

Empresas e acidentes de trabalho durante a ditadura brasileira: o caso das grandes obras de infraestrutura

Pedro Henrique Pedreira Campos¹

Em abril de 2019, o então vice-presidente da República, Hamilton Mourão, afirmou em entrevista ao *Le Monde* que “[n]o final, o regime militar matou muito poucas pessoas”². O militar se referia às 434 vítimas letais da ditadura apresentadas pela Comissão Nacional da Verdade e à quantidade mais expressiva de mortos durante as ditaduras em países vizinhos, como a Argentina e o Chile. A polêmica frase suscita muitas reflexões e questionamentos³. Em primeiro lugar, não se pode definir a violência de um regime apenas pela quantidade de mortos que ele gerou. O mesmo relatório da CNV indica que mais de 20 mil pessoas foram torturadas no Brasil durante a ditadura por motivos políticos⁴. Uma quantidade supostamente menor de mortos pela ditadura brasileira não faz imediatamente o regime implementado pelo golpe de 1964 menos grave do que os sistemas políticos congêneres vividos no Cone Sul em período similar. Várias outras formas de violência foram cometidas durante a ditadura brasileira que não geraram necessariamente óbitos e que não podem ser menosprezadas. Além disso, os próprios números da CNV parecem conservadores, tendo em vista assassinatos e violações não computadas no relatório, mas que estavam relacionados ao contexto político do período, como o de agentes dos proprietários rurais contra trabalhadores do campo⁵. Entendemos que dentro dos cálculos a respeito das violações cometidas pela ditadura devem ser levados em conta também os acidentes de trabalho ocorridos no período, tendo em vista que, como iremos ver neste texto, houve a ampliação da vitimização de trabalhadores/as em seus ambientes de labuta ao longo do regime – inclusive dos acidentes letais – e isso guarda relação direta com o regime vigente e suas ações em relação à classe trabalhadora.

Pretendemos, neste artigo, fazer uma análise dos acidentes de trabalho ocorridos durante a ditadura (1964-1988) como uma forma de violência do regime. Nesse sentido, iremos nos dedicar especificamente aos casos ocorridos na indústria da construção, em particular nas obras públicas, utilizando dados oficiais, fontes

¹ Professor do Departamento de História da UFRRJ.

² RÁDIO França Internacional. “Regime militar matou poucas pessoas, diz Mourão ao *Le Monde*”. Matéria publicada em 25 de abril de 2019. Disponível em: <http://br.rfi.fr/franca/20190425-regime-militar-matou-poucas-pessoas-diz-mourao-ao-le-monde> acessão em 28 de outubro de 2019.

³ Sobre o revisionismo na cena pública e na historiografia brasileira, ver MELO, Demian Bezerra de (org.). *A Miséria da Historiografia: uma crítica ao revisionismo contemporâneo*. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

⁴ BRASIL. Comissão Nacional da Verdade. *Relatório: textos temáticos*. Brasília: CNV, 2014.

⁵ Sobre as violências cometidas contra camponeses no período, ver, dentre outros estudos, MEDEIROS, Leonilde Servolo de. *Ditadura, conflito e repressão no campo: a resistência camponesa no estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Consequência, 2018.

produzidas pelas empresas e periódicos associados às construtoras, além de pesquisas desenvolvidas por autores/as que se dedicaram ao tema. Com isso, intentamos ampliar as possibilidades de leitura a respeito do grau de violência perpetrado pela ditadura brasileira.

Perfil de classe da ditadura e ações junto à classe trabalhadora:

Neste texto, estamos entendendo que tivemos no Brasil uma ditadura empresarial-militar, baseada no predomínio do poder e interesses da burguesia – sobretudo a de grande porte e a associada ao capital estrangeiro – junto com uma certa cúpula militar, liderada por oficiais defensores de uma aliança estratégica do Brasil com os Estados Unidos em meio à Guerra Fria. Nesse sentido, partimos da obra de Dreifuss⁶, que sinalizou o perfil civil-militar do golpe de 1964, sendo o elemento civil não desprovido de um viés classista, mas sim referente sobretudo ao predomínio da ação da classe dominante na derrubada do regime democrático liberal no país. Tal qual Dreifuss percebeu o viés classista do golpe de 1964, fruto da movimentação organizada da classe dominante em parceria com segmentos do oficialato militar, o regime político que lhe deu sequência também teve o predomínio das ações e dos interesses do empresariado em seu desenvolvimento e políticas, mesmo que tenha havido rearranjos e diferentes combinações das frações do patronato que compuseram o grupo dirigente em cada momento e governo.

Se o regime inaugurado com o golpe teve um perfil pró-empresarial, a classe trabalhadora figurou como maior vítima da derrubada do governo Goulart e da nova conjuntura inaugurada desde então⁷. Diversas ações e políticas foram desenvolvidas nos mais de 20 anos de regime de exceção que lesaram significativamente as/os trabalhadoras/es, com ênfase sobre os segmentos menos qualificados e mais frágeis dessa classe. Assim, como lembram Mendonça e Fontes⁸, uma das primeiras medidas do governo golpista foi limitar o direito de greve, praticamente anulando esse mecanismo de luta dos trabalhadores/as. A legalidade da greve ficaria desde então condicionada ao preenchimento de pré-requisitos muito específicos, como atraso do pagamento dos salários pelo empregador ou outras situações excepcionais. Sob a justificativa de combate à subversão e ao comunismo, o governo golpista usava medidas de força para prejudicar as classes subalternas no conflito distributivo, favorecendo o empresariado, que não teria mais de lidar com o direito de greve por parte dos seus funcionários.

⁶ DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado*. Petrópolis, Vozes, 1981.

⁷ Para um balanço historiográfico sobre os estudos acerca dos trabalhadores/as e sindicatos durante a ditadura, ver CORRÊA, Larissa Rosa; FONTES, Paulo. "As falas de Jerônimo: trabalhadores, sindicatos e historiografia da ditadura militar brasileira". In: ESTEVEZ, Alejandra; SALES, Jean Rodrigues; CORRÊA, Larissa Rosa; FONTES, Paulo (org.). *Mundos do Trabalho e Ditaduras no Cone Sul* (1964-1990). Rio de Janeiro: Multifoco, 2018, p. 119-149.

⁸ MENDONÇA, Sônia Regina de; FONTES, Virgínia. *História do Brasil Recente, 1964-1992*. 4ª ed. São Paulo: Ática, 2004.

Associada à retirada do direito de greve, a classe trabalhadora foi lesada por uma intensa repressão que se abateu sobre suas formas organizativas e lideranças. O Ministério do Trabalho interviu em sindicatos, chegando a destituir 563 diretorias sindicais logo após o golpe. Outras intervenções foram feitas e quatro das seis centrais sindicais foram extintas pelo governo federal, que, com isso, conseguiu desmobilizar os setores mais orgânicos e ativos da classe trabalhadora. As cassações de mandatos e direitos políticos implementadas a partir do primeiro Ato Institucional também se deram sobretudo sobre sindicalistas, políticos e outros agentes ligados a trabalhadores/as, como era o caso de parlamentares do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB)⁹. O ministério no período assumiu a função de enquadrar o movimento sindical, realizando intervenções e participando formulação de novas políticas para a classe trabalhadora que objetivavam reduzir a capacidade de reivindicação e ação dos mesmos¹⁰.

No bojo das políticas repressivas, circulavam entre as empresas no período as “listas negras” ou “listas sujas”, nas quais constavam os nomes de operários combativos e que, por isso, eram rejeitados nos processos de contratação de pessoal pelas empresas. Há registros de intenso controle das empresas, que se comunicavam a respeito, e também de agências do governo que fichavam e mantinham registros das ações políticas e sindicais dos trabalhadores/as, de modo a dificultar o emprego de agentes mais ativos e engajados nas lutas sindicais¹¹. Um caso notório de monitoramento e produção de registros e relatórios sobre as atividades políticas de seus funcionários durante a ditadura é o caso da Volkswagen, que encaminhava documentos para o Departamento de Ordem Política e Social (Deops), havendo denúncias de operários detidos e torturados na fábrica em São Bernardo do Campo¹².

Ainda durante o primeiro governo da ditadura, do marechal Castelo Branco (1964-1967), diversas medidas incorreram em perdas de direitos conquistados após lutas da classe trabalhadora no país. Assim, às vésperas de completar dez anos da presença das multinacionais que se instalaram no país durante o governo Kubitschek (1956-1961), foi aprovada a implementação do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), poupança compulsória que incidiria sobre a folha salarial e que operava como uma contrapartida à retirada do direito de estabilidade do empregado no seu posto de trabalho em empresa privada após dez anos de serviço. Era uma medida que constituía a perda de um direito dos trabalhadores e representava um mecanismo de fragilização da capacidade organizativa e combativa da classe. Isso ocorria porque eram justamente esses trabalhadores estáveis que, após completar dez anos de posto e ter obtido o direito de não serem demitidos, a não ser em caso de justa

⁹ IANNI, Octavio. *A Ditadura do Grande Capital*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

¹⁰ NAGASAVA, Heliene. *O Sindicato que a Ditadura Quer*: o Ministério do Trabalho no governo Castelo Branco (1964-1967). Jundiaí: Paco, 2018.

¹¹ IANNI, op. cit.

¹² Ver SILVA, Marcelo Almeida de Carvalho. *A Volkswagen e a ditadura*. Rio de Janeiro: Consequência, 2022; e o documentário de DODT, Stefanie; ADERS, Thomas. *Cúmplices?* - A Volkswagen e a ditadura militar no Brasil. Filme. Alemanha: 2017. 44 minutos.

causa, que costumavam ser os mais ativos nos sindicatos e as principais lideranças do movimento operário. A medida beneficiava o empresariado, propiciando maior rotatividade da força de trabalho e economia de custos com o capital variável¹³.

Outra ação do regime que teve influência sobre a luta de classes foi a liberação dos preços tabelados e o fim dos reajustes determinados pelo governo na área de alugueis e preços de produtos básicos. Isso favoreceu os empresários e proprietários que atuavam nesses nichos e lesou os integrantes da classe trabalhadora, particularmente em seus segmentos mais empobrecidos e fragilizados, que tiveram de lidar com preços mais caros nos alimentos, habitação e outros itens que compunham os gastos para manutenção da força de trabalho. De acordo com Singer¹⁴, só em 1964, o custo de vida se elevou em 80%, por conta da medida.

A ação que mais impactou a classe trabalhadora foi a nova política salarial imposta após o golpe. Diversas determinações foram aplicadas com a justificativa da inflação. Ianni lembra que a ditadura culpava a alta dos preços por conta do “populismo distributivista” de Jango e os governos varguistas¹⁵. O consumo dos trabalhadores/as era dado como o culpado pela alta inflacionária. A medida adotada foi a retenção dos salários, em combinação com ampliação da carga tributária e contenção de gastos públicos. Foram proibidas as altas salariais em período inferior a um ano, criando o sistema de data-base e o engessamento dos valores dos proventos dos trabalhadores/as. Os reajustes no salário mínimo foram inferiores à inflação e à elevação do custo de vida para os setores mais proletarizados da população. Estudos apontam a queda do valor real de compra do salário mínimo, em especial durante o Plano de Ação Econômica do Governo (Paeg). O Dieese aponta a perda de 46% do valor real do salário mínimo entre 1964 e 1974¹⁶. O salário mínimo operava como índice de referência para os proventos dos trabalhadores/as, em especial dos segmentos menos escolarizados¹⁷. Conforme Mattos, Zahluth Bastos e Barone, houve significativos efeitos distributivos nas políticas adotadas após o golpe, dando origem a um “padrão de acumulação socialmente excludente”¹⁸.

¹³ FERRANTE, Vera Lúcia B. *FGTS: ideologia e repressão*. São Paulo: Ática, 1978; 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. Niterói: PPGH/UFF, 2008.

¹⁴ SINGER, Paul Israel. *A Crise do “Milagre”*: interpretação crítica da economia brasileira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

¹⁵ IANNI, Octavio. *Estado e Planejamento Econômico no Brasil*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.

¹⁶ Portal eletrônico do Dieese. Endereço: <http://www.dieese.org.br/> acessado em 10 de agosto de 2018.

¹⁷ OLIVEIRA, Francisco de. *A Crítica da Razão Dualista*. São Paulo: Boitempo, 2003 [1972].

¹⁸ MATTOS, Fernando Augusto Mansor de; BASTOS, Pedro Paulo Zahluth; BARONE, Ricardo Strazzacappa. O “debate pioneiro” sobre distribuição de renda no Brasil: como o padrão de acumulação gestado no governo militar de 1964 afetou o perfil distributivo da economia brasileira. In: CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira; MARTINS, Mônica de Souza Nunes; BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta (org.). *Política Econômica nos Anos de Chumbo*. Rio de Janeiro: Consequência, 2018, p. 23-53.

A ditadura concedeu facilidades para a contratação de trabalhadores/as com normas baixadas após o golpe. Em apoio às empresas, foram adotadas medidas que facilitavam as horas extras¹⁹. Assim, a ditadura facilitou a ampliação da jornada além das oito horas diárias previstas na legislação trabalhista. Importante frisar que muitos dos acidentes ocorriam no período da hora extra dos trabalhadores/as, justamente por conta da sua estafa e dificuldade de o operário responder com atenção e reflexo em situações do seu ofício. Silva destaca que o brasileiro passou a trabalhar em média 14 horas por dia na ditadura e que, em 1959, eram necessárias 65 horas e 5 minutos de trabalho para garantir a ração básica por parte do trabalhador. Já em 1974, eram necessárias 163 horas e 32 minutos²⁰.

Foram impostos mecanismos que facilitavam o trabalho infantil. Normas baixadas pela ditadura ampliavam a legalidade do trabalho para 12 anos de idade ou mais. Por conta do achatamento dos salários, muitas famílias de trabalhadores, que antes só possuíam um integrante trabalhando formalmente, lançaram mão do trabalho feminino e infantil, para compor a renda familiar e mitigar as perdas derivadas do “arrocho”. Com isso, houve a ampliação do trabalho infantil, fazendo o país até liderar índices internacionais sobre o quesito²¹.

Acidentes de trabalho na ditadura e ocorrência na indústria de construção:

Com a desmobilização dos sindicatos, o amordaçamento da imprensa e oposição, houve maior dificuldade para a fiscalização das condições de trabalho nas empresas. Deu-se então uma face especialmente perversa da ditadura sobre os trabalhadores/as, o aumento nos acidentes laborais, decorrente da economia nos itens de segurança por parte do empresariado, com a conivência do regime. A repressão aos trabalhadores foi fundamental para efetivar essa política, já que os sindicatos não conseguiam fazer o controle sobre a falta de condições adequadas para o exercício do trabalho. Mesmo com dados duvidosos dos organismos oficiais, as estatísticas de acidentes de trabalho no país dispararam no período, fazendo o Brasil se tornar recordista internacional no setor, inclusive de óbitos. A indústria da construção liderava os dados de acidentes de trabalho e o trabalhador era culpado pelo acidente.

Tomando dados da Fundação Centro Nacional de Segurança e Higiene do Trabalho (Fundacentro)²², Silva colheu os seguintes números acerca dos acidentes de trabalho durante a ditadura, particularmente em meio ao “milagre econômico”:

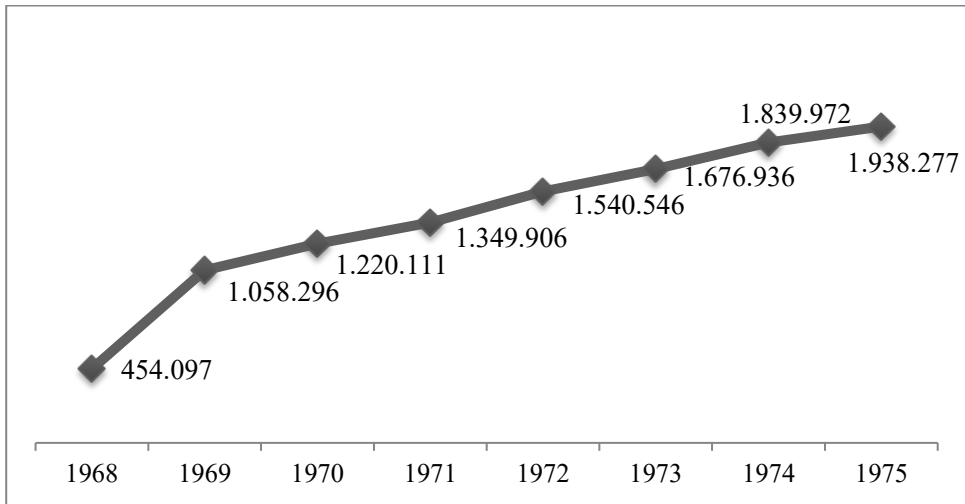
¹⁹ GORENDER, Jacob. *Combate nas Trevas*; a esquerda brasileira: das ilusões perdidas à luta armada. São Paulo: Ática, 1987.

²⁰ SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. Brasil, o "campeão mundial de acidentes de trabalho": controle social, exploração e precarionismo durante a ditadura empresarial-militar brasileira. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 7, n. 13, p. 151-173, 2015.

²¹ SINGER, op. cit.

²² Sobre a fundação, ver também o trabalho de MONTEIRO, Juliana Santos. *Proteção ao Trabalho x Proteção ao Trabalhador*. Jundiaí: Paco, 2018.

Gráfico 1 – Elevação dos acidentes de trabalho na ditadura segundo dados oficiais:

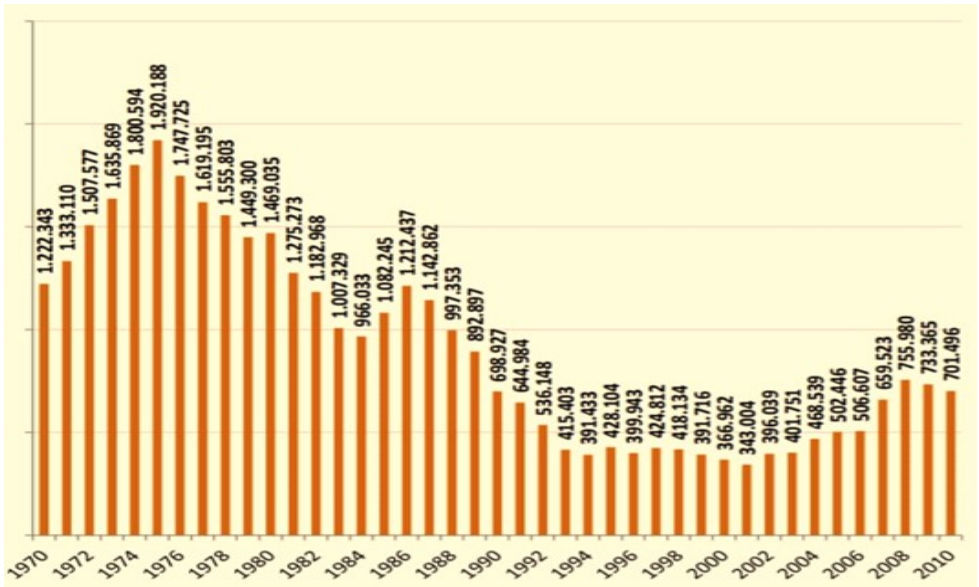


Fonte: SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. **Corpos para o Capital**: acidentes de trabalho, prevencionismo e reabilitação profissional durante a ditadura militar brasileira (1964-1985). Jundiá: Paco, 2019, p. 166.

O gráfico traz informações representativas da intensificação da exploração da classe trabalhadora brasileira durante a ditadura. A partir do ano em que foi instituído o AI-5, com intensificação do caráter de exceção do regime, e a partir do momento em que a economia brasileira passou a viver o “milagre”, com altas cifras de expansão da atividade produtiva, os acidentes computados pelo órgão do Ministério do Trabalho dispararam. Os índices cresceram em todos os anos entre 1968 e 1975, mais do que quadruplicando nesse intervalo. Os dados revelam a violência do regime sobre os/as trabalhadores/as no auge da ditadura.

Essa mesma tendência retrocedeu em meio à abertura política, conforme os dados também coligidos por Silva:

Gráfico 2 – Total de acidentes de trabalho registrados no Brasil no período 1970-2010:



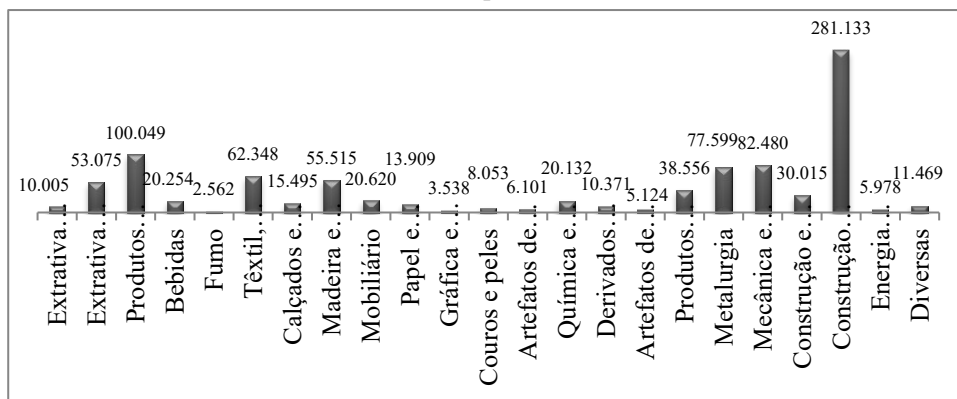
Fonte: SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. *Corpos para o Capital*. Op. cit., p. 35.

A imagem é reveladora do impacto da ditadura sobre os acidentes de trabalho e como a redemocratização abrandou esses índices. De um total de 1,2 milhão de acidentes de trabalho registrados em 1970, há a ascensão para mais de 1,9 milhão em 1975. O auge dos acidentes ocorre em meados dos anos 70, após uma elevação ano após ano notada desde o início da década, quando a série iniciou. Para a elaboração desse gráfico, Silva dispôs de uma base de dados diferente do primeiro gráfico citado, apesar de os índices serem semelhantes para os anos que constam nas duas figuras. Os dados oficiais de acidentes sofrem contínua redução ano após ano desde 1975 até 1984. Após duas elevações não muito radicais em 1985 e 1986, ele sofreu novas quedas ano após ano entre 1987 e 1994. Para entender esses índices, acreditamos que se deve levar em consideração aspectos como iniciativas do governo no sentido de reduzir a quantidade de acidentes, o processo de redemocratização, a retomada do poder de pressão dos sindicatos e a aceleração ou recuo da atividade econômica. Dessa forma, a queda dos acidentes na década final da ditadura parece se relacionar com a abertura política, a retomada do poder de pressão e fiscalização dos sindicatos, campanhas de prevenção dos acidentes e a redução do processo de expansão econômica no período²³.

²³ PRADO, Luiz Carlos Delorme; EARP, Fábio Sá. "O "milagre" brasileiro: crescimento acelerado, integração internacional e concentração de renda (1967-1973)". In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida (org.). *O Brasil Republicano*. Vol. 4 – O tempo da

A indústria da construção liderava os índices de acidentes de trabalho. Na posse do novo presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (Cbic), João Machado Fortes, em 1980, esteve presente o ditador João Batista Figueiredo, amigo pessoal do empresário. Apesar do caráter amistoso do evento, Figueiredo lembrou em sua fala que o setor liderava as estatísticas de acidentes de trabalho no país, que somavam então um milhão e meio de casos anuais²⁴. Essa liderança é comprovada pelos dados oficiais:

Gráfico 3 - Acidentes de trabalho por ramo da indústria no Brasil em 1970:



Fonte: SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. **Corpos para o Capital**. Op. cit., p. 139.

Percebe-se o destaque da indústria da construção nas estatísticas de acidentes de trabalho. O setor era responsável por mais de 280 mil acidentes em 1970, contra pouco mais de 100 mil na indústria alimentícia, a segunda que mais contabilizava acidentes. Os acidentes na construção civil figuravam como 30% de todos os da indústria brasileira naquele ano.

No que tange à quantidade total de acidentes de trabalho letais ocorridos durante a ditadura, os dados também são crescentes e impressionantes. De acordo com a Folha de São Paulo, durante a década de 1970, houve elevação paulatina no número de óbitos em acidentes de trabalho, que passaram de 2.559 em 1971 para 4.001 em 1975 e 4.824 em 1980²⁵. A elevação ocorreu mesmo com as campanhas de prevenção reforçadas na segunda metade década. A Organização Internacional do Trabalho (OIT) trazia dados bem diferentes, apontando 8.892 mortos em acidentes de

ditadura: regime militar e movimentos sociais em fins do século XX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 209-241.

²⁴ CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas Catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988*. Niterói: Eduff, 2014.

²⁵ KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O Peão e o Acidente de Trabalho na Construção Civil no Rio de Janeiro: elementos para uma avaliação do papel da educação nas classes trabalhadoras*. Dissertação de mestrado em Educação. Rio de Janeiro: FGV, 1988.

trabalho no Brasil em 1980, o dobro dos dados da Folha. Esses números representavam aproximadamente o dobro dos acidentes letais ocorridos nos EUA no mesmo ano. Nos Estados Unidos, morreram de acidentes de trabalho 4.400 pessoas em 1980, sendo que a população economicamente ativa dos EUA em 1980 era o dobro da PEA brasileira²⁶.

Na justificativa para as lesões era comum a culpabilização do operário pelos acidentes. Em cada incidente no canteiro, o empregador era obrigado a preencher uma Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT) e nela punha os motivos para o ocorrido. Klausmeyer notou que a maioria dos acidentes tinha como causa registrada “atos inseguros” realizados pelos funcionários. Ela verificou que as motivações principais assinaladas para os acidentes eram ações impróprias, inadequadas ou inseguras por parte dos operários, além de imprudência, negligência, distração ou desatenção. A culpa recaía sobre o indivíduo e sua personalidade²⁷.

Essa marca era visível nas obras públicas e, segundo a revista *O Empreiteiro*, os acidentes no setor ocorriam por “*atos inseguros – e aqui entra a questão da automatização*”²⁸. A revista, bancada por fabricantes de equipamentos, dava como solução para as altas taxas de acidentes o uso de mais máquinas. Em outra edição, matéria da revista repetiu a mesma alegação: “*No Brasil, praticamente [sic] noventa e oito por cento em cada cem acidentes são provocados por atos inseguros, por condições inseguras ou pelos dois fatores em conjunto*”²⁹

O que se nota na ditadura é que, além de culpabilizar o operário pelo acidente do qual ele foi vítima, a displicência com os equipamentos de segurança no canteiro era um bom negócio para os empreiteiros. Diante da situação política, era lucrativo para as empresas manter obras sem aparatos de segurança adequados. A Lei Orgânica de Previdência Social (Lops), de 1966, que criou o INPS, implantou um seguro para os trabalhadores que sofriam acidentes, sendo que o custo de manutenção do operário, após 15 dias de afastamento, não onerava o patrão³⁰. Quem arcava com o afastamento dos operários de licença eram os próprios trabalhadores, com suas poupanças compulsórias descontadas na folha de pagamento. Com isso, era lucrativo para o empresário não prover segurança adequada ao trabalhador. A respeito disso, a revista *O Empreiteiro* afirmou: “*É fato notório que há empresas construtoras que preferem pagar multas por falta de materiais de segurança na obra, do que instalá-los no canteiro.*”³¹ O que o periódico não informava era que as multas eram raras e seus

²⁶ ROCCA, Miriam Cantelli. *Uma das Faces do Capitalismo Selvagem no Brasil: a (in)segurança do trabalho na construção civil*. Dissertação de mestrado em Serviço Social. São Paulo: PUC-SP, 1991.

²⁷ KLAUSMEYER, op. cit.

²⁸ *Revista O Empreiteiro*. Edição de novembro de 1974, nº 82.

²⁹ *Revista O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1981, nº 164.

³⁰ ANDRADE, Eli Gurgel. *O (Des)equilíbrio da Previdência Social Brasileira, 1945-1997: componentes econômico, demográfico e institucional*. Tese de doutoramento em Demografia. Belo Horizonte: CEDEPLAR/FACE/UFMG, 1999.

³¹ *Revista O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1976, no 104.

valores, módicos. Em outra edição, matéria sobre o alto número de acidentes afirmava que dentre as obras tocadas por empreiteiras, “*a segurança em geral é limitada e travada por ser considerada anti-econômica.*”³² Segundo um empresário entrevistado por Rocca, havia normas do Ministério do Trabalho para garantir a segurança do operário, mas, para ele, “*seguir todas as regras complica muito.*”³³ Nesse sentido, empresários explicavam a não-adoção de equipamentos de segurança pela redução na rentabilidade: “*existe um custo para que efetivamente se implante a segurança, para que funcione. Do ponto de vista da produtividade, não parece alterar. Portanto, absorver esse custo não é válido.*”³⁴ E o trabalhador era culpabilizado pelo não-uso dos equipamentos: “*O peão dá mais valor quando paga a bota ou o capacete. Caso contrário, ele não cuida do material, perde, vende, quebra, etc.*”³⁵ Entrevistando operários, Klausmeyer verificou em uma obra que estucadores trabalhavam sem cinto, que a maioria das obras não tinha CIPA, acidentes não levavam a afastamento ou não eram notificados e que não havia cursos de segurança³⁶.

Acidentes de trabalho em grandes projetos de engenharia da ditadura

A ditadura brasileira teve sua imagem associada à construção de grandes obras de infraestrutura, que acabaram por se tornar emblemas do regime e marcam a memória do período de exceção mesmo décadas depois de ocorrida a transição política. Os grandes projetos de engenharia da ditadura eram utilizados em peças de propaganda associados ao discurso ufanista do regime, com várias peças de publicidade produzidas pela Assessoria Especial de Relações Públicas da Presidência (Aerp)³⁷. A relação direta desses empreendimentos e a ditadura é visível nos discursos das altas autoridades que desempenhavam funções de mando naquele momento, como podemos verificar da fala feita do ministro dos Transportes, Mario David Andreazza, na inauguração da ponte Rio-Niterói, em 4 de março de 1974:

A Ponte Presidente Costa e Silva, monumento à Revolução de 1964, projeção sobre o mar da grande rodovia longitudinal litorânea, a BR-101, é um bem que simboliza ainda em sua majestade: a decisão do povo brasileiro de vencer todos os obstáculos ao nosso pleno desenvolvimento econômico e social; a capacidade de nossa engenharia de estudar e executar empreendimentos da maior complexidade; a dedicação e competência do operário brasileiro, cujo ânimo, até nas horas dramáticas, jamais arrefeceu,

³² Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1974, nº 82.

³³ ROCCA, op. cit., p. 66-67.

³⁴ Idem, p. 67.

³⁵ Idem, p. 68.

³⁶ KLAUSMEYER, op. cit.

³⁷ Sobre isso, ver FICO, Carlos. *Reinventando o Otimismo: ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil*. Rio de Janeiro: EdFGV, 1997. Sobre as festividades dos 150 anos da independência no ano de 1972, ver a pesquisa de CORDEIRO, Janaina Martins. *Ditadura em Tempos de Milagre: comemorações, orgulho e consentimento*. Rio de Janeiro: EdFGV, 2015.

tendo ao contrário, saído fortalecido dos reveses próprios de obra de tamanha envergadura.³⁸

No discurso, percebe-se como o ministro relaciona o regime de exceção com a realização daquele projeto de engenharia. O tom ufanista e laudatório caracteriza a sua fala. É importante sinalizar que Andreazza não era uma figura qualquer, mas um titular de pasta que ganhou projeção no período, chegando a almejar a presidência da República, tendo disputado as prévias do PDS dez anos depois, quando foi derrotado por Paulo Maluf³⁹.

Outros aspectos são dignos de nota nessas obras tocadas no período. É importante salientar, por exemplo, que são projetos que não passaram pelo escrutínio popular. Em sua maior parte, esses empreendimentos não foram apresentados em campanhas eleitorais ou foram objeto de discussão no Legislativo. Pelo contrário, são obras de prioridade duvidosa e decididos por circuitos fechados de uma cúpula da classe dirigente composta por oficiais militares e empresários. Outro aspecto importante diz respeito ao papel desses projetos nas políticas estatais de então. Além de serem usadas na propaganda do regime, essas obras estavam alçadas às prioridades políticas nacionais da ditadura. Na política orçamentária, houve a redução significativa dos gastos em políticas sociais, com a compressão dos dispêndios no MEC e Ministério da Saúde, ao passo que os gastos dos ministérios militares e as pastas responsáveis pelos empreendimentos de infraestrutura viram suas fatias crescerem sucessivamente. Assim, o Ministério dos Transportes e o de Minas e Energia e algumas agências do Ministério do Interior gozavam de significativos recursos para obras de infraestrutura⁴⁰.

No que tange aos trabalhadores, um dos objetivos dessa política era a geração de empregos, que consistia em uma espécie de política social da ditadura⁴¹. Apesar de não haver um bom sistema de “segundo salário” – com serviços nas áreas de saúde, educação e seguridade social –, a ditadura se empenhava para disponibilizar emprego, difundindo a ideologia do trabalho e da ascensão social, mesmo com todas as limitações aos ganhos e organização da classe. Assim, não à toa, o setor da indústria de construção era intensivo em força de trabalho e utilizava uma quantidade limitada de “trabalho morto”, expresso em máquinas e equipamentos que substituíam o

³⁸ *Jornal do Brasil*. Edição de 4 de março de 1974, p. 5.

³⁹ Verbete “Mário Andreazza”. In: ABREU, Alzira Alves de; BELOCH, Israel; LATTMAN-WELMAN, Fernando; LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer (org.). *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001. CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **Estranhas Catedrais**. *op. cit.*

⁴⁰ Sobre isso, ver JORGE, Wilson Edson. *A Política Nacional de Saneamento Pós-64*. Tese de doutoramento em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: USP, 1987; FONSENCA, Selva Guimarães. *Caminhos da História Ensinada*. Campinas: Papirus, 1993; CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas Catedrais*. *op. cit.*

⁴¹ FERREIRA, Carlos Ernesto. *A Construção Civil e a Criação de Empregos*. Rio de Janeiro: EdFGV, 1976.

trabalho vivo. Dessa forma, algumas grandes obras da ditadura reuniam uma multidão de dezenas de milhares de operários nos canteiros.

Dentre as grandes obras realizadas no período, têm destaque as rodovias, como a dos Imigrantes, uma estrada estadual paulista que unia a capital ao litoral, apresentando-se como alternativa à sinuosa e extensa rodovia Anchieta. A rodovia dos Imigrantes deveria ser uma estrada de alto padrão, utilizando túneis e viadutos para descer a serra do Mar entre o planalto e litoral paulista. A obra ficou a cargo da Dersa (Desenvolvimento Rodoviário Sociedade Anônima), autarquia criada pelo governo de São Paulo, responsável pela construção e administração da via. Como a obra se situava em encostas, com muitas escavações para os túneis e pilares, ocorreram seguidos acidentes. A revista *O Empreiteiro*, em edição de fevereiro de 1975, apontava que problemas de segurança na construção levaram os alojamentos dos operários a ficarem vazios, dado que estes tinham “*novos deslizamentos de terra no canteiro, que ocorreram por falta de contenção.*”⁴²

Outra obra de elevado que gerou um acidente de grandes proporções ocorreu no Rio em 1971. Um dos módulos do viaduto Paulo de Frontin, então em construção no Rio Comprido, na capital fluminense caiu, atingindo 48 pessoas. O acidente gerou 29 mortes e a empreiteira responsável, a Sérgio Marques Souza, presidida e de propriedade do engenheiro de mesmo nome, caiu em desgraça por conta do acidente, mesmo que tenha sido apontado erro de projeto, no caso. A companhia, especializada na construção de elevados, retirou-se do consórcio que erguia a ponte Rio-Niterói e submergiu desde então. O viaduto Paulo de Frontin era polêmico, já que havia sido feita sem consulta à população do entorno, altamente impactada pelo elevado erguido ao lado das casas do bairro residencial, servindo para ligar a zona Sul da cidade ao aeroporto do Galeão e à ponte Rio-Niterói⁴³.

Outra via elevada pródiga em acidentes e mortes foi a ponte Rio-Niterói, iniciada em 1968 e entregue com atraso, em 1974. Era a maior ponte do país e sua obra encarou controvérsias, com mudança do consórcio construtor, atrasos, gastos suplementares, dificuldades técnicas, militarização dos trabalhos e muitos acidentes. Fotos registraram pouco cuidado com a segurança do trabalhador, mostrando operários com sandálias de borracha, bermudas, sem camisa, fumando enquanto martelavam e carregavam objetos, sem capacetes e botas. Oficialmente morreram 33 pessoas na obra, mas há quem indique até 400 baixas, com mortos nos pilares⁴⁴. O engenheiro Bruno Contarini, da Rabello, uma das construtoras da obra, contesta essa versão:

⁴² *Revista O Empreiteiro*. Edição de fevereiro de 1975, nº 85, p. 5.

⁴³ *Jornal O Globo*. Edição de 22 de novembro de 1971, p. 1.

⁴⁴ PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção: um desafio à cidadania*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997; QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande: a história das maiores obras do país dos homens que as fizeram*. São Paulo: Saraiva / Vigília, 2008; RAUTENBERG, Edina. “Veja e a ponte Rio-Niterói: a cobertura da revista sobre a construção da ponte”. In: *Anais do IV Simpósio Lutas Sociais na América Latina: imperialismo, nacionalismo e militarismo no século XXI*. Londrina: UEL, 2010. p. 82-91.

A idéia de que os operários eram concretados é um mito. No acidente mais sério, ainda no primeiro consórcio, quando uma base virou no teste de carga e morreram oito pessoas, não havia nem concreto. Se alguns corpos não foram resgatados, é porque desapareceram na baía, mas não concretados.⁴⁵

Apesar dessa indicação, muitos relatos de operários se referem a mortes de trabalhadores nos pilares, além de óbitos em quedas. Raimundo Miranda, que trabalhou na obra, indica pouco cuidado com a segurança e as mortes: "*Se alguém morria, a gente esquecia logo e continuava a obra. O pessoal vinha rápido para retirar (os corpos). Ai, a gente seguia em frente.*"⁴⁶

Outra obra rodoviária do período foi a Transamazônica, via de 5.500 km que cortaria a região Norte do país. A obra foi iniciada em 1970, sem consulta popular prévia, e encontrou dificuldades e polêmicas. Vários operários foram da região Nordeste para participar da obra e realizar dos projetos de colonização nas margens da rodovia, de acordo com a propaganda do governo federal. Como não se conheciam bem as condições climáticas e sanitárias da região, vários operários encontraram enfermidades, muitas vezes desconhecidas. Estes serviam de cobaias para a ocupação da região, que contava com equipes dos órgãos ligados à política nacional de saúde⁴⁷. O regime tinha interesse em conhecer melhor as condições sanitárias da Amazônia, de modo a permitir um processo de avanço de projetos econômicos sobre a região⁴⁸.

Além das obras rodoviárias, outras que ganharam destaque na ditadura foram as barragens e hidrelétricas. De forma similar ao ocorrido com as estradas de rodagem, a ditadura acentuou a política previamente existente de ênfase na geração de energia elétrica através da força hidráulica, investimento em usinas de grande porte, que interessavam aos consumidores eletro-intensivos (consumidores industriais, como alumínio, aço, papel e petroquímica), as grandes empreiteiras e os fabricantes de equipamentos eletro-mecânicos que operam nessas unidades produtivas. A ditadura reforçou as usinas na região Sul-Sudeste e inaugurou as obras desse tipo na Amazônia. Para a construção desses empreendimentos eram montados canteiros com milhares de operários, em condições de confinamento e regimes de trabalho intensivos. Eram ambientes tensos e com alto potencial explosivo, dadas as condições

⁴⁵ OTAVIO, Chico; GÓES, Bruno. "A ponte da ditadura". Jornal *O Globo*. Edição no 19.406, de 9 de fevereiro de 2012. p. 1-7.

⁴⁶ Idem, p. 1-7.

⁴⁷ CARVALHO, Érika Marques de. *Uma cicatriz na selva: os impactos sanitários e ambientais da construção da rodovia Transamazônica (1970-1974)*. Tese de doutoramento em História da Ciência. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2022.

⁴⁸ Sobre isso e as políticas para a região, ver IANNI, Octavio. *Ditadura e Agricultura: o desenvolvimento capitalista na Amazônia (1964-78)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979; CARDOSO, Fernando Henrique; MÜLLER, Geraldo. *Amazônia: expansão do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1978; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *Integrar para não Entregar: políticas públicas e Amazônia*. Campinas: Papirus, 1988.

precárias, o reforço do sistema de vigilância e as condições precárias de segurança ao trabalhador, que geravam muitos acidentes⁴⁹.

Dentre as várias hidrelétricas construídas, as duas de maior porte foram Itaipu e Tucuruí. Itaipu, construída entre 1975 e 1982, era a maior do mundo, com um potencial final de 14 mil megawatts, atingido em 2008, a usina foi construída no rio Paraná, entre o Paraguai e o Brasil, sendo propriedade das empresas estatais dos dois países, a ANDE e a Eletrobrás. As empreiteiras brasileiras foram responsáveis por 90% dos serviços das obras civis e aproximadamente 34 mil operários chegaram a trabalhar na obra durante o pique dos trabalhos. Apesar de não ser apontada pelos engenheiros como uma obra de alta dificuldade técnica, o porte e a escala dos itens para a sua construção era bastante alta. Eram montadas estruturas provisórias muito elevadas para a construção da obra, o que, associado ao mau cuidado com a segurança, levaram a numerosos acidentes. O dirigente da Camargo Corrêa, Wilson Quintella afirmou que “*não houve qualquer conflito no canteiro de obras*”⁵⁰. No entanto, além dos intensos impactos sociais e ambientais do projeto, a obra teve um conjunto elevado de acidentes, inclusive letais. Assim, pelos dados oficiais, apenas em um período específico da obra – entre 1975 e 1979 – foram contabilizadas 40 mortes de operários em acidentes de trabalho naquela obra⁵¹. Recentemente, em entrevista, Itaipu Binacional admitiu que ocorreram 43.530 acidentes de trabalho durante a obra, dos quais 106 letais⁵².

Na usina de Tucuruí, construída no rio Tocantins entre 1975 e 1984, também são encontrados relatos de violações contra trabalhadores. A usina, a maior em território nacional, com custo estimado em US\$ 10 bilhões⁵³, chegou a ter um levante de operários em 1980, que se sublevaram contra a precariedade do alojamento, da alimentação, os salários baixos e a truculência dos agentes de segurança da empreiteira Camargo Corrêa, responsável pelo projeto. A obra era voltada para o atendimento de consumidores eletrointensivos, mais especificamente fábricas de alumínio situadas nos estados do Pará e do Maranhão, a partir de minas de bauxita exploradas em região próxima ao rio Trombetas⁵⁴. De acordo com a memória técnica da usina, em documento produzido pela Eletrobrás, 97 operários morreram na

⁴⁹ ROSA, Luiz Pinguelli; SIGAUD, Lygia; MIELNIK, Otávio (org.). *Impactos de Grandes Projetos Hidrelétricos e Nucleares*: aspectos econômicos, tecnológicos, ambientais e sociais. São Paulo: Marco Zero, 1988.

⁵⁰ QUINTELLA, op. cit., p. 290.

⁵¹ LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu: as faces de um mega-projeto de desenvolvimento, 1930-1984*. Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2004.

⁵² AGÊNCIA Pública. Reportagem “Itaipu na ditadura: mais de 100 operários mortos e 43 mil acidentes na construção”, publicado no dia 19 de junho de 2023, por André Borges. Disponível no endereço: <https://apublica.org/2023/06/itaipu-na-ditadura-mais-de-100-operarios-mortos-e-43-mil-acidentes-na-construcao/>

⁵³ PINTO, Lúcio Flávio. *Tucuruí: a barragem da ditadura*. Belém: Edição do autor, 2010

⁵⁴ CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “Ditadura, interesses empresariais e desenvolvimentismo: o caso da obra da usina hidrelétrica de Tucuruí”. *Tempo & Argumento*. Florianópolis, v. 11, p. 255-286, 2019.

construção da obra⁵⁵, número bastante elevado e representativo das más condições de segurança do empreendimento.

Esses relatos e análises sobre as condições de trabalho e indicações de acidentes em grandes obras durante a ditadura foram produzidos de forma não-exaustiva e de forma a apresentar por amostragem a situação geral do quadro da segurança no ambiente de trabalho por parte dos operários da indústria da construção no período. Assim, a proposta era mostrar como a precariedade das condições de segurança e alto grau de acidentes de trabalho no período não era algo episódico, mas corrente em diferentes áreas da indústria da construção, em particular nos grandes projetos de infraestrutura desenvolvidos no período.

Considerações finais

Os dados apresentados ao longo deste artigo permitem redimensionar o grau de violência da ditadura brasileira contra os/as trabalhadores/as. Para além de todas as violações de direitos, compressão salarial e repressão, a ditadura se fez prevalecer sobre a classe trabalhadora na forma de uma omissão proposital na fiscalização dos itens de segurança no ambiente de trabalho. Essa política, associada ao amordaçamento dos sindicatos gerou uma elevação significativa dos acidentes na economia brasileira. Nesse sentido, o perfil pró-empresarial do regime instituído no país em 1964 se expressa através de um aspecto especialmente perverso no que tange à forma como o governo lidava com a segurança do/a trabalhador/a e dos acidentes de trabalho. Com a não-fiscalização sobre as empresas do uso dos equipamentos e itens de segurança do trabalhador/a, o regime permitia uma economia de custos para o empresariado, possibilitando a elevação das suas margens de ganho. O efeito negativo era justamente a multiplicação dos acidentes de trabalho, que se elevaram brutalmente no período, no compasso da ampliação da repressão e do incremento da atividade econômica. Vários desses acidentes eram letais e muitas vezes a própria vítima – o trabalhador ou trabalhadora – era a apontada como culpada. Dessa forma, a incorporação do estudo sobre os acidentes de trabalho permite que possamos ampliar e dimensionar de maneira mais completa as graves violências cometidas pela ditadura empresarial-militar sobre a sociedade brasileira, em particular sobre a classe trabalhadora. Dadas todas as condições colocadas pela ditadura e que permitiram a deterioração da segurança do/a trabalhador/a, é possível incorporar as pessoas que sofreram acidentes de trabalho no período como vítimas da ditadura.

Artigo recebido em 31.8.2023

Aprovado em 19.10.2023

⁵⁵ ELETRONORTE. *Memória Técnica*: usina hidrelétrica de Tucuruí. Brasília: Projeto Memória Eletronorte, 1989.