiabá é boa de andar.

Entrevistadora: É... é... ajeitadinha.

Raimundo: Que a Santarém-Cuiabá começa aqui em Cuiabá, sabe?! Aí vara lá em Santarém. Aí, é... é o BEC que toma de conta. Mas... na Transamazônica, tá... é *pa* ir firma, pega trecho e, pega trecho, e o DNER passou um bocado de tempo tampando buraco lá, mas não deu conta, aí saiu. Agora o... lá é o DNIT que toma de conta, agora...

Entrevistadora: E fica daquele jeito, né?!

Raimundo: É! O dinheiro eles num manda [sic], né, *pa* fazer nada... então...

Entrevistadora: É... eu acho que...

Raimundo: [incompreensível, áudio cortado]... que faz medo. Num passa.

Entrevistadora: É verdade.

Raimundo: Se fazer um asfalto ali, aí ia ficar bom a Transamazônica. Mas se num fazer... nem luz elétrica num tem, passou por dentro... tem o linhão, sabe?! De Tucuruí, mas num... tem luz ainda não. [...] Tem trecho que tem, mas tem *otos* que num tem não.

Entrevistadora: Hum... [...] Pois é. Seu... o... telefone é, de contato, é aquele ali mermo, né?!

Raimundo: É, o 9950, o meu, 3612. Com três 9.

Entrevistadora: 9950...?

Raimundo: 3612.

Entrevistadora: 3612! É 62, né?!

Raimundo: É. 62.

Entrevistadora: E o senhor tá aqui há quanto tempo?

Raimundo: Aqui... aqui em Goiânia?

Entrevistadora: Sim.

Raimundo: Nós tamo [sic] com... eu tô com uma base duns cinco ano [sic], né, Meire? [uma voz feminina responde afirmativamente].

Entrevistadora: Aí veio *pa* cá também por...

Raimundo: Não, eu... eu realmente, eu morava... eu morava em Manaus. Aí... eu já andei muito no mundo. Aí voltei... e aí eu... eu disse 'não, eu vou me embora *pa* Manaus... *pa* Brasília'. Aí vim me embora *pa* Brasília, aí foi tempo que eu conheci ela e agora nós tamo [sic] aqui. Nós tamo com cinco ano.

Entrevistadora: [fala simultânea] E a senhora é de Brasília?

Raimundo: Não, ela é daqui de Goiân... de Jataí, de Goiás. Aí nós tamo [sic] aqui. Mas eu... eu num gosto de Goiânia.

[21'11", fim do áudio 1]

Raimundo: Oi! Boa tarde, meu amigo!

Magno: Olá, boa tarde. Tudo bom, seu Raimundo?

Raimundo: Liguei, a minha esposa deu o coisa que disse que eu disse que era Ramalho, mas é a Rabelo mermo [sic], eu acho que eu não sei que tava pensando em Ramalho.

Magno: Aham. Tá bem...

Raimundo: [incompreensível, fala simultânea]

Magno: Olha, eu queria agradecer o senhor, viu, por ter recebido minha amiga aí, já que eu não podia tá. Eu tô fazendo a pesquisa aqui em Marabá, no Pará, e era impossível sair daqui na mesma semana, porque eu tava inclusive entrevistando outra pessoa no mesmo momento... aqui em Itupiranga. Ah... mas agradeço muito, muito obrigado mesmo por ter recebido ela. Foi muito útil, suas informações. Eu queria até tirar algumas dúvidas com o senhor, se o senhor não se importar. É... eu queria...

Raimundo: Pode falar.

Magno: ... eu queria perguntar ao senhor, eh... quando o senhor foi trabalhar na Construtora Rabelo, o senhor tinha carteira assinada ou não?

Raimundo: Não. Num era [sic] carteira assinada, era no contrato. Como tá no... no... na... na... na voz aí, que aí nós colocou [sic].

Magno: Sim...

Raimundo: Não é assinado não.

Magno: E como é que... o senhor assinava algum papel, não?

Raimundo: Olha, no pagamento às vez [sic] sim, às vez não.

Magno: No pagamento. Mas quando ia começar a trabalhar, não?

Raimundo: Não, era... era tipo no laço, pegava... no laço assim e jogava o cara *pa* dentro da mata.

Magno: Aham. E o senhor disse que viu muito acidente. Foi? Teve gente que morreu... em acidente?

Raimundo: Nada, [incompreensível] acidente, caía pau por cima dos *oto*, que... primeiro nós ia na frente fazer a... tinha o carro que fazia a picada e depois nós ia [sic] tirando a... as madeira grossa [sic], sabe?! Aí depois que vinha o trator. E nessa derrubada de motosserra, essas coisa [sic], acidentava muita gente. Quebrou pé... quebrou perna, que é... um amigo meu morreu mermo, que ele cortou com motosserra e cortou uma veia dele e morreu.

Magno: Vixe. E... e essas pessoas, quando se acidentavam, a empresa, ela socorria? Ela fazia o que tinha que fazer?

Raimundo: O que ela fazia... o que a... a empresa fazia, se desse tempo, que era... num é... tirava dento [sic] do... no... no picadão, que... ou era na rede ou era no girico, que... você sabe o quê que é o *girico*, que tem aquel... o... e... o trator e aquela carroceria, né?!

Magno: Sim, sim, sim, sim...

Raimundo: Única coisa que eles tiraram, ou era na rede ou no... no... *girico*. *Pa* poder vim *pa* Rurópolis, de Rurópolis ir *pa* Itaituba, que... quem... todos... os... ferido, ou a doença que dão, só tratava em Itaituba.

Magno: Aham. E mui... muita gente adoeceu de malária, foi, lá?

Raimundo: Lá deu malária, dava malária, dava *patite*, dava um monte de... de doença lá. Eu... eu peguei, eu num peguei malária não, mas o... o meu irmão que trabalhava junto comigo, Sebastião, pegou a malária.

Magno: E a maior parte dessas pessoas que trabalhavam com o senhor, eram de onde?

Raimundo: Ó, eu era do Pará, tinha gente que era do Maranhão, Imperatriz do Maranhão, conheço o seu Joaquim, que eu acho que ele até já morreu, que ele... ele até... deram um lote depois pra ele lá na Transamazônica, o seu Benevides, que é do Ceará, lá da Pedra Branca... os cara conhecido que eu tô dizendo. Aí tinha um tal de Marabá, e eu acho que até já morreu, que era daí de Marabá, onde você tá. Os cara [sic] que trabalhava no... no... na... na... que eu, nosso conhecia, vamos supor, você faz parte de motorista, você só conhece mais os motorista [sic], né?! As *otas* parte [sic], tu num... tu num conhece. Nós só conhecia mais era os ajudante [sic] a operador de motosserra e o... os... e os operador [sic] de motosserra, que aí nós tinha contato. Mas a *otas* [sic] firma que, vamos supor, motorista... é... coisa de caçamba, nós num tinha [sic] nem contato.

Magno: Aham. E me diga uma coisa: quando o senhor, quando saiu da empresa, o senhor entrou na justiça? Como é que foi?

Raimundo: Eu não entrei na justiça porque a minha cabeça, naquele tempo... como é seu nome?

Magno: É Magno.

Raimundo: Magno. Naquele tempo, a minha cabeça era *ota*. Eu achava que se eu entrar na justiça, eu... eu ia ficar, ah... *possibilitado* de entrar *nôta* firma [sic]. Então, eu num... eu num mexi, aí eu... eu tratei de fazer *otos*... *oto*... pegar *oto* serviço, como eu entrei depois disso, eu entrei, virei *letricista* [sic], que eu sou *letrecista* hoje, de alta, baixa, industrial, sabe?! Hoje não... hoje, na minha cabeça, se eu... que eu sei, agora eu já entendo... das lei [sic], do... do... do...

Magno: Dos direitos...

Raimundo: Dos direito [sic], do sindicato, do... de qualquer... função, aí eu entro. Mas, como... naquele tempo... e lá eu não tinha nem como entrar, ô... lá não...

Magno: Não tinha...

Raimundo: ... tinha como entrar.

Magno: Por que?

Raimundo: É, que a... a próxima cidade era Rurópolis, e Rurópolis tinha no... na... na faixa de... num tinha nem quarenta casa [sic]. Rurópolis. Que é... foi o Inkra que fez as casa [sic] e deixava *pa* poder o... ir auxiliar lá. Aí então... no... eu... no... é por isso que eu num entrei, nem eu, nem esse seu Joaquim, nem seu Benevides, nem esse pessoal num entrou.

Magno: Mas eles pagaram alguma coisa pro senhor, quando o senhor saiu da empresa?

Raimundo: Quando eu saí, me pagaram o mês. E eu passei na faixa que tá aí... gravado, na faixa de um ano e onze meses.

Magno: O senhor foi quando pra lá mesmo?

Raimundo: Eu fui em... em... eu fui *pa*... *pa* lá *pa* mim trabalhar pra lá, foi na faixa de noventa e... de... setenta e quatro, setenta e cinco, por aí.

Magno: É, é isso mesmo, eu acho que foi setenta e quatro... pela data. Porque... o Médici ainda era presidente, o senhor sabe?

Raimundo: É o Garrastazu Médici.

Magno: Então pronto, é, no máximo 74.

Raimundo: É, ele foi, ele foi ele que foi *negurar* [sic] Rurópolis. Que nós tava lá e fizeram até uma pra... eu num fui, que eu tinha furado o... o pé, a... e o ruim que eles não davam nem bota, nós trabalhava com o que nós tinha [sic]. Eu trabalhando com um *têni véi* [sic]... *têni*, não, você lembra... tu lembra daquele Kichute?

Magno: Sim, lembro.

Raimundo: Era aquele Kichute, eu trabalhava com aqueles Kichute [sic]. Um pau, cortaram... o cara cortou o pau de bico de gaita e eu varei meu pé. Aí foi por isso que eu não fui nem na *ineguração*.

Magno: Ah, o senhor se machucou trabalhando?

Raimundo: Machuquei, eu furei meu pé, na... na véspera de nós entregar [sic] o nosso trecho, nó... nós... coisa aqui... era assim, vamos supor, oitenta quilômetro [sic], nós fazia esse trecho, cortava as madeira [sic]. Aí eles já passavam *po oito... po oto* trecho, 'ó, vocês vão *po oto* trecho', e nós ia [sic] assim. E era assim, seguido. Eu passei onze mês [sic] assim, de trecho em trecho. Nós chegou [sic] até Altamira, no Pará.

Magno: É... o senhor falou, na gravação, é... tipo... sobre a... não existia sindicato, né?! Eu queria saber, assim, não havia nenhuma movimentação? Vocês atrasavam o salário e não havia alguma organização pra reivindicar o direito, ou não?

Raimundo: Não, num... num havia não, por quê? Que... o... eles jogavam *dento* [sic] da mata [?], lá... a Transamazônica, hoje... hoje se você der... olhar a oitenta... assim, a oitenta ou noventa metro [sic] da estrada *pa dento*, é mata virgem. É... nós era esquecido.

Magno: Aham.

Raimundo: Então, lá... jogavam... só ficava o encarregado, o... chefe da... da... da... da obra lá, dizer 'ó, é esse os serviço [sic] que vocês têm que fazer', e pronto. Tinha vez que ele sumia, passava de quinze dia sem ir lá. E nós trabalhando.

Magno: E vocês ficavam quanto tempo isolados na mata?

Raimundo: Nós ficava [sic] de... ó, eu da... na... da... na nossa turma que nós fazia, passava noventa dia.

Magno: Noventa dias...

Raimundo: Noventa dia *pa* [sic]...

Magno: ... sem sair de dentro do canteiro?

Raimundo: De... de dentro do canteiro da ob... da... da mata lá, *pa* fazer o coisa [sic], que lá é... num é... era o... era o... tipo um barracão de lona, sabe?!

Magno: Aham. Mas...

Raimundo: Aí, com noventa dia, nós ia passar cinco dia [sic], se fosse em casa ou então Rurópolis ou Itaituba.

Magno: Eita. Então ficava noventa dias no barracão direto?!

Raimundo: Era. Trabalhando dia e noite, sábado, domingo, feriado e tudo.

Magno: Aham. Havia alguma espécie de controle da empresa por parte... em cima dos trabalhadores? Vigilantes, alguém armado...? Como é que era?

Raimundo: Lá, o... o... o cara ficava. Ficava o responsável, mas ele num ficava armado não. E uma, eu num sei se ficava armado, que... que... lá tinha arma de todo tipo, tinha arma de vinte, que nós vivia [sic] na mata, né?!

Magno: Aham.

Raimundo: Então, tinha vinte, aquela... a doze, aquela dezesseis, de matar caça. Aí, era ele que tomava conta dessas arma [sic], mas... em... fazer mermo... forçar a gente trabalhar, ele nunca fez isso não.

Magno: Agora, já teve alguma confusão de trabalhadores lá?

Raimundo: Já teve. Teve...

Magno: Era por que?

Raimundo: ... uma confusão lá, por causa de... de... de eles... fazer que, era *po* cara ir fazer, trabalhar no feriado e o cara era católico, na semana santa, e o cara num quis. Aí teve essa... esse... um começo de confusão, num foi uma confusão...total mermo, mas teve um começo.

Magno: Houve confusão?

Raimundo: [fala simultânea, incompreensível]. Foi. Aí teve uma... foi preciso nós entrar [sic] no meio, os cara [sic] que era amigo do cara lá e aí os *oto* que queria forçar ele ir trabalhar e calmaram e... e pronto. Aí parou. Mas até suspenderam o cara, parece que foi quinze dia [sic]. Descontaram no pagamento do cara.

Magno: Eita. E já... e teve outras confusões?

Raimundo: Não, as *otas* confusão [sic], tinha de... de motorista, de... de... daqueles cara que é griqueiro, de tratorista, tinha. Que o cara era...

Magno: Por que?

Raimundo: Da... porque, uma vez o cara tava com a mulher doente, lá em Itaituba, no Pará, e aí o cara num deixou. E aí ele foi pra lá, é... abandonou o serviço. Coisa que abandonar serviço hoje, que eu conheço, é trinta dia [sic], né?!

Magno: É.

Raimundo: O... só que ele num abandonou o serviço, ele passou parece que vinte e um dia [sic]. E aí, quando ele chegou, ele só fez pagar... assinar o... o que ele tinha trabalhado e pagaram ele e aí gerou *ota* confusão, por... de... sobre... *ota* discussão porque eles tinham mandado o cara embora injustamente, que a mulher dele tava...

Magno: Mas ele conseguiu o emprego de volta, não?

Raimundo: Hã?

Magno: Mas ele conseguiu? O emprego de volta?

Raimundo: Não... não... ele não conseguiu mais não.

Magno: Esse aí foi demitido mesmo?! E os salários atrasavam ou eram pagos em dia?

Raimundo: O salário, eles atrasavam. O... essa [?] dessa firma que nós tava [sic], atrasava. Passava até de quarenta e cinco dia a sessenta dia [sic], sem pagar.

Magno: E... e como é que era a comida no barracão? Quem fazia...

Raimundo: A comida era...

Magno: ... a comida...

Raimundo: ... tu conhece jabá, né?!

Magno: Sim, eu acho que sim.

Raimundo: Aquele charque...

Magno: Sim, sim.

Raimundo: Esse charque que bota no feijão.

Magno: Sim, sim.

Raimundo: Era charque, feijão e arroz só.

Magno: Mas era boa a qualidade?

Raimundo: Não, a comida... era peão que fazia, né?! Que num tinha mulher, num tinha ninguém *pa* fazer. Era o cozinheiro que fazia... era... aquela comida... grosseira.

Magno: Aham.

Raimundo: 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.

Magno: E quem era o caçador? Ele era dali mermo?

Raimundo: Hã?

Magno: Quem era o caçador? Ele era de lá mesmo ou era um indígena?

Raimundo: O caçador era de Almeiri [?], é abaixo de Santarém.

Magno: Mas não era um indígena não?

Raimundo: Não, não, era o... é o... o cara que eles pegaram, ele... até ele já morreu, esse cara até [incompreensível] amigo, até... morreu, tá com uma base duns cinco ano [sic]. O nome dele é até Antério.

Magno: Sim. E vocês viam indígenas lá, na época que tava abrindo a estrada?

Raimundo: Na... na... no trecho de Rurópolis, as Placa [sic], até Altamira, nós num viu [sic]. Tinha... os cara via [sic]... índio era da... de Rurópolis a... a banda de Itaituba, a serra do... ali do... do... Jacareacanga. Aí via.

Magno: Mas nunca soube de problema não, né?! Com índio, não?!

Raimundo: Não, não, não... num teve não.

Magno: E quando o senhor saiu da empresa, o senhor arranhou logo outro trabalho? Como é que foi?

Raimundo: Eu... eu saí, fui arrumar *oto* trabalho.

Magno: Aonde?

Raimundo: Eu trabalhei em Santarém e aí... eu... o... aí o Inkra tinha... tava pegando gente *pa* botar um lote, aí eu peguei um lote, no trecho de Itaituba, é... de... de Rurópolis a... *pa* banda de Altamira. Quarenta e cinco quilômetro [sic] de Rurópolis lá, eu tinha um lote, *dento* duma vicinal. E eu peguei um lote...

Magno: E como é que foi pro senhor pegar esse lote?

Raimundo: Eu peguei esse lote, fui no Inkra, me cadastrei, e aí eles me deram o lote. Que... eu acho que era porque tinha prioridade a pessoa que trabalhava no... na Transamazônica, aí eles me deram o lote.

Magno: Sim. E o senhor chegou a produzir?

Raimundo: Eu produzi. Eu... fazia... eu... plantava arroz, plantava mandioca e feijão. E a... só que eu tinha que fazer? Eu tinha que trabalhar em Santarém numa firma e aí *pa* jogar o dinheiro, que num tinha recurso. Num tinha financiamento, num tinha nada.

Magno: O senhor não conseguiu financiamento não?

Raimundo: Na época não. Que... tinham cortado o financiamento, não... cor... tinha um... uma burocracia. Só fazia financiamento quando era na beira da Transamazônica. *Pa dento* [sic] da... do... da vicinal... que o meu... o meu da vicinal era... era... o meu lote que era vinte quilômetro [sic] longe da beira da estrada, da Transamazônica, aí eles num fazia [sic] que num tinha estrada. Nós fizemo [sic] a estrada e... foi braçal.

Magno: E o senhor tentou aonde, esse financiamento que foi rejeitado?

Raimundo: Eu tentei na... no banco do... do... Brasil e no... na Caixa Econômica, em Itaituba.

Magno: Aí então, mas o senhor conseguiu trabalhar e aí foi botando o dinheiro do trabalho na produção?

Raimundo: É, eu ganhava dinheiro de trabalho e aí eu jogava o que sobrava, né, que eu tinha... eu tinha, na época eu já tinha família, aí jogava *pa... pa...* se manter. Fazer alguma coisinha na roça.

Magno: E era quantos quilômetros da roça pra Santarém?

Raimundo: Da roça *pa* Santarém, é... até Rurópolis é duzentos e dezessete, de Santarém lá, aí era mais quarenta e cinco. *Duzento* e cinquenta e sete quilômetro [sic].

Magno: Hum... e o senhor ia toda semana?

Raimundo: Eu ia toda... eu... eu trabalhei com um cara, ele dizia 'olha, Aldo [?], de quinze em quinze dia tu vai no teu lote', que... se você passasse de... sessenta dia, ou trinta dia sem ir, o Incra tomava, sabe?! Aí ele me liberava de quinze em quinze dia [sic]. Aí eu passava três dia [sic] lá olhava como é... como é que tava... que eu fazia *empleita po* cara. 'Ó, tu faz essa... dois hectare, eu te pago tanto'. Aí o cara ia lá, roçava, derrubava, tacava fogo, e aí eu ia lá pagava ele. Era assim.

Magno: Aí, e o senhor pegou esse lote em que ano?

Raimundo: Eu peguei esse lote, foi em... foi em oitenta e... não, num foi em oitenta não. Foi setenta... foi em setenta e nove... não, setenta e *quato* [sic] foi em...

Magno: Deixa eu lhe ajudar. Foi mais ou menos quanto tempo depois de sair da Construtora Rabelo?

Raimundo: Depois da... do... do... deu sair dessa coisa, foi a base duns três ano [sic].

Magno: Ah, tá.

Raimundo: Foi nessa faixa.

Magno: E nesse período o senhor morava onde, nesses três anos? Em Santarém?

Raimundo: Eu morava em Alenquer.

Magno: Ah, morava em Alequer. Voltou pra Alenquer?

Raimundo: Eu voltei *pa* Alenquer, *pa* casa da minha mãe, abaixo de... de Santarém.

Magno: Aham. E morou lá...

Raimundo: Pra num pagar aluguel, né...

Magno: ... esses três anos?

Raimundo: Hã?

Magno: Aí morou lá esses três anos?

Raimundo: Foi.

Magno: Mas trabalhava lá também, não?

Raimundo: Não, eu só trabalhava em Santarém *pa* poder dar ajuda no lote.

Magno: Aham e...

Raimundo: E Alenquer Santarém...

Magno: ...trabalhava em quê em Santarém?

Raimundo: Em Santarém Alenquer, é só uma hora e meia de *avoadeira*.

Magno: Aham. Mas o senhor trabalhava com o quê em Santarém?

Raimundo: Em Santarém eu comecei já trabalhar de *letrecista*. O cara me deu a chance, ele tinha uma... uma usina de arroz dessas bem grande [sic], sabe?! É a maior usina que tem até hoje. Se você for lá *dento* de Santarém, perguntar, tem. É a... é a usina do Zéquencol [?]. Esse cara é... bem *afruente dento* de [sic]... de Santarém, aí ele me deu. Disse 'ó Elaldo [?], tá precisando de *letrecista'*, eu já entendia. Aí eu fui lá... eu... aprendi lá, aí depois que eu fui entrar *po* Senai *pa* poder fazer.

Magno: Aí o senhor ficou lá em Santarém até se mudar pra ir pra... pra Goiânia?

Raimundo: Não, eu fiquei em Santarém, aí depois eu... eu... eu... foi o tempo que eu vendi o lote, né?! Aí que eu saí. Aí eu fui *po* garimpo, eu inda passei oito ano [sic] *dendo* um garimpo...

Magno: E o senhor vendeu o lote quando?

Raimundo: Eu vendi o lote, tá na faixa, é... eu vendi o lote, num tá... noventa e *quato* [sic].

Magno: Em noventa e quatro. Aí depois disso que o senhor foi pro garimpo...

Raimundo: [fala simultânea, não compreensível].

Magno: Sim.

Raimundo: Aí eu fui me embora *po* garimpo.

Magno: E aí ficou quanto tempo no garimpo? E aonde? Qual o garimpo?

Raimundo: Eu passei oito ano [sic] *dento* do garimpo lá do Cripurizão. É, de Itaituba lá é hora e meia de... de voo.

Magno: Aham. E... o senhor conseguiu ganhar dinheiro com o garimpo?

Raimundo: Não, eu... eu consegui ganhar dinheiro. Eu... eu... ganhava, eu num ia... realmente, eu num ia garimpar, eu ia... eu tava ajeitando os motor elétrico [sic], da... da... das máquina, sabe?!

Magno: Ah, sim, sim.

Raimundo: Aí era do meu trabalho mermo, aí... eu gara... eu ganhei dinheiro, eu fiz casa, fiz tudo. Aí depois, quando eu saí do garimpo, eu mudei *pa* Manaus.

Magno: Ah!

Raimundo: Aí de Manaus que eu vim *pa* Goiânia.

Magno: Aham. Aí de Manaus o senhor foi pra Goiânia. Tá bom.

Raimundo: É...

Magno: Olha, seu Raimundo, muito obrigado, viu. Eu vou usar as suas informações. É... eu talvez volte até a ligar pro senhor, se eu tiver alguma dúvida, tudo bem?

Raimundo: Não, você pode ligar qualquer hora, meu amigo, nós tamo junto [sic], eu...

Magno: Tá bom.

Raimundo: Eu... ó... a partir que eu lhe diga 'vou lhe ajudar', você pode ficar ciente. Você pode ligar, precisar eu... eu... lhe dou mais dica e nós vamo tocano [sic]. E se precisar mermo eu vou lá até bater foto lá na Transamazônica, onde nós... no [incompreensível], eu lhe passo e tudo, num tem esse negócio não.

Magno: Tá bom, muito obrigado. Ah, já que o senhor falou disso, o senhor tem alguma fotografia ou... o senhor tem... algum documento da época, da época que o senhor pegou o lote ou da época que o senhor trabalhou...

Raimundo: Eu tenho documento...

Magno: ... na Construtora Rabelo?

Raimundo: ... da... da... eu tenho documento, de xerox, de documento da... da... do meu... do meu lote.

Magno: Sim. E do trabalho na Rabelo o senhor tem algum?

Raimundo: [fala simultânea, incompreensível]

Magno: ... ou era só de [?] mesmo?

Raimundo: Não, da Rabelo... da Rabelo num tem. Por que? Eles num fichavam carteira e... e era no documento daquele papel, desses papel [sic] branco, quando a gente assinava. E... o envelope nosso que vinha o dinheiro era tipo um... era um envelope, aí eles botavam o dinheiro e entregavam. Tinha vez que a gente assinava, tinha vez que não. E aí você sabe que o cara morando *dento* da mata, perde tudo, né?! Pega chuva, vira... o coisa [sic]. Mas o documento do lote, eu tenho.

Magno: Aham.

Raimundo: Que eu peguei, que era no tempo de... é... *pa* entrar na minha aposentadoria agora, e aí o... o advogado precisou. Que *pa* inteirar os tempo [sic] de trabalho, sabe?!

Magno: E... naquela história dos atrasos de salário, nunca teve nenhum movimento, nenhuma rebelião não? Ninguém nunca fez confusão não? O pessoal aceitava...

Raimundo: Não, nós nunca fez [sic] confusão não. Lá no trecho que nós tava, da... da... o... os cara [sic] que trabalhava de operador de motosserra e os ajudante [sic], nunca teve... teve... coisa não, nunca teve greve não.

Magno: Aham. Tá bom. Olhe seu Raimundo, muito obrigado, viu?! Qualquer coisa eu volto a ligar pro senhor, e obrigado por ter recebido a minha amiga aí ontem também.

Raimundo: Tá, não... agora ela disse que vem até passear aqui em casa, a hora que você quiser, você vim [sic], passar em Goiânia, você pode vim [sic] tomar um café que nós tamo [sic] aqui.

Magno: Tá bom. Muito obrigado, viu?!

Raimundo: Tá bom, e fique com Deus, que Deus lhe proteja e... e os seus caminhos sempre abram.

Magno: Brigado, o senhor também. Brigado mesmo.

Raimundo: Tá bom. Fique com Deus.

Magno: Boa tarde. Manda um abraço pra dona Luiza.

Raimundo: Tá bom, fique com Deus. Tchau.

[21'53'', fim do áudio 2]

Apêndice 4 – Termo de audiência do Processo 260/74 da 6ª da JCJ – Belém-PA

Em 29.04.74 às 17.00hs
Processo nº 6a JCJ-260/74
TERMO DE AUDIENCIA

Aos vinte e nove dias do mes de abril, do ano de mil novecentos e setenta e quatro, às dezesseis horas, reuniu a Sexta Junta de Conciliação e Julgamento de Belém, em sua sede, à travessa D. Pedro I, nº 750, 3º bloco, 3º andar, sob a Presidência do doutor Antonino Edson Botelho Cordeiro, Juiz do Trabalho, Substituto, em exercício de Presidência, presentes os senhores Vogais, Ataliba Luiz Furtado de Lima, Empregador, e Severino do Espírito Santo Costa, Empregado, para apreciação do processo de reclamação de número de JCJ-OUZENTOS E SESSENTA/SETENTA E QUATRO, em que MARIA AUGUSTA DA SILVA MOREIRA, reclama de CONSTRUTORA NABELO S/A, o pagamento da quantia de MUM MIL SEISCENTOS E QUARENTA E SETE CRUZEIROS E VINQUENTA CENTAVOS E ILÍQUIDO, e título de férias, gratificação de natal, FGTS, salário familiar, gratificação retida, e mais anotação na carteira de trabalho, em valor ilíquido. Aberta a audiência, a presença das partes, foi verificada a presença do reclamante pessoalmente, assistida da Advogada Ruth Nazareth de Couto Gurjão, com credencial já arquivada nos autos. Presente a reclamada por seu preposto senhor Lourival Dantas da Silva, com credencial já arquivada nos autos. A Junta resolveu fazer uma pequena instrução para decidir a respeito da exceção em razão do lugar arguida pelo representante da reclamada em sua contestação. INTERROGADO DISSE A RECLAMANTE, digo a representante do reclamante exceto: que o reclamante foi contratado nesta cidade; pelo senhor Hilário Pereira da Silva; que o senhor Hilário era empregado da reclamada incipiente encarregado de contratar trabalhadores; que o contrato em Belém -foi verbal; Os senhores vogais nada lhe re-perguntaram. Por intermédio da Presidência à sua advogada respondeu: digo nada perguntou. -O representante da reclamada nada lhe reperguntou. INTERROGADO disse o representante da reclamada incipiente: que a firma acionada não possui escritório nesta cidade; que o único representante de incipiente nesta cidade é o próprio depoente; que o depoente trabalha apenas para a incipiente; que durante o depoente representar a firma nenhuma pessoa foi contratada nesta cidade para trabalhar no interior; o depoente trabalha há quatro anos para a reclamada incipiente; que o senhor Hilário é mencionado no depoimento de representante do exceto não trabalha para a firma do incipiente, e não ser como sub-empregado; que o senhor Hilário contrata os seus empregados por sua conta para executar determinados serviços para a incipiente; que os preços desses serviços são ajustados previamente entre a firma e o senhor Hilário. Ao vogal empregado por intermédio da Presidência respondeu: que era representante de incipiente. A patrona do reclamante respondeu: que antes do depoente representar a

Fonte: Arquivo da Justiça do Trabalho da 8ª Região de Belém-PA.