



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

FRANCINEI ALMEIDA DA COSTA

**PLEITEAR OS DIREITOS NO CAMPO NA JUSTIÇA:
TRABALHADORES E TRABALHADORAS NA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR-
156 NA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE (1970-1990)**

**MACAPÁ-AP
2023**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

FRANCINEI ALMEIDA DA COSTA

**PLEITEAR OS DIREITOS NO CAMPO NA JUSTIÇA:
TRABALHADORES E TRABALHADORAS NA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR-
156 NA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE (1970-1990)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amapá (PPGH-Unifap), como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em História.

Linha de Pesquisa: História Social do Trabalho.

Orientadora: Profa. Dra. Edilza Joana Oliveira Fontes.

MACAPÁ-AP

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Central/UNIFAP-Macapá-AP
Elaborado por Mário das Graças Carvalho Lima Júnior – CRB-2 / 1451

C837 Costa, Francinei Almeida da.

Pleitear os direitos no campo na justiça: trabalhadores e trabalhadoras na construção da rodovia BR-156 na Amazônia Setentrional Amapaense (1970-1990) / Francinei Almeida da Costa. - Macapá, 2023.

1 recurso eletrônico. 226 folhas.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Amapá, Programa de Pós-Graduação em História, Macapá, 2023.

Orientadora: Edilza Joana Oliveira Fontes.

Modo de acesso: World Wide Web.

Formato de arquivo: Portable Document Format (PDF).

1. Amazônia-Trabalhadores-Trabalhadoras. 2. Construção Civil-Segurança-Saúde. 3. Sindicalismo-Associações-Justiça do Trabalho. I. Fontes, Edilza Joana Oliveira, orientadora. II. Universidade Federal do Amapá. III. Título.

CDD 23. ed. – 981.16

COSTA, Francinei Almeida da. **Pleitear os direitos no campo na justiça: trabalhadores e trabalhadoras na construção da rodovia BR-156 na Amazônia Setentrional Amapaense (1970-1990)**. Orientadora: Edilza Joana Oliveira Fontes. 2023. 226 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós- Graduação em História. Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2023.

FRANCINEI ALMEIDA DA COSTA

**PLEITEAR OS DIREITOS NO CAMPO NA JUSTIÇA:
TRABALHADORES E TRABALHADORAS NA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR-
156 NA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE (1970-1990)**

DISSERTAÇÃO APRESENTADA PARA A OBTENÇÃO DO TÍTULO DE MESTRE EM
HISTÓRIA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH/UNIFAP

Aprovada em 02 de maio de 2023.

BANCA EXAMINADORA:

Presidenta e orientadora:

Edilza Joana Oliveira Fontes (Profa. Dra., UFPA) _____

2º Examinador:

Francivaldo Alves Nunes (Prof. Dr., UFPA) _____

3º Examinador:

Adalberto Ferreira Paz (Prof. Dr., UNIFAP) _____

Ao meu pai, João Gonçalves da Costa (*in memoriam*), com saudades eternas.

Ao meu filho, Gil Leandro Costa (*in memoriam*), saudades em nossas noites de estudos de cálculo e lógica matemática.

À minha mãe, Maria de Lourdes Almeida da Costa.

A todos trabalhadores e trabalhadoras que construíram a rodovia Br-156 ou Macapá-Clevelândia.

AGREDECIMENTOS

Os agradecimentos são certamente uma das partes mais complexa de qualquer trabalho. Ao longo desses três anos dedicados intensivamente à construção e planejamento desta dissertação, os registros de pessoas as quais devo retribuição é imensurável. E desde já, peço humildemente desculpas por quaisquer nomes que não venha aparecer nessa apresentação. Porventura, mais do que agradecimentos devo perdão aos membros familiares e amigos, pois na realização do presente trabalho, me afastei de inúmeras pessoas, principalmente na ausência das viagens programadas para a região da ASA (Porto Grande, Ferreira Gomes, Tartarugalzinho, Pracuuba e Amapá), Belém-PA, Ananindeua-PA e Alcântara-MA para o levantamento da produção acadêmica e na identificação das fontes históricas, me ausentei do seio da minha família, e por várias vezes, não dei atenção na contribuição educacional e científica para as minhas filhas. Entretanto, todos, em sua imensa generosidade me apoiaram e compreenderam as mudanças de humor, a falta de atenção, o enfraquecimento do organismo diante do estresse dos dias e noites na escrita, as preocupações que levava vez ou outra para as conversas e reuniões.

Em primeiro lugar, agradeço a Deus e a minha família pelo apoio incondicional em minha caminhada neste programa de Mestrado de História da Unifap, mesmo que a saudade tenha sido companheira constante nesse tempo. Agradeço, em especial, a minha mãe (Maria de Lourdes de Almeida da Costa), as filhas (Neice Costa da Costa) e (Maria Gabryelly Silva da Costa), ao meu amigo Manoel de Jesus, ao meu genro (Leandro Chagas) e ao meu amigo professor de História (Nivaldo Júnior Mergulhão), aos professores de História do Sistema Modular de Ensino-SOME que me deram apoio nessa longa caminhada. Foi através do apoio, afeto, entusiasmo, afeto e paciência dessas pessoas excepcionais que cheguei à conclusão dessa jornada. A minha mãe e as filhas são as mulheres mais guerreiras e lindas que jamais conheci. Aos demais membros da minha família, irmãos, primos, tios e sobrinho sintam-se abraçados com todo o meu afeto e gratidão.

Em segundo lugar, meus agradecimentos aos amigos, dentro e fora da Unifap, pelas conversas proveitosas, discussões acaloradas, as vezes de cunho ideológico e, principalmente, pelos estímulos e paciência com minhas ignorâncias, falta de paciência, insônias e estresses. Na minha vida como pesquisador, a lista é extensa e exaustiva, contudo, início pelo professor de Reginaldo Gomes da Universidade Estadual Vale do Acaraú-UVA, do curso de Licenciatura em História por ter despertado em mim a paixão pela pesquisa histórica, e por acreditar e

incentivar o meu desejo de continuar na carreira acadêmica e me deu de presente no ano de 2007, o livro *A Escrita da História: Novas Perspectivas de Peter Burke (Org.)*, sou grato também, a minha orientadora de Especialização em História da Amazônia da UNINTER/Macapá a Prof.^a Dra. Simone Pereira Garcia, sem sua paciência, atenção e ajuda, não daria continuidade as pesquisas históricas.

Em terceiro lugar agradeço a minha orientadora, Edilza Joana Oliveira Fontes, não tenho palavras o suficiente para escrever os agradecimentos, companheirismo, paciência, atenção, humildade, gentileza e a força de vontade de me incentivar a buscar diversas fontes históricas tanto no Pará como no Amapá durante esses três anos de orientação, de conversas, reuniões presenciais e virtuais para a conclusão desta dissertação. As orientações foram realizadas com muita responsabilidade, e alegria, apesar das solicitações, requerimentos, cobranças de prazos e revisões no corpo do trabalho. Por tudo isso, quero agradecê-la pela paciência em conduzir até aqui.

Não menos importante, ao professor Dr. Adalberto Ferreira do PPGH da Unifap, que me aconselhou nas mudanças em alguns pontos na escrita dissertativa, bem como, a proposta de escrever e buscar fontes históricas sobre as diferenças salariais entre os trabalhadores e trabalhadoras da construção civil de rodovia. Aos colegas do Programa de Pós-Graduação de História da Unifap com quem tive e tenho o prazer de conviver, agradeço pelas reuniões, discussões e debates, dos quais sempre sai com mais dúvidas do que certezas. Em especial, aos meus amigos da linha de pesquisa História Social do Trabalho da turma de 2020, José Luís dos Santos Leal e a Amanda Cristina Souza da Silva, pelas atenções, dúvidas e gentileza durante a jornada da escrita dissertativa. Obrigado pelo companheirismo!

De maneira geral, a vida dos trabalhadores e trabalhadoras da Amazônia pauta-se pelas palavras estratégias e resistências. Também nós a conhecemos dentro de nossas experiências e muitas delas me servem diariamente, simbolizando o marco de reflexão. Através das lutas dos meus pais (João Gonçalves da Costa *in memoriam*, Maria de Lourdes de Almeida da Costa), aos meus tios Álvaro Gonçalves da Costa, Benedita Gonçalves da Costa, Olavo da Costa, Maria Célia Costa, oriundo de uma família de migrantes paraenses, da cidade de Afuá, que vieram para a cidade de Macapá na década de 1950, em busca de trabalho e terra para a sobrevivência e de lutas por uma vida mais dignas para si e para todos.

Agradeço aos funcionários das bibliotecas Elcy Lacerda, Tribunal de Justiça do Amapá-TJAP e do Arthur Vianna, em Belém do Pará, que sempre foram prestáveis, no momento que

precisei para fazer levantamentos de bibliografias, de processos judiciais, fontes jornalísticas e de fotografias ao longo da elaboração deste trabalho.

Aos servidores federais do Diário Oficial do Amapá e do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região do Amapá e Pará, que abriram espaço para o levantamento e catalogação de documentos oficiais, legislação administrativas, processos trabalhistas de operários e operárias que ingressaram nos autos do TRT 8ª, entre 1970 e 1990.

Finalmente, não agradecimento, mas, as minhas homenagens aos donos dessa História: os trabalhadores e trabalhadoras da construção civil da rodovia de Br-156 formados em parte por migrantes nordestinos, paraenses, ribeirinhos ou aqueles que se deslocaram de Macapá para trabalhar na Zona Rural amapaense. Esses operários (as) invisíveis, relataram e testemunharam suas experiências, marcadas por sucessos, conflitos, resistências, das relações trabalhistas, barreiras e nas duras lutas de sobrevivência nos canteiros de obras da região da ASA.

Em resumo, essa dissertação da linha pesquisa de História Social do Trabalho é o resultado de um trabalho coletivo.

A experiência é um termo médio necessário entre o ser social e a consciência social: é a experiência (muitas vezes a experiência de classe) que dá cor à cultura, aos valores e ao pensamento: é por meio da experiência que o modo de produção exerce uma pressão determinante sobre outras atividades: e é pela prática que a produção é mantida. (THOMPSON, 1981).

RESUMO

COSTA, Francinei Almeida da. *Pleitear os direitos no campo na Justiça: Trabalhadores e Trabalhadoras na Construção da Rodovia Br-156 na Amazônia Setentrional Amapaense (1970-1990)*. 2023. 226 f. Dissertação (Mestrado em História) -Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade Federal do Amapá-Unifap, Macapá. 2023.

As experiências e as estratégias dos trabalhadores/as impulsionadas pela abertura e pavimentação da Rodovia Br-156 são os objetos de estudo desta dissertação. A BR-156 nasceu a partir de década de 1930, mas foi no auge da ditadura militar, em 1970, até a primeira década da Nova República que ocorreram, em maior número, os processos de conflitos e ocupações, caracterizados pelo contexto de expansão e dinamismo econômico dessa principal rodovia amapaense. Esse projeto foi reconhecido como uma expressão político-econômico e social da Amazônia e contou com a mão de obra de amapaenses, paraenses e nordestinos que habitavam lugares distantes, assim como daqueles que se fixaram nessa região, além disso, somam-se ainda as intervenções estatais e os interesses das construtoras, das empreiteiras de construção civil e da expansão latifundiária, financiadas pelos acordos econômicos e políticos. A finalidade da BR-156, segundo o discurso militar, não era apenas ocupar e povoar, mas sim de garantir a expansão geopolítica. Ao analisar as fontes, foi possível identificar que as documentações produzidas pelo governo (Diário Oficial, Decretos, Decreto-Lei, Lei e Portarias) e os processos trabalhistas sobre os conflitos, tensões, relações de trabalho entre trabalhadores e patrões na construção da Br-156, na Amazônia Setentrional Amapaense-ASA, contribui e oferece um outro olhar sobre as questões relacionadas ao cotidiano do canteiro de obras. O uso dos processos trabalhistas do Tribunal Regional do Trabalho do PA/AP, enquanto fonte histórica, possibilitou uma reflexão sobre o mundo do trabalho daqueles homens e mulheres que buscaram na justiça do trabalho os seus direitos que foram violados entre 1970 e 1990. A contradição que se estabelece é que a meta dos governantes não passou de uma estratégia para atender os interesses de grupos sociais, uma vez que a área de construção da estrada (grande dispersão espacial) vivenciou uma série de problemas sociais, como, por exemplo, exploração do trabalho nos canteiros de obras, tensões por expropriação de terras e trabalhos compulsórios. Nesse contexto, esses operários trouxeram suas experiências, exposições de pensamento, crenças, corporações sociais de trabalho e de lazer, tornando-se elementos fundamentais para a reprodução das relações de trabalho. Serão utilizados nesta investigação documentos oficiais, fotografias, entrevistas e processos da justiça de trabalho.

Palavras-Chave: Trabalhadores/as. Br-156. Amazônia. Trabalho. Justiça.

ABSTRACT

COSTA, Francinei Almeida da. *Pleading for rural rights in court: Male and female workers in the construction of the Br-156 Highway in the Northern Amazon of Amapaense (1970-1990)*. 2023. 226 f. Dissertation (Master in History) - Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade Federal do Amapá-Unifap, Macapá. 2023.

The experiences and strategies of workers driven by the opening and paving of Highway Br-156 is the object of study of this dissertation. The BR-156 was born in the 1930s, but it was at the height of the military dictatorship in 1970 until the first decade of the New Republic that the processes of conflicts and occupations occurred in greater numbers, characterized by the context of expansion and economic dynamism from the main road in Amapá. This project was recognized as a highway of political, economic and social expression in the Amazon, and relied on the labor of people from Amapá, Pará and Northeast who lived in distant places and those who settled in this region, in addition to state interventions and the interests of builders, civil construction contractors and land expansion financed by economic and political agreements. The purpose of the BR-156, according to military discourse, was not just to occupy and populate, but to guarantee geopolitical expansion. By analyzing the sources, it was possible to identify that the documentation produced by the government (Official Gazette, Decrees, Decree-Law, Law and Ordinances) and labor processes on conflicts, tensions, labor relations between workers and employers in the construction of the Br- 156 in the Northern Amazon Amapaense-ASA, contributes and offers another look at issues related to the daily life of the construction site. The use of labor lawsuits from the Regional Labor Court of the PA/AP, as a historical source, made it possible to reflect the world of work of those men and women who sought, in the labor courts, their rights that were violated between 1970 and 1990. is that the goal of the rulers was nothing more than a speech strategy to meet the interests of social groups, since the road construction area (great spatial dispersion) experienced a series of social problems, for example, exploitation of work in construction sites of works, tensions due to land expropriation and compulsory labor. In this baggage, these workers brought their experiences, expositions of thought, beliefs, social corporations of work and leisure, becoming fundamental elements for the reproduction of work relations. Official documents, photographs, interviews and labor court processes will be used in this investigation.

Keywords: Workers. Br-156. Amazon. Work. Justice.

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 -Arquivo Geral do Diário Oficial do Amapá.....	26
Fotografia 2 -Tribunal Regional do Trabalho-TRT de Belém-PA.....	29
Fotografia 3 -Trecho da rodovia Macapá-Clevelândia, em construção pelo Governo Territorial, e de que achavam concluídos cerca de 300 km em 31 de dezembro de 1948.....	40
Fotografia 4 -Grupo Escolar em Calçoene, em construção na década em 1940.....	47
Fotografia 5 -Grupos de migrantes nordestinos instalados próximos a Br-156, na vila de Tartarugalzinho-(1981).....	48
Fotografia 6 - Trabalhadores no corte de árvores para abertura de ramais próximo ao Rio Tracajatuba (1989).....	51
Fotografia 7 -Construção do depósito de materiais e equipamentos da Construtora Miranda Ltda, na entrada da colônia de Porto Grande, em 1979.....	72
Fotografia 8 -Construção de ponte de concreto, trecho Ferreira Gomes/Amapá/Calçoene.....	80
Fotografia 9 -Família da Dona Francisca Bernarda Santos (posseira e marisqueira).	89
Fotografia 10 -Br-156-Trecho Ferreira Gomes, (Década de 1950).	91
Fotografia 11 - Migrantes de Alcântara-MA, da P.A Igarapé do Peixe-Distrito do Aporema.	92
Fotografia 12 -Operário Manoel de Jesus da Construtora Comercial Carmo Ltda (1981). ...	104
Fotografia 13 -Início da construção do Alojamento-Comunidade Bom Jesus-1987.	125
Fotografia 14 -Liberação para o levantamento dos processos trabalhistas no TRT de Belém/PA.	185

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -Rodoviário do Amapá.....	22
Figura 2 -Divisão administrativa do Território Federal do Amapá.....	24
Figura 3 -Operários em cima de Pick-up na Br-156, em Tartarugalzinho (1989).....	136
Figura 4 -Inauguração da Ponte Tancredo Neves, em janeiro de 1986.....	141

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Salários do Pessoal da Rodovia BR/156 Macapá/Clevelândia.....	85
Tabela 2- Evolução Demográfica do Estado do Amapá - 1950 a 1980.....	97
Tabela 3- Termo de Aditivo entre o GTFAP e a Firma Construtora Miranda LTDA.....	119
Tabela 4- Salários do Pessoal da Rodovia BR/156 Macapá/Clevelândia.	155
Tabela 5- Processos relacionados ao restabelecimento de salários, equiparação salarial, diferenças salariais e assédio.	199

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Plano de Aplicação de NCr\$ 500.000,00 para prosseguimento da Rodovia Br-156 Macapá/Clevelândia.	127
Quadro 2- Criação de Associações e Sindicatos na ASA entre 1988 e 1994.....	178
Quadro 3- Informações gerais sobre os ex-trabalhadores da Construção Civil e de seus familiares entrevistados.	209

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 -População de Procedência de 1990.	94
Gráfico 2 -Demonstrativo da população da ASA, segundo faixa etária e sexo (1990).	95
Gráfico 3 -Avisos prévios, demissões sem justa causa e indenizações recorrentes (1970-1990).	188
Gráfico 4 -Processos de pagamento de horas extras, violação da estabilidade, desvio de função, férias e anotação da carteira profissional (1970-1990).....	194

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AACPS-Associação dos Trabalhadores e Agricultores da Comunidade de Ponta do Socorro.

AMCEL-Amapá Florestal e Celulose.

APA-Associações de Produtores e Agricultores.

APLT-Associação das Parteiras Leigas de Tartarugalzinho.

AP-Associações de Pescadores.

APA-Associações de Produtores e Agricultores.

ASA-Amazônia Setentrional Amapaense.

ASGOFG-Associação dos Serviços Gerais e Obras de Ferreira Gomes.

ASPTRCSTRA-Associação dos Produtores e Trabalhadores Rurais da Comunidade do São Tomé do Rio Araguari.

ATAABJF-Associação dos Trabalhadores e Agricultores do Assentamento Bom Jesus dos Fernandes.

AAT-Associação dos Agricultores de Tartarugalzinho.

AATT-Associação de Agricultores e Trabalhadores de Tartarugalzinho.

ATECC-Associação dos Trabalhadores de Empreita da Construção Civil.

ATRCTP- Associação dos Trabalhadores Rurais da Comunidade de Terra Preta.

ATRT-Associação dos Trabalhadores Rurais de Tartarugalzinho.

BASA-Banco da Amazônia.

BE-Bethlehem Steel.

CACC-Cooperativa Agroextrativista da Colônia do Cedro.

CMT-Câmara Municipal de Tartarugalzinho.

DNER-Departamento Nacional de Estrada e Rodagem.

CLT- Consolidação das Leis do Trabalho.

CLOS-Comissão de Licitação de Obras e Serviços.

DVOP-Departamento de Viação de Obras Públicas.

FGTS-Fundo de Garantia por Tempo de Serviço.

GTF/AP-Governo do Território Federal do Amapá.

ICOMI-Indústria e Comércio de Minérios S/A.

INCRA-Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária.

JT-Justiça do Trabalho.

MINTER-Ministério do Interior .

NAEA-Núcleo de Altos Estudos Amazônicos.

PIN-Programa Nacional de Segurança.

PIB-Produto Interno Bruto.

SDSGA-Sindicato dos Diaristas e Serviços Gerais do Amapá.

SN-Segurança Nacional.

SPVEA-Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

STCCPG-Sindicato dos Trabalhadores de Construção Civil de Porto Grande.

STTCC-Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras da Construção Civil de Tartarugalzinho.

STICC-Sindicato dos Trabalhadores da Indústria da Construção Civil.

STTCCMAP-Sindicato de Trabalhadoras e Trabalhadores de Construção Civil do Município do Amapá.

STPSG-Sindicato dos Trabalhadores, Produtores e de Serviços Gerais.

SUDAM-Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia.

SUFRAMA-Superintendência da Zona Franca de Manaus.

SUDENE-Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste.

TFA-Território Federal do Amapá.

TLCC-T Leite Construções e Comércio LTDA.

TRT-Tribunal Regional do Trabalho.

VT-Vara de Trabalho.

SUMÁRIO

RESUMO	08
ABSTRACT	09
LISTA DE FOTOGRAFIAS	10
LISTA DE FIGURAS	11
LISTA DE TABELAS	12
LISTA DE QUADROS	13
LISTA DE GRÁFICOS	14
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	15
INTRODUÇÃO	19
I. AS RODOVIAS RURAIS NA AMAZÔNIA: OS DISFARCES DOMINANTES PARA ATRAIR OS TRABALHADORES E TRABALHADORAS	35
1.1 Os trabalhadores que ergueram o Amapá: “grande experiência para uns, grande marginalização para outros”	38
1.2 Empreiteiras: um obstáculo maior que a floresta para a imobilização da força trabalho	66
1.3 As expectativas no eixo rodoviário: Migração e os “Recrutamentos” de Trabalhadoras/es braçais	88
II. OS PEÕES DE OBRA NA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR-156	113
2.1 “Contratos de boca”: instabilidade laboral e as lutas dos recém-chegados.....	113
2.2 Trabalho e o cotidiano: As inquietações e hierarquia no canteiro de obras.....	130
2.3 O padrão alimentar e as estratégias operárias para sobrevivência	143
III. OS OPERÁRIOS E O INÍCIO SINDICAL: AS VIVÊNCIAS NO TRABALHO E O EXERCÍCIO LABORAL	153
3.1 Diversas funções, campanhas salariais e as formas de pagamentos	153
3.2 Terceirização, denúncias, tensões e as primeiras comissões de trabalhadores	160
3.3 Os sindicatos e as associações de trabalhadores	173
IV. OS DIREITOS NO CANTEIRO DE OBRAS NA JUSTIÇA	184
4.1 Processos relacionados a avisos prévios, demissões sem justa causa e indenizações	187
4.2 Processos de horas extras, violação da estabilidade, desvio de função, férias e anotação da carteira profissional	193
4.3 Processos relacionados ao restabelecimento de salários, equiparação salarial, diferenças salariais e assédio	199
CONSIDERAÇÕES FINAIS	205
FONTES ORAIS	209

FONTES DOCUMENTAIS	212
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	220

INTRODUÇÃO

Em um artigo publicado no dia vinte e três de abril de dois mil e dezoito, o *Jornal Diário do Amapá*¹ dava destaque a uma das rodovias federais mais antigas em construção no país, a Rodovia Br-156. Neste ano de 2023, estima-se aproximadamente 85 anos desde que Marechal Cândido Rondon a projetou. Nessa comissão de inspeção de fronteiras, Cândido Rondon projetou o desbravamento do eixo Oiapoque-Guiana Francesa. No entanto, foi durante o período militar que, essa rodovia federal ganhou destaque com os números de trabalhadores contratados na década de 1970, estendendo-se até a nova república, época em que se deu o encontro entre a população cabocla, os grupos indígenas, os migrantes, assim como houve avanço dos capitalistas no campo. No eixo centro-norte da Br-156, as empreiteiras instaladas nos municípios de Macapá até o Amapá polarizaram o recrutamento de trabalhadores para executarem atividades laborais nos canteiros de obras sobre a política desenvolvimentista dos acordos entre o Estado e as empresas capitalistas, as quais avançaram nessa região.

Ao longo desses 85 anos de existências, as representações da Br-156 estiveram ligadas ao sistema capitalista, à exploração dos recursos minerais, aos recursos extrativistas e principalmente ao uso da mão de obra de muitos trabalhadores. Após o fim da primeira etapa de terraplenagem e da pavimentação da região estudada, grande parte dos trabalhadores da construção civil de estradas e rodagem, que eram de contratos temporários, passaram a fazer parte da população de pequenas cidades, agrovilas e assentamentos rurais, criados a partir da década de 1980. Nessa direção, na pesquisa, há um interesse nesses trabalhadores, sobretudo, naqueles dos canteiros de obras, envolvendo diversas problemáticas, como: condições de vida, de saúde; as tensões; as lutas por terras para garantir moradia e garantir a produção de alimentos.

A bibliografia sobre *os trabalhadores de rodovias* foi mais representativa a partir da década de 1970, principalmente depois da criação do Programa de Integração Nacional-PIN, pois teve como uma das metas a construção civil, considerada um dos alicerces da *política de desenvolvimentismo* que o país experimentava, assim apontava para a reestruturação e modernização mediante aos acordos com as empreiteiras, as quais, por sua vez, contratavam a força trabalho. A análise socioantropológica da temática dos trabalhadores da construção civil em rodovias tem focado na exploração dessa mão de obra pelas grandes empreiteiras, que negligenciavam os direitos trabalhistas. A produção da literatura do monopólio das firmas

¹ BR 156: A vovó das rodovias federais em construção no Brasil fica no Amapá. *Diário do Amapá*, 23/04/2018, p.1.

ganhou destaque nas investigações do historiador Pedro Campos (2012) através de *A ditadura dos empreiteiros*², obra que destacou a ampla conexão estatal baseada no poder (Atos do Poder Executivo) e no pacto político com grandes empreiteiras no que se refere ao uso da força de trabalho de milhares de homens e mulheres que inclusive foram ameaçados com a expansão do empreendimento da abertura de estradas e rodovias.

Esses *atos do poder executivo* eram muito presentes nesse marco temporal, entre 1970 e 1990, principalmente através dos contratos/convênios entre o Governo do Território Federal do Amapá-GTF/AP, o governo pós ditadura e os empreiteiros, ao passo que o projeto de *aberturas de trilhas* apresentava *desenvolvimento* para a Amazônia. No entanto, os trabalhadores de rodovias foram recrutados para as construções de pontes, terraplenagem, abertura de florestas, derrubadas de árvores, tendo que trabalhar e morar no meio da floresta. Essa classe trabalhadora, que se ocupava da atividade na Amazônia Setentrional Amapaense-ASA, era uma das mais vulneráveis no que diz respeito aos direitos trabalhistas, saúde e segurança no cotidiano dos canteiros de obras. A relação trabalhista promoveu, nesses locais, trocas de experiências, resultando no dinamismo para a *formação de classe* no campo.

Numa perspectiva geográfica, o pesquisador Rauber investigou sobre a dinâmica da paisagem no estado do Amapá: análise socioambiental para o eixo de influência das rodovias BR-156 e BR-210, o que contribuiu para articulação entre os diferentes atores intervenientes envolvidos na expansão da fronteira econômica no eixo de influência, especificamente, entre os peões que executavam atividades de cortes de árvores, assim como entre pequenos produtores e colonos que viviam da pesca e do extrativismo. As frentes de exploração e de expansão atuavam de forma paralela e simultânea na ASA³.

A tese de doutorado *Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas*, defendida em 2013 pelo pesquisador Emmanuel Raimundo Costa Santos, traz a breve história das “*Amazônias*”, que aconteceu através de uma abordagem regional material funcional e simbólica e de totalidade histórica, culminando na regionalização e sub-

² A 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. As empreiteiras, na metade do século XX, tornaram-se pontes do avanço capitalista no campo. 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.

³ Sobre as novas frentes econômicas-madeireiras, garimpos e sojicultura-nas mudanças e transformação ao longo eixo norte-sul da Br-156, ver RAUBER, Alexandre Luiz. *A dinâmica da paisagem no estado do Amapá: Análise socioambiental para o eixo de influência das rodovias BR-156 e BR-210*. Tese (Doutorado) -Universidade Federal de Goiás-Instituto de Estudos Socioambientais (Iesa), Programa de Pós-Graduação em Geografia, 229 f. Goiânia, 2019.

regionalização da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA). O autor retrata o processo de formação socioespacial dessa sub-região amazônica com base em seus sistemas de ações e objetos produzidos historicamente, construindo uma investigação na configuração espacial através das articulações de suas redes geográficas, com destaque para os eixos fluviais e rodoviários.

Podemos dizer que a perspectiva sobre os trabalhadores da construção da Br-156, na presente tese, não aborda a história de homens e mulheres no desbravamento e abertura de estradas. No entanto, o autor, em seus aspectos propostos, apresenta um embasamento do traçado das rodovias construídas na região e as frentes de expansão econômica, como a mineral e a agropecuária, atreladas, geralmente, aos modelos espontâneos ou dirigidos de ocupação privada ou estatal, os quais passaram a orientar de maneira mais intensa o ordenamento territorial regional no esquema estrada-terra firme-subsolo, descrevendo a expansão capitalista no campo. Nesse sentido, esta tese busca também compreender a concepção geopolítica na ASA.

Nesta Dissertação do Programa de Pós-Graduação em História-PPGH, a temática trabalhadores e trabalhadoras na construção de rodovia⁴ está sendo discutida e pontuada a partir de suas origens, das dificuldades e das distribuições nesses espaços, com ênfase na busca pelo trabalho, nas lutas e nas resistências por melhorias salariais e segurança nos canteiros de obras, no Território Federal do Amapá, até antes de se tornar Estado. Essas relações estabelecem um conjunto de tramas sociais que se sucedem inevitavelmente a partir da construção da Br-156 pelos *trabalhadores de construção civil*, formulando um sistema de relação entre operários e patrões típico da Amazônia, das propagandas oficiais e da ocupação da região pelos grandes empreendimentos na segunda metade do século XX.

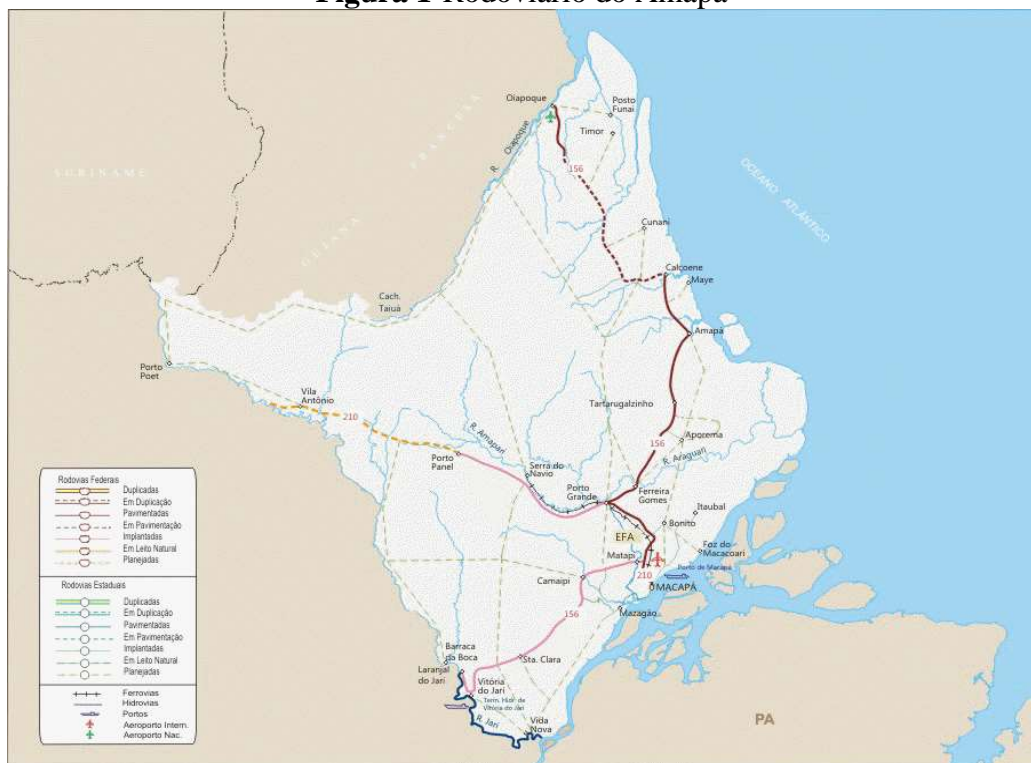
Uma das publicações mais recentes que versa sobre a luta dos trabalhadores de rodovias sob a perspectiva da História Social é a tese de doutorado intitulada: *Construtores do Brasil Grande: Trabalho e trabalhadores na rodovia Transamazônica (1970-1974)*, de Magno Michell Marçal Braga, defendida em 2021. Ela apresentou uma linha de investigação que discute sobre os direitos trabalhistas de homens e mulheres envolvidos nas construções de rodovias. O autor destaca as experiências da classe trabalhadora mobilizada em torno da construção da rodovia Transamazônica como o principal objeto de estudo. A Transamazônica nasceu filiada ao PIN

⁴ A temática Trabalhadores de construção de rodovias é recente na historiografia brasileira, principalmente da Amazônia. Em 2021, Magno Michell Marçal Braga trouxe um estudo sistemático a respeito dos *Construtores do Brasil Grande: trabalho e trabalhadores na rodovia Transamazônica*, que resultou em um trabalho que investigou os processos trabalhistas de operários que buscavam por meio judiciais os direitos ao FGTS; Salários dignos, horas extras e diárias.

no auge da ditadura 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 numa discussão que aborda as experiências individuais e coletivas dos trabalhadores das rodovias.

A construção da Br-156⁵ marcou profundamente a população da região da ASA durante o século XX. Desde as formas de estratégias de sobrevivência, das lutas pelas melhorias pela moradia e trabalho no campo. Todavia, talvez uma das marcas mais profundas deixadas pelas construtoras durante a abertura e terraplenagem dessa rodovia foram as sequelas sociais: violência no campo, violação aos direitos trabalhistas, ameaças as reservas pelas empresas e grileiros, assédios aos moradores locais, famílias, exploração e acidentes de trabalho e/ou doenças daqueles que viveram e labutavam em diversos trechos de construção.

Figura 1-Rodoviário do Amapá



Fonte: Elaborado pelo Ministério dos Transportes.

⁵ A rodovia Br-156 dá acesso à fronteira com a Guiana Francesa, e possui dois trechos pavimentados totalizando 384,2 km. O principal eixo pavimentado compreende a área entre a cidade de Macapá até Calçoene, o que representa uma extensão 330 km. A BR-156 sobrepõe-se à BR-210 entre os quilômetros 20 e 100, ou seja, das proximidades de Macapá até o município de Porto Grande. Somente após o trevo da cidade de Porto Grande (quilômetro 100) a BR-210 segue de forma mais contundente para o sentido oeste, enquanto a BR-156 segue em seu traçado rumo ao norte. O segundo trecho pavimentado compreende uma distância de aproximadamente 50 km e liga o município de Oiapoque à ponte internacional Franco-brasileira. A respeito da relevância da construção da Br-156, ver: SANTOS, Emmanuel Raimundo Costa. *Eixos de circulação e infraestrutura na Amazônia Setentrional Amapaense (ASA)*. Anais-Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional, 2015.

O *Jornal Brasil* do dia vinte e sete de julho de 1991, destaca em sua matéria que a construção da Br-156 ameaça as reservas naturais e as comunidades tradicionais. A denúncia foi apresentada pelo *Conselho Nacional de Seringueiro-CNS* e do *Instituto de Estudos Amazônico-IEA*. As entidades afirmam que, com as obras da Br-156, chegam grileiros e empreiteiras. Eles estariam se instalados em áreas de proteção de reserva e de camponeses, provocando conflitos, desmatamentos e abrindo “estradas” clandestinas. O periódico destaca ainda que, no ano de 1979, Aníbal Barcellos quando exercia o primeiro mandato no governo do Amapá, nomeado pelo presidente João Figueiredo, muitos trabalhadores foram contratados para executarem as atividades de construção civil nesses trechos de “estradas”. Um dos proprietários da empreiteira CR Almeida, o senador Henrique Almeida, do PFL, afirmou que, nenhum momento houve problemas com as comunidades que residem próximo dos trechos da rodovia⁶.

A leitura dessa dissertação conduz refletir sobre as questões relacionadas a zona rural amapaense, no processo de ocupação e de circulação de moradores, trabalhadores e migrantes que se faz em grande parte pela busca de trabalho. Esse movimento se intensificara desde a abertura de floresta por via de estradas, como foi a construção de ruas e avenidas de Macapá, no final de 1950, e que levou à dinamização de pessoas e mercadorias. Mas, as ocupações das/ trabalhadoras/es na busca de trabalho, resultaram em áreas expropriadas de várias famílias no trecho rodoviário, motivado pelo avanço das empreiteiras. Segundo o Relatório de Impacto Ambiental-RIMA, a construção da Br-156, abriu o espaço para exploração dos recursos naturais e dos trabalhadores. Para, o secretário de obras do Amapá, Ricardo Otero Amoedo Sênier, “ *a estrada é fundamental para o desenvolvimento da região, dos seus moradores e trabalhadores que dependem do emprego dessa obra*”.

A questão social é vista na desigualdade, lutas de classes e pobreza a que essas trabalhadoras/es estavam expostas na ASA. De fato, a construção civil está incluída nas atividades de maior periculosidade e de exploração do trabalho submetidos pelas construtoras e empreiteiras. Desse modo, as investigações dos processos trabalhistas servem de guia para compreender a vida do trabalho na Br-156, e seus sujeitos sociais, que reúnem aqueles que defendem os empreendimentos, enquanto outros, buscam várias estratégias de sobrevivência para reivindicar seus direitos.

⁶ Construção da BR 156 é ameaça as reservas. *Jornal Brasil*, 22/07/1991. Classe 03, pp.02.

pesquisadores busquem novas pistas para a pesquisa. O estudo será realizado com pessoas que viveram as relações trabalhistas, no período de 1970 a 1990, tanto na área urbana quanto na área rural dos municípios da ASA e que executaram as atividades laborais no canteiro de obras. Os entrevistados serão mulheres e homens, que executaram suas atividades no período estudado.

As entrevistas foram realizadas em diversas partes da ASA, no período de 2020 e 2022 durante o Mestrado de História. Na maioria dos casos houve a necessidade de se deslocar até aonde moravam e sobreviviam cada sujeito histórico entrevistado. Foram percorridos aproximadamente 5.168 quilômetros entre as cidades da Amazônia amapaense: os municípios de Macapá, Santana, Porto Grande, Ferreira Gomes, Tartarugalzinho, Pracuuba e Amapá, além das cidades de Belém, Ananindeua no Pará e a Alcântara no Maranhão. Os caminhos percorridos exigiram a utilização dos modais rodoviário, aéreo e hidroviário de locomoção.

Segundo Bourdieu, na passagem do oral para o escrito é necessário que quem transcreve cometa algumas infidelidades, que são a base da verdadeira fidelidade do que foi dito, pois, na vivência cotidiana da língua, mesmo quem possui conhecimento das normas da chamada língua culta, nem sempre fala de acordo com elas.⁷ Para Verena Alberti, “essa característica é fundamental para que a narrativa historiográfica possa contribuir no sentido de questionar interpretações generalizantes de determinados acontecimentos e conjunturas de uma sociedade”.⁸ Assim sendo, nossa discussão tem como predominante, dentro do campo histórico, a *dimensão* da História Social do Trabalho em um diálogo com outras áreas de conhecimento.

As fotografias utilizadas ao longo da pesquisa estavam em minhas mãos desde 2019 e grande parte do acervo que pretendia utilizar, aproximadamente (sessenta e três) 63 reproduções, foram cedidas por ex-trabalhadores, filhos dos trabalhadores, amigos, familiares, servidores públicos, assentados, comerciantes, camponeses. No entanto, esse acervo cresceu significativamente com as viagens para a ASA com levantamentos de fontes materiais e orais. A partir desse acervo, organizei uma pasta com cerca de (quinze) 15 fotografias relacionada as frentes de trabalho, perfis dos trabalhadores, as famílias, migração e o cotidiano do canteiro de obras.

Os diários oficiais do GTFAP abrangem o período de 1970 a 1990, podendo ser encontrados no prédio do Diário Oficial do Amapá, na Avenida Procópio Rola, nº 270, no bairro

⁷ BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectivas, 1987.

⁸ ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). *Fontes históricas*. São Paulo: Editora Contexto, 2010, p.165.

Santa Rita, e também, disponibilizado em base de dados da Secretaria de Administração do Estado-SEAD/AP. Esses diários constituem-se em uma série de informações que constam: nomeações, exonerações de pessoas, convênios entre estado e empreiteiras, relações de poder, instituições de poderes, sejam estas de caráter econômico, político ou sociocultural. A presente documentação contém dados como: nome de trabalhadores, nomes de empreiteiras e subempreiteiras, tabelas salariais, compras de equipamentos, preços de produtos e denúncias de violência no campo. No entanto, é necessário que o historiador tenha cuidado ao analisar a finalidade da fonte histórica pois, muitas vezes, ela funciona como base de transmissão ideológica do estado.

Fotografia 1-Arquivo Geral do Diário Oficial do Amapá



Fonte: Acervo do autor.

Segundo Tânia Regina de Luca, o jornal de responsabilidade da imprensa oficial acaba frequentemente funcionando como intermediário na transmissão dos ideais dessas instituições e pessoas, promovendo seu poder na sociedade. Uma “instância subordinada às classes dominantes, mera caixa de ressonância de valores, interesses e discursos ideológicos”.⁹ Apesar desse cuidado, essa fonte administrativa possibilita ao historiador investigar um conjunto de informações que requerem tratamento complexo com configurações políticas, econômicas e culturais que integram o objeto de estudo, isto é, os trabalhadores da construção civil. Os

⁹ LUCA, Tania Regina de. *Práticas de pesquisa em história*. São Paulo: Contexto, 2021. p. 144.

registros do diário oficial que compõem esta pesquisa são relativos aos convênios contratuais entre estado e empreiteiras, aos recrutamentos de trabalhadores e ao cotidiano e estratégias dos operários no canteiro de obras.

Os trabalhadores e trabalhadoras da construção civil da rodovia Br-156 registram seus movimentos na Justiça de Trabalho por meio da impetração de processos trabalhistas contra as empreiteiras e subempreiteiras. Essas ações judiciais das relações de trabalho serão pensadas a partir dos processos de regulamentação do trabalho e dos registros dos movimentos de operários (as) e das suas representações na ASA, nas margens da rodovia da Br-156. Os documentos judiciais compõem peças de processos trabalhistas do Tribunal Regional do Trabalho-TRT PA/AP da 8ª Região da 1ª e da 2ª Vara de Trabalho produzidas no contexto de conflitos jurídicos que ocorreram contra as firmas contratadas para executarem serviços nos trechos de Porto Grande até o Amapá.

A presente pesquisa investiga sessenta e cinco (65) processos de reclamações trabalhistas, que incorporam os trabalhadores e trabalhadoras de construção da rodovia Br-156 dos arquivos do Tribunal Regional do Trabalho da Oitava Região do TRT PA/AP verificados nos anos de 1970 e 1990. Tais processos evidenciam conflitos e tensões entre os trabalhadores/as, construtoras e empreiteiras nos canteiros de obras. Nesse sentido, os trabalhadores/as, peões de trechos, peões cabaços se organizaram a seus modos e resistiam conforme perspectivas individuais ou coletivas sobre a legitimidade e vantajoso, dimensionando suas estratégias, experiências e valores no conflitos e tensões sociais.

O levantamento e a leitura em série dos processos trabalhistas de Belém e Macapá, são documentações de caráter administrativo que foi organizada e arquivada pela Justiça do Trabalho-JT, que possibilita investigar e compreender um movimento histórico de luta por direitos pleiteado nos canteiros de obras na zona rural amapaense na justiça do trabalho, explicitando os posicionamentos, as necessidades e expectativas que são propostos pelos trabalhadores/as da rodovia Br-156 no período de ditadura militar do marco temporal de 1970 e 1985, e dos cinco primeiros anos da nova república de 1986 e 1990 na Amazônia.

No que se refere ao período do regime civil-militar a historiadora Angela de Castro Gomes e o historiador Fernando Teixeira da Silva, analisam em sua pesquisa de campo, que houve grande desprestígio da Justiça do Trabalho, e foi “inteligente por parte dos políticos que apoiavam esse regime e dos próprios militares” não revogar a legislação trabalhistas e nem produzir tensões e encontros radicais e abertos com a Justiça do Trabalho. Motivado de uma convivência tensa, o custo político da desmontagem dessa instituição pelos militares seria

muito alto. Na verdade, o que ocorreu entre as décadas de 1960 e 1980, seria um “bloqueio político” a JT, mas, sem sua eliminação formal. No entanto, o que se percebe, que as gestões militares “mantiveram” a JT, mas, sem condições de atuar efetivamente em favor dos trabalhadores, em muitas ações trabalhistas, ficaram sem possibilidade de atuar nas questões salariais.¹⁰

Sem dúvida, os levantamentos dos processos trabalhistas registram que a partir de 1987, os números de Varas/Juntas aumentaram, principalmente na zona rural do Brasil, diversos fatores podem ter relevância dessa expansão: a chegada do capitalismo ao campo, e principalmente das denúncias de trabalhadores rurais que reivindicavam os direitos trabalhistas, o avanço das empresas de mineração e grandes construtoras que violavam as normas da CLT.

Angela de Castro Gomes¹¹ destaca ainda que, nas regiões inóspita da Amazônia Legal, e que entre 1970 e 1980, as autoridades locais, indicadas por partidos aliados dos empresários rurais manobravam a chegada de denúncias, e inviabilizavam qualquer atuação mais contundente, os próprios auditores ficariam vulneráveis a eventuais retaliações. De toda forma, o que se pode concluir, é que a JT se tornou a partir dos anos de 1980, efetivamente uma instituição de alcance nacional, marcando sua presença no vasto território do país, apesar de que, evidentemente, ainda possa expandir muito mais.

No começo da escrita da dissertação, houve uma grande insegurança relacionada ao marco temporal e à escolha dos sujeitos pesquisados, visto que a minha primeira proposta era construir uma base de informações da vida dos camponeses com a problemática de colonização e dos surgimentos de assentamentos agrários. No entanto, as minhas viagens com a finalidade de coletar as fontes resultaram em uma mudança no rumo da pesquisa. As visitas nas Comarcas de Tartarugalzinho, do Amapá e no Tribunal Regional do Trabalho-TRT 8ª Região de Macapá, Belém e Ananindeua/PA, com a liberação dos juizes para a coleta de processos trabalhistas, possibilitaram encontrar nos autos as ocorrências provocadas por trabalhadores e ex-trabalhadores das empreiteiras ligadas à construção da Br-156. As queixas envolviam assédio no trabalho e principalmente o não pagamento dos direitos trabalhistas.

Esses processos, nessa perspectiva, são registros das ações dos trabalhadores de rodovias e de suas ações, durante o cotidiano no canteiro de obras, de qualquer natureza como

¹⁰ GOMES, Angela de Castro; SILVA, Fernando Teixeira da. *O nó na madeira: a expansão nacional da Justiça do Trabalho no Brasil*. In: História do trabalho revisitada: justiça, ofícios, acervos. Editora: Judiai, São Paulo, 2018. p.29-30.

¹¹ GOMES, Ângela de Castro. *Ministério do Trabalho: uma história vivida e contada* (Coordenadora). - Rio de Janeiro: CPDOC, 2007.

com a presença de testemunhas, com conflitos, com documentos, com recibos, com contracheques; sendo eles datados, arquivados e localizados em tempos e espaços específicos, como, por exemplo, no arquivo geral de Ananindeua no Pará, onde existem processos trabalhistas dos operários de rodovias expressando o contexto histórico de uma dada época, revelando e evidenciando sentimentos, costumes, valores e ideologias de mulheres e homens na relação de trabalho.

Fotografia 2-Tribunal Regional do Trabalho-TRT de Belém-PA



Fonte: Acervo do autor.

Trabalhar com os processos trabalhistas provenientes do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região (TRT-8), da Biblioteca Judicial do TRT-8 de Belém (Fotografia 2), do Arquivo Geral de Ananindeua/PA e do Arquivo Geral de Macapá/ AP possibilita ao historiador investigar as relações sociais e trabalhistas entre vários sujeitos sociais da construção civil, patrões e representantes do estado. Para a historiadora Circe Bittencourt, os processos trabalhistas ou outros documentos podem ser utilizados para atentar sobre a relevância, a

preservação da memória social, bem como, a compreensão das situações históricas tratadas nessas fontes históricas.¹²

Este trabalho tem como embasamento a História de trabalhadores e trabalhadoras na construção da Rodovia BR-156 na Amazônia Setentrional Amapaense-ASA, ocorrido entre (1970-1990), que resultou no recrutamento e contratação de peões de várias regiões do país. Nesse sentido, o objetivo geral é traçar os detalhes da exploração de trabalho dos operários da construção civil, contratados para abertura e construção da rodovia Br-156, os quais haviam sido ignorados na historiografia amapaense através dos processos trabalhistas da 8ª Região do PA/AP. A pesquisa busca ainda refletir a respeito dos grupos de trabalhadores que se deslocaram no eixo Macapá até o Amapá na busca por trabalho nos canteiros de obras em meio a floresta amazônica, período marcado pela exploração da mão de obra, pela precarização nos canteiros de obras e pelo não cumprimento dos direitos trabalhistas. A escolha do tema deu-se pelo fato que muitos moradores dos assentamentos agrários, agrovilas, áreas ribeirinhas e das sedes dos municípios da ASA faziam parte da categoria de trabalhadores que executou as atividades nos canteiros de obras; funcionários recrutados e “contratados” durante o período marcado pelo avanço das empresas e empreiteiras no campo amapaense. Foram utilizados depoimentos de ex-trabalhadores e parentes (relatos orais) como fonte histórica, representando mais uma forma de interpretar e problematizar elementos que dialogam com o objeto de estudo.

Para esse fim, foi necessário reconstruir o mundo do trabalho dos peões que executaram as atividades laborais e a formação da *classe trabalhadora* com abertura e construção da Br-156 por meio de outras fontes, as quais permitiram refletir sobre as experiências e o cotidiano desses sujeitos sociais. Além dos processos trabalhistas do TRT da 8ª Região, colhemos também fotografias, imagens, documentos oficiais, cópias de livros Atas e principalmente entrevistas acerca dos trabalhadores que vieram executar o trabalho, procurando traçar um perfil daqueles que migraram para essa região e das populações tradicionais que buscavam empregos nas firmas e empreiteiras. Utilizamos também publicações oficiais dos governos de Ivanhoé Gonçalves Martins, Artur de Azevedo Hennin, Annibal Barcellos e Jorge Nova da Costa, como as assinaturas de contratos firmados por meio do Diário Oficial entre o Departamento Nacional de Estrada e Rodagem-DNER e a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia-SUDAM, além de discursos de governantes do período estudado.

¹² Por meio dos processos trabalhistas procurei analisar as diversas análises no campo da história social, através dos relatos dos operários/as que labutavam na construção da Br-156, testemunhos, decisões dos magistrados em audiências, ver BITTENCOURT, Circe Maria Fernandes. *Ensino de História: Fundamentos e métodos*. Cortez editora, 2018. p. 333.

A pesquisa realizada possui uma clara influência nas convenções estabelecidas pela historiografia britânica contemporânea, representada particularmente pelos historiadores Edward Thompson e Eric Hobsbawm, e também nos historiadores da Amazônia, cujos estudos em história social do trabalho partem de uma tentativa em reavaliar algumas interpretações e análises sólidas na historiografia da Amazônia, tais como, Sidney Lobato, Adalberto Paz, Paulo Cambraia, e Edilza Fontes, entre outros, e também da história da justiça do trabalho, tais como Angela de Castro Gomes e Fernando Teixeira da Silva, ambos desenvolvendo pesquisas sobre a legislação trabalhista no Brasil, além de intelectuais na área de sociologia como José de Souza Martins.

Dos historiadores da Amazônia mencionados, suas pesquisas apresentam a necessidade de contextualizações que envolvam uma interdisciplinaridade, entre história, geografia agrária, sociologia do trabalho, política e antropologia, cuja a finalidade seria reconstruir as experiências e as estratégias dos trabalhadores do século XX, que fujam das percepções estruturalistas que envolve o trabalhador e classe operária, e sim, de uma discussão sobre os direitos, costumes, lazer, religiosidade, cultura e da história dos trabalhadores e trabalhadoras da Amazônia no século XX.

Ademais, faz-se a apresentação do historiador E.P Thompson, quem promoveu uma nova abordagem de pesquisa sobre a história social com o conceito de classe trabalhadora, ressaltando as relações sociais e as experiências dos proletariados na obra mais famosa, datada de 1963. Ele se dedicou aos estudos da força dos trabalhadores através da obra clássica, *A Formação da classe operária inglesa*, que destaca as experiências e as lutas por melhorias de vida dos britânicos entre século XVIII e XIX. Thompson busca resgatar uma história produzida pelos trabalhadores, desde a sua organização através de movimentos sindicais e populares, na qual esses operários em sua grande parte vão vivenciar e compreender no cotidiano de trabalho, a necessidade de buscarem meios e mecanismos para lutarem contra as firmas e patrões. Essa situação estrutural dos trabalhadores ingleses nas indústrias apresentada pelas fontes históricas pelo historiador Thompson, não se diferenciava das fontes apresentada nessa presente pesquisa dissertativa. As fontes desse trabalho apresentam um conjunto de informações e depoimentos de pessoas que tiveram consciência de sua exploração no canteiro de obras.

Neste sentido, destacamos o entendimento thompiano de que a classe trabalhadora não é definida como algo estático, mas sim como relações que tratam exclusivamente das trocas de experiências culturais e sociais. A classe se alimenta das relações desiguais entre diferentes grupos sociais, levando em consideração o modo como homens e mulheres vivem suas relações

de produção e suas experiências em situações determinadas, no interior de um “conjunto de suas relações sociais” com a cultura e as expectativas a eles transmitidas.¹³ Nesse contexto, teóricos são relevantes para uma pesquisa instigante no campo historiográfico, envolvendo exploração de mão de obra, jornada de trabalho, assédios e formação de associações nos canteiros de obras.

Os ensinamentos de Edward Palmer Thompson através das publicações da historiografia inglesa, principalmente a origem do operário inglês, que resultou na organização política dentro e fora da fábrica, assemelha-se as primeiras reivindicações daqueles que executam suas labutas de construção civil, nas florestas, áreas de várzeas e alagados, e nas atuações das empresas de extrativismo, mineral e das empresas de exploração de madeiras por meio da divisão de trabalho, novos hábitos de trabalho, supervisão trabalhista, salários, assim como o aumento da produção e as tensões devido às severas normas trabalhistas serviram de base para a recriação dos eventos do mundo dos trabalhos nos canteiros de obras. Comunidades, associações, cooperativas, assentamentos agrários¹⁴ estavam ligados ao novo contexto da dinâmica da cidade cortada pela BR-156, direcionado ao processo de integração dos migrantes em diversas atividades, evidenciando suas expectativas de vida nesse “*novo*” local de trabalho, tal e qual as várias faces da produção no espaço agrário-urbano, sua nova estrutural, configuração social, cultural e econômica.

Os estudos, no que se refere ao mundo do trabalho na Amazônia, ganharam relevância na historiografia nacional. As publicações sobre as classes trabalhadoras e outros sujeitos sociais contribuíram para os estudos culturais de diferentes contextos históricos, contando com as contribuições de pesquisadores britânicos. Os historiadores consagrados como E.P Thompson, Eric Hobsbawm, Christopher Hill, Raymond Williams, James C. Scott entre outros, têm influenciado uma nova geração de grupo de historiadores que manifestaram interesses em temáticas de *classe, trabalho e cultura*. Destarte, a presente dissertação visa contribuir com o ciclo de pesquisas, e esperamos que possa favorecer o desenvolvimento do debate acadêmico,

¹³ Thompson afirma que os diferentes fatores intervêm no “*fazer-se*” das classes sociais. A classe social é um fenômeno que, embora tendo na esfera da produção de mercadorias seu fator determinante, encontra na vida cotidiana e nas experiências coletivas um elemento que contribui na sua formação. Cf: THOMPSON, Edward Palmer. As peculiaridades dos ingleses e outros artigos. Campinas: UNICAMP, 2001, p.277.

¹⁴ Basicamente, o assentamento rural é um conjunto de unidades agrícolas independentes entre si, instaladas pelo INCRA onde originalmente existia um imóvel rural que pertencia a um único proprietário. Cada uma dessas unidades, chamadas de parcelas, lotes ou glebas, é entregue pelo INCRA a uma família sem condições econômicas para adquirir e manter um imóvel rural por outras vias. A quantidade de glebas num assentamento depende da capacidade da terra de comportar e sustentar as famílias assentadas. O tamanho e a localização de cada lote são determinados pela geografia do terreno e pelas condições produtivas que o local oferece. Saiba mais sobre as características dos assentamentos. <http://www.incra.gov.br/pt/assentamentos.html>.

em especial com amplas possibilidades de objetos de estudo dos acervos da Universidade Federal do Amapá-UNIFAP, através do Programa de Pós-Graduação em História-PPGH e do Laboratório de Estudos da História Social do Trabalho na Amazônia Lehstam-Unifap.

Esta pesquisa está dividida em quatro capítulos, sendo o Capítulo I intitulado de “*As rodovias rurais na Amazônia: os disfarces dominantes para atrair os trabalhadores e trabalhadoras*”, no qual buscamos perceber a atmosfera que cercava as rodovias na Amazônia, no contexto nacional, sobretudo a partir da década de 1940 e 1980, assim como os mecanismos elaborados nos tempos da ditadura militar e nos primeiros anos da década de 1980. Ainda no primeiro capítulo, apresentamos um recorte espacial da Amazônia Setentrional Amapaense-ASA num diálogo interdisciplinar com a Geografia. Outra questão relevante é um diálogo sociológico e político presente na subseção *os padrões das rodovias*, na qual são discutidas as relações entre o Estado e as grandes empreiteiras, parceria esta que contribuiu para o avanço do capital no campo.

No capítulo II: *Os peões de obra na construção da rodovia Br-156*, discutiremos sobre a parte estrutural para a execução das atividades nos canteiros de obras, os movimentos de maquinários, de equipamentos da construção civil, abastecimentos de alimentos, e principalmente sobre a circulação de trabalhadores. Neste contexto serão abordadas as relações de trabalho entre os operários e as empreiteiras, o cotidiano alimentar dos trabalhadores, a vida precária no canteiro de obras e, por último, conduziremos uma reflexão não só sobre o modelo de trabalho temporário, como também sobre os gastos e consumos dos trabalhadores.

No terceiro capítulo: *Os operários e o início sindical: as vivências no trabalho e o exercício laboral* reconstituímos as primeiras formações sindicais e associações da construção civil na década de 1980, as organizações das campanhas salariais, as formas de pagamentos surgindo manifestações e paralizações dos trabalhadores nos canteiros de obras e vilas. As relações entre trabalhadoras/es e empreiteiras foram marcadas sobretudo por conflitos sociais, da exploração medida do “salário” pago. Nesse capítulo, incluiu ainda os depoimentos dos entrevistados e a ações trabalhistas variando os seguintes temas: os regulamentos, disciplina, recrutamento, as primeiras resistências dos braçais e boicotes. Trataremos da luta desses sujeitos sociais na busca pelo um pedaço de terra, dos movimentos sociais que deram início a formação de núcleos urbanos e da criação de assentamentos agrários próximo a Br-156. Cabe destacar, ainda os surgimentos de associações, do papel das mulheres dentro e fora do canteiro de obras e por último discutiremos os costumes e os tipos de sociabilidade. A reflexão analógica

da relevância da formação de associações, sindicatos, igrejas, cooperativas como instituições presentes na vida privada e nas relações trabalhistas entre as pessoas.

O último capítulo intitulado *os direitos no canteiro de obras na justiça* partimos do pressuposto teórico-metodológico na análise dos processos trabalhistas do Tribunal Regional de Trabalho-TRT da 8ª Região do PA/AP, com o objetivo reconstruir parte da história dos peões braçais e de trabalhadoras/es na busca de seus direitos, testemunhando os preceitos, padrões, juízos e valores desses trabalhadores. Os processos judiciais trabalhistas consideram todos os componentes que permitem investigar os perfis gerais de mulheres e homens no canteiro de obras através das suas relações, discursos, diárias, salários, empreitas, tempos de serviços, condições de trabalho, formação de sindicatos ou associações, a que participavam de um processo social e histórico. Acreditamos que existe possibilidade de investigar essas ações, com a aproximação da fala dos operários, mesmo que alguns resultados torna-se improcedentes as/aos trabalhadoras/es. No entanto, essas fontes apresentam uma série de informações nos depoimentos que incluía, as estratégias, insatisfações, certas ideias e experiências em comum, que eram as lutas pelos direitos trabalhistas que foram violados pelas construtoras e empreiteiras durante a obra de construção da Br-156. Desta feita, analisaremos a atuação da TRT-PA/AP da 8ª Região, na proteção aos ex-trabalhadores que executam as atividades laborais durante a construção da rodovia Br-156, dos processos relacionados as remunerações salariais, horas extras, indenizações e outros direitos trabalhistas que foram retirados pelas firmas e patrões.

I. AS RODOVIAS RURAIS NA AMAZÔNIA: OS DISFARCES DOMINANTES PARA ATRAIR OS TRABALHADORES E TRABALHADORAS

[...] rodovias construídas entre 1950-1980 foram projetadas muito antes, quando a vertebração do território ainda ocorria a partir de linhas férreas entre as províncias situadas no litoral e aquelas localizadas no interior. Esse propósito de integração do território, durante o período imperial e início da república, já almejava estabelecer um processo ocupação e a construção de caminhos por onde se pudesse realizar o escoamento da produção interna para os portos marítimos e para as cidades litorâneas.¹⁵

Desde o período colonial até meados do século XX, os rios da Amazônia eram aqueles que realizavam as conexões culturais e negociações econômicas nessa região, “entendo que na Amazônia as hidrovias são os caminhos naturais e, portanto, como as andanças e o transpor de fronteiras e sertões foi fundamental na história das outras regiões do Brasil, na Amazônia os rios fizeram o verdadeiro nascimento, o desenvolvimento e a fixação do homem nesta região”¹⁶. Dessa forma, o sistema fluvial amazônico foi relevante no período da história quando não havia estradas nem caminhões “para transportar os produtos florestais, os rios tornaram-se os meios de penetração de pessoas, mercadorias, exploração da borracha, e na expansão da fronteira agrícola, nas dinâmicas sociais de migrações, na ocupação do território via extração de madeiras de alto valor comercial”.¹⁷

Na perspectiva crítica, sobretudo marxista, as dinâmicas territoriais e as relações de trabalho campo-cidade na região amazônica, que se deram a partir das especificidades regionais, exerceram um papel de destaque nas análises e figuraram entre as principais publicações acadêmicas de historiadores sobre a lógica de abertura de rodovias. A partir dos anos de 1950, “o processo de ocupação e povoamento da região passou a ser planejada e implementada por meio da construção de uma extensa malha viária – o que antes denominada *civilização dos rios* passou reconfigurada como *civilização das estradas*”.¹⁸

¹⁵ NETO, Thiago Oliveira. *Geopolítica e rodovias na Amazônia: um debate necessário*. Revista de Geopolítica, Natal, v. 6, nº 2, p. 166 - 186, jul. /dez. 2015.

¹⁶ COSTA, Paulo Marcelo Cambraia da. *Na ilharga da Fortaleza, logo ali na Beira, lá tem o regatão: os significativos dos regatões na vida do Amapá-1945 a 1970*. Belém: Açáí, 2008, p.58.

¹⁷ SUDAM. II Plano Nacional de Desenvolvimento. Programa de Ação do governo para a Amazônia – 1975- 1979, Belém, Ministério do Interior/SUDAM, 1976.

¹⁸ Os termos “civilização dos rios” e “civilização das estradas” serviram como alicerce na investigação da historiadora Rosa Elizabeth Acevedo Marin, que fez o uso para demonstrar que, com decadência da economia da borracha, esse setor experimenta forte retração na modalidade fluvial. A partir da década de 1950, uma nova infraestrutura econômica é organizada na região com base no transporte rodoviário. Cf. MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. *Civilização do rio, civilização da estrada: Transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX*. Paper do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Belém, 2004.

Outro autor dedicado à análise da política de abertura de rodovias é João Tertuliano de Lins Neto. Na leitura da obra desse pesquisador, o projeto de construção de expansão de rodovias mobilizou a oferta de trabalho de forças locais e de migrantes, a partir da década de 1950, culminando com a construção da Br-14 (Belém-Brasília, com 1964 km), parte integrante da nova etapa de acumulação capitalista internacional¹⁹. Esse cenário também contribuiu para evidenciar o projeto que visava a construção de uma nova capital federal (Brasília), fato que descentralizou a administração e levou a uma maior ocupação dos imensos territórios do Centro-Oeste brasileiro, até aquela época, muito pouco povoados, principalmente com a chegada de migrantes nordestinos.²⁰

No entanto, no decorrer dos acontecimentos, a dinâmica do transporte fluvial na Amazônia viria a sofrer forte influência transformadora, imposta pelo novo cenário político de “*integração territorial*”, visto que ele exigia ações do governo federal que possibilitassem a “*integração*” da Amazônia brasileira a outras regiões do país. Com a queda do comércio da borracha, o rio deixou de ser o principal pilar para atender os interesses nacionais e internacionais. Na concepção dessas tendências, as construções de rodovias estavam associadas, para alguns pesquisadores, à ideia de “*civilização de estrada*”. Isso se deu também no campo ideológico, nos discursos de alguns políticos, jornalistas, literários que defendiam e atribuíam “desvantagens” em manter o sistema ferroviário e fluvial para os projetos de empreendimentos na Amazônia.

Evidenciou-se um dualismo tanto no campo social quanto na própria produção científica sobre os transportes terrestres, em que agentes apaixonados defendiam posições em torno de construções ferroviárias ou rodoviárias. Não é possível afirmar que essa política fosse fruto de uma administração calculada e eficiente. Ao contrário, os rumos da política de transportes foram, em grande parte, definidos pelos grupos de pressão: interesses das montadoras, das multinacionais do petróleo e da borracha, aliados aos interesses das empreiteiras nacionais.²¹

A observação da historiadora Paula é relevante, sobretudo, porque demonstra claramente a existência muito precisa dos interesses capitalistas principalmente de empreiteiras

¹⁹ NETO, João Tertuliano de Almeida Lins. *A navegação fluvial amazônica na perspectiva da integração regional ao mercado*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas. Unicamp. Campinas: 1991.

²⁰ DUARTE, Vinícios. *Análise Comparativa dos Custos e Aspectos Operacionais para o Transporte de Soja por Rodovias e Ferrovias da cidade de Ijuí para o Porto do Rio Grande*. 2015. Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Engenharia Civil, Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul – UNIJUÍ, Ijuí, 2015, p.15.

²¹ Cf: PAULA, Dilma de Andrade. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul. / dez 2010.

e de empresas de exploração mineral que “forçavam” os políticos locais a aprovarem as “licitações” de serviços, além de um orçamento extremamente favorável às construtoras, com grandes e crescentes dotações de recursos públicos para a realização de investimentos expressos na forma de obras de infraestrutura.

O processo do "rodoviarismo", contribuiu na abertura de estradas, fluxo migratório e exploração da força trabalho. Conclui-se que os rios enquanto “*trilhas e caminhos*”, a partir da segunda metade do século XX, não desempenhavam o desenvolvimento nem colonização de locais de mais “vazios demográficos”, daí a justificativa do governo federal de criar programas especiais na execução de obras de construção civil de portos, rodovias e ferrovias.²² Esse cenário começou a sofrer grandes mudanças em decorrência do número de trabalhadores que migraram para a Amazônia, a partir da década de 1950.

A abertura da estrada Belém-Brasília havia sido antecedida por uma corrente camponesa que se deslocava em direção ao noroeste do Maranhão e ao sul do Pará. Essa corrente era confrontada por fazendeiros e empresas favorecidas pela política de incentivos fiscais para implementar os denominados projetos agropecuários. A partir dessas vias, as terras paraenses que, em sua maioria, eram terras “livres” se incorporaram aos mercados por meio de agentes econômicos do Sul e do Centro Oeste do país. A construção da Belém-Brasília como estratégia de política econômica representa um marco na história econômica e social da Amazônia, uma vez que possibilita o ingresso de suas terras aos mercados.²³

Foi dentro dessa conjectura política da construção de rodovias que houve a chegada de trabalhadores nordestinos, paraenses, amapaenses e de moradores locais para executarem diversas atividades nos canteiros de obras de estradas e ramais ocorridos entre 1970-1990 nas margens da Br-156, em direção ao trecho da rodovia localizado nos limites entre os Municípios de Macapá até o Amapá. Esse evento promoveria o avanço do capital no campo e conseqüentemente a “contratação” de mão de obra em atividades em meio a floresta amazônica, em contramão, trabalhadores seriam acometidos por doenças atribuídas ao labor da construção civil e viveriam sem a proteção administrativa, uma vez que a renda monetária era insuficiente para a sobrevivência.

O foco da discussão neste primeiro capítulo é a implantação do projeto de "rodoviarismo" na Amazônia, sobretudo, da rodovia Br-156, tal como as relações entre

²² SUDAM. Amazônia – política e estratégia de ocupação e desenvolvimento. Palestra proferida na Escola Nacional de Informações, em Brasília. 03 de maio de 1973. Milton Câmara Senna. Superintendente.

²³ FERNANDES, Marcionila e ACEVEDO, Rosa. A Nova Ordem Ecológica na História Recente da Amazônia. In: Amazônia IPAR. *Revista Teológico-Pastoral*. Ano III, Nº 4 – janeiro-junho. 2001. Belém-Pará.

trabalhadores e grupos empresariais que marcaram a construção histórica dessa região em dois tempos: o da “*intervenção militar na Amazônia*”, nas décadas de 70 e 80, e o do “pós-ditadura”, sendo eles geradores dos mais dolorosos atos de exploração trabalhistas de atividades temporárias nas margens das rodovias.

1.1 Os trabalhadores que ergueram o Amapá: “grande experiência para uns, grande marginalização para outros”

Meu marido trabalhava em uma estância em Gurupá, o dono da firma tinha problemas com atravessadores, em menos de um ano, a estância entrou em falência. Foi aí que resolvemos morar em Macapá, perto do lago do Pacoval vivendo do plantio de mandioca, era difícil a situação por falta de emprego. Soubemos de um amigo de Curuçá/PA, que morava no bairro do Laguinho, que estavam precisando de trabalhadores na construção de estrada, aí buscamos emprego em Ferreira Gomes. Fomos de caminhão em uma viagem de 8 horas até o destino, que era trabalhar no corte de madeira para a construção de pontes, um trabalho cansativo nos canteiros de obras, com baixo salário. O nosso sonho era conseguir trabalho nesse região que pudesse garantir sustento familiar e de construir uma moradia.²⁴

O trecho acima faz parte da entrevista com a senhora Maria José Ferreira dos Santos, (paraense, 61 anos, lavradora, casada, alfabetizada e residente no Assentamento Bom Jesus dos Fernandes), chegou ao Amapá em agosto de 1976, acompanhada de seu esposo Cecílio da Silva Ferreira, que era cortador de madeiras nas ilhas do Pará. Maria José veio acompanhada também de seus irmãos Raimunda Ferreira Maciel e Raimundo Ferreira Maciel. Ambos tiveram o mesmo destino de trabalhar como diaristas em uma fazenda próxima ao rio Tracajatuba, próximo à vila de Ferreira Gomes. A irmã trabalhava como cozinheira enquanto o irmão atuava como peão/vaqueiro.

Este capítulo apresenta o cenário em que a população entrevistada se encontrava trabalhando entre 1970 e 1990, na oferta de emprego e do projeto de rodoviarismo, o qual contava com a força-trabalho de moradores locais e migrantes. Porém, antes de chegar aos canteiros de obras, parte desses trabalhadores apresentavam situações desfavoráveis que começavam nas barreiras do *contrato feito de boca*, no qual esses “acordos” eram entre políticos locais, empreiteiros e o contratado em Macapá, e terminavam nas suas instalações no campo do cerrado e na floresta amapaense. Cabe sinalizar que muitos canteiros de obras emergem em áreas de pequenos agricultores, camponeses e ribeirinhos, que “cediam” seus espaços de morada para servirem de dormitório às empreiteiras em troca de salário.

²⁴ Entrevista de Maria José Ferreira dos Santos, cedida ao autor em 22 de outubro de 2020.

O relato da entrevistada apresenta alguns disfarces da dominação dos políticos e empreiteiros que atuavam na Amazônia no controle das atividades econômicas e sociais. O primeiro disfarce refere-se aos discursos, sejam aqueles expressadas por autoridades políticas militares ou empresários da construção civil de impor as condições trabalhistas e de remunerações aos operários da construção civil. Esse discurso e representação são atribuídos as estratégias empresarial produzidos na *contratação* dos trabalhadores de “muitos empregos e muito dinheiro”.²⁵ Cabe aqui destacar que a fala da agricultora Maria José apresenta um certo arrependimento da verdadeira situação em que se encontravam os canteiros de obras da rodovia. Outra contradição presente nesses locais eram as situações de precariedade do ambiente de trabalho, a exploração da mão de obra, a violência pela posse de terra e grilagem.

De forma análoga, tem-se a perspectiva que as construções das rodovias agiram como uma estrutura dinâmica de relações constituídas pela violência empregada para explorar e expulsar os trabalhadores do campo principalmente por parte das empreiteiras, das empresas de extrativismo, minerais e das atividades agropecuárias. Como se pode notar, havia no pensamento desses trabalhadores migrantes e camponeses o interesse pela busca de trabalho nessa região, porém, as barreiras enfrentadas se convertiam em lamentações, já que representavam a eles o movimento de volta para seus lugares de origem ou a “re-existência” nos canteiros de obras no interior da ASA.

A ocupação nessa parte da floresta amazônica que deu a origem à rodovia Br-156 por trabalhadores iniciou-se muito antes do período da ditadura militar. Segundo um artigo publicado no *Jornal Diário do Amapá*, no dia 25 de janeiro de 1944, o capitão Janary Gentil Nunes, ao assumir o cargo de governador do recém-criado TFAP, em sua solenidade, se manifestara com um projeto de ligar Macapá à Clevelândia do Norte através de uma rodovia com a contratação de mão de obra local. O plano de ação foi elaborado pelo governador Janary, Dr. Hermógenes de Lima Filho (diretor da Divisão de Obras do Amapá e Geraldo Silva (da empresa de mineração Apolo), e foi aprovado sob a sigla de Br-15. Como forma de agilizar a execução do projeto, o governo aproveitou a trilha deixada pelo general Cândido Mariano Rondon para a instalação do telégrafo entre Macapá e Porto Grande.²⁶

²⁵ Sobre os estudos de discursos e estratégias proferidos por representantes políticos ou outra classe dominante em diversas fontes históricas, ver: CHARTIER, Roger. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: Difel, 1990, p.17.

²⁶ Esta publicação do jornalista Ruy Guarany apresenta o pioneirismo da construção da Br-156, um projeto que se iniciou na década de 1940 e que, até os dias atuais, não chegou à conclusão de sua pavimentação até o município de Oiapoque. *Diário do Amapá*, 03/02/2015.

Sobre as perspectivas, podemos afirmar que as extensões de terras florestais e do cerrado no plano de meta da política Janarista foram convertidas em aberturas de ramais e estradas desde o município de Macapá até o povoado de Ferreira Gomes, o que resultou na “contratação” de peões braçais. Conforme detalhes do projeto, oportunidades deveriam ser dadas aos camponeses instalados nessa área pesquisada. Podemos aqui levantar uma hipótese de que a mão de obra da construção civil, no período Janarista, era composta por pescadores, caçadores, posseiros e meeiros de locais distintos da ASA, assim como migrantes e que, especificamente nos canteiros de obras, não se exigia qualificação na comprovação no mediato contrato, apesar de haver hierarquia interna e organização espacial.

Fotografia 3-Trecho da rodovia Macapá-Clevelândia, em construção pelo Governo Territorial, e de que achavam concluídos cerca de 300 km em 31 de dezembro de 1948



Fonte: Reis, 1949.

O governador Janary, nos anos seguintes de sua administração, manteve sua narrativa sobre transformar essa terra em um local de “modernidade”, influenciado pelo pensamento autoritário e nacionalista, sustentando a ideia de que a construção de novos prédios, órgãos públicos removeriam dessa área o sinal de atraso em relação às outras cidades da Amazônia. Segundo o historiador Arthur César Ferreira Reis, as obras da construção deveriam estender-se não somente para Macapá, mas também para outros núcleos e povoados distantes, com aberturas de caminhos, contratações de trabalhadores, construções de edificações, ou seja, um trabalho que abrigaria vários serviços da administração pública. O Departamento de Viação e Obras Públicas-DVOP, por meios de seus diretores nomeados, tinha a obrigação de traçar planos acerca das atividades de urbanização, como: arruamentos, terraplenagem, construções

de vilas e órgãos públicos. Seria necessária para essas construções a contratação de trabalhadores em diversos setores da economia.²⁷

Assim, ao lado do funcionalismo público, dos pequenos comerciantes, dos regatões, dos políticos locais e dos fazendeiros endinheirados, a população urbana macapaense crescia de forma alarmante e se espalhava pelos antigos e novos bairros, além disso, havia várias perspectivas por parte de Janary em atrair trabalhadores de diversas categorias. As categorias de construção civil (carpinteiros, pedreiros, ferreiros, braçais, etc.), comerciantes e as atividades portuárias (estivadores, carroceiros, catraieiros, marítimos, etc.) foram as mais numerosas, embora quase nunca bem remuneradas. Essa opressão e a crueza da vida operária amapaense ganhou destaque no projeto que tinha o intuito de modernizar esse território federal. O historiador Sidney Lobato aborda criticamente que a gestão Janarista tinha uma grande confiança de que a lógica técnica poderia modificar radicalmente o *genus vivendi* hegemonicamente na região amazônica, principalmente dos ribeirinhos, indígenas e quilombolas e outros grupos sociais. A entrada de empreiteiras e o controle estatal viam esses trabalhadores como pobres, primitivos, analfabetos, ignorantes, incapazes de gerar o próprio desenvolvimento socioeconômico²⁸. A política do governo Janarista concentrou-se numa economia baseada na exportação de minérios e na distribuição de obras por diversas regiões do território, com a oferta de *trabalho braçal*²⁹ e da máquina administrativa autoritária.

O escritor amapaense Amiraldo Bezerra, em seu romance, resumiu a chegada de trabalhadores vindos das ilhas paraenses e de várias regiões do Nordeste. Eles buscavam novas condições de vida em Macapá: “meu pai havia chegado a Amazônia junto com os meus avós, ainda menino, no início dos anos vinte, levado pelo sonho da borracha”³⁰. A epígrafe destaca o relato do personagem sobre sua infância, revelando a vida de milhares de famílias que viajavam da Região Nordeste com destino à Amazônia na busca por trabalho e por terras. Alguns chegaram a trabalhar nos seringais das ilhas paraenses, enquanto outros atravessaram o rio Amazonas com destino à Macapá e Belém do Pará. A expressão é apresentada na mesma narrativa romancista da seguinte forma: “muitos migrantes e trabalhadores alojaram-se nas

²⁷ REIS, Arthur César Ferreira. *Território do Amapá: perfil histórico*. Rio de Janeiro: Departamento da Imprensa Nacional, 1949, p.128.

²⁸ LOBATO, Sidney da Silva. *A cidade dos trabalhadores: Insegurança estrutural e táticas de sobrevivência em Macapá (1944-1964)*. Belém/PA: Paka-Tatu, 2019, p.59-60.

²⁹ São definidos como "braçais" os setores cujo conjunto de funções e tarefas ou obrigações são executadas manualmente, exigindo esforço físico, pouco conhecimento técnico ou científico e pouco trabalho intelectual, ao passo que setores e servidores "administrativos" são aqueles cujo conjunto de funções, tarefas e/ou obrigações é de ordem burocrática, sem envolver grande atividade ou esforço físico e exigindo conhecimento técnico ou científico.

³⁰ BEZERRA, Amiraldo. *A margem esquerda do Amazonas*. Fortaleza: Premium, 2008, p.17.

redondezas de Macapá, bem antes da criação do território, zona conhecida como ilhas do Pará: Vieira, Anajás, Gurupá, Pracubinha, Turé, Mucuripe, Jaburu, Seretama e outros locais que sempre levaram o nome de ilhas ou rios”.³¹

Desse modo, podemos dizer que nas primeiras décadas do século XX, talvez entre 1920 e 1940, o trabalho nos seringais, o comércio informal, a construção civil e os garimpos eram vistos como serviços que poderiam garantir a sobrevivência dos familiares, no caso dos canteiros de obras, parte da população que emergiu em Macapá veio do interior do Pará e do Nordeste, atraída pelo processo de modernização implantada pelo discurso de Janary Nunes, que envolvia impressões ideológicas e autoritárias. Entretanto, mesmo em Macapá, era possível constatar que muitas das construções de edifícios públicos ou outros serviços braçais não atendiam toda a população local e que, em muitos casos, trabalhadores resolveram buscar novas atividades e construir seus barracões em outras localidades do território ou em bairros distantes do centro de Macapá, em que havia circulação de pessoas e de mercadorias. Em relação a isso, a entrevistada Maria Zilda da Costa, (paraense, 47 anos, professora, casada e residente na comunidade Jurupari), chegou a Macapá em 1980 (Neta de Lucas Evangelista da Costa, natural do Afuá), relatou:

O rio sempre foi nosso sustento, e a maior parte da minha infância e adolescência foi ajudando meu avô (lavrador e seringueiro), meu pai (filho do meu avô) que continua sendo pescador e caçador na Localidade da Ilha dos Porcos, município de Afuá, estado do Pará. A gente caçava naquele tempo soia, lontra, preguiça, tucano e caititu, mas com o novo governo de Janary, meu avô recebeu uma proposta de trabalhar de ajudante na construção de residência no bairro do Trem, de um carpinteiro de Anajás que iria morar em Macapá, mas, logo veio a decepção, os membros políticos e da comissão de obras, diziam que toda contratação naquele canteiro de obra era indicação do próprio Janary. Ficamos duas semanas em frente aonde seria construído o futuro prédio do Mercado Central vendendo pupunha e cachos de bananas, que tio Manezinho mandou do Afuá para o nosso sustento. Até, que um certo dia, o nosso avô foi convidado em trabalhar na abertura em um roçado, que fica localizado atualmente a Rua Monteiro Lobato, Buritizal, no município de Macapá. Entre os meses de agosto até novembro, tanto meu pai como meu avô voltaram para a cidade de Chaves para a extração da borracha. Depois de dois anos na roça, e idas e vindas para Ilha de Marajó, meu avô Lucas abandonou a atividade de roçado, e resolveu se dedicar ao serviço de terraplenagem na região do Araguari.³²

Lucas era carpinteiro naval e seus serviços eram solicitados pelos demais moradores ribeirinhos, principalmente da Baía do Vieira, da Ilha dos Porcos, Jupati, Jurupari e Charapucu.

³¹ BEZERRA, Amiraldo. *A margem esquerda do Amazonas... Op. cit.*, p.18.

³² Entrevista de Maria Zilda da Costa, decida ao autor em 08 de julho de 2022.

Ele foi um dos primeiros moradores da avenida Clodóvio Coelho e destacou-se como uma liderança católica que acompanhava o Padre Dário Salvalaio nas viagens entre 1955 e 1956 para o município de Calçoene, com a finalidade de evangelizar os moradores e trabalhadores que viviam em áreas ribeirinhas e agrovilas, porém, ele abandonou a função religiosa para se dedicar ao trabalho de roçado. Em sua movimentação pelo território, viveu os fracassos e as conquistas na busca por trabalho. Ao chegar a Macapá, em 1945, esse paraense dedicou-se à plantação de mandioca e seus derivados para a comercialização de farinha e dos pequenos *bicos* no comércio e na construção civil. Apesar de ser reconhecido pelos moradores e trabalhadores, Lucas não conseguiu a oportunidade que realmente almejava em trabalhar nos canteiros de obras no centro de Macapá, assim, anos depois resolveu buscar emprego na região dos Lagos e no Araguari, nas atividades de construção civil e mineração.

A entrevistada deixa claro em sua fala que, no período janarista, nem todos os trabalhadores tiveram a oportunidade ou a oferta de serviços em obras públicas. Isso possibilita perceber que as mudanças de uma cidade desenvolvida e moderna, idealizada pelo governador, não favorecia toda a população amapaense, que buscava novos rumos para a sobrevivência. Podemos levantar uma hipótese que alguns grupos aliados do governador Janary Nunes eram “beneficiados” em exercer atividades braçais nos canteiros de obras, enquanto outros, que eram contra ou não apoiavam o clientelismo presente no Amapá entre as décadas de 1940 e 1980, não tinham a oportunidade de trabalho aos redores dos bairros macapaenses. Zilda destacou as condições sociais das mulheres afuaenses que atravessavam a baía com a finalidade de ser assalariado ou estudar em Macapá, “muitas moças de menoridade assumiam os trabalhos domésticos ou diaristas, na casa de proprietários de lojas, pequenos comerciantes, políticos locais ou fazendeiros. Particularmente tive que buscar nos estudos uma oportunidade de trabalho para ajudar a minha família”.³³

O relato da entrevistada nos permite deduzir que as vivências e as relações entre a população amapaense e administração pública eram marcadas por insatisfações e tensões justificadas pela realidade idealizada e apresentada por Janary Nunes em sua proposta de uma “cidade moderna”. As alterações na dinâmica do espaço amapaense através das ações proporcionaram algumas melhorias nos padrões de vida, mas essa política baseada na ideia de progresso não atingiu todos os moradores amapaenses, pois os trabalhadores buscavam “novos” locais propícios para as novas atividades minerais, pecuaristas, extrativistas ou na construção civil. Enquanto isso, outros grupos sociais sofriam com os dramas sociais relacionados à

³³ Algumas estratégias de sobrevivência das mulheres das ilhas paraenses na busca por emprego em Macapá.

questão de moradia e de reestruturação urbana, o que prejudicava principalmente as comunidades negras que residiam no centro de Macapá.

Em *Os mineiros da floresta*, o historiador Adalberto Paz destaca que o projeto político janarista não tinha como meta meramente responder às demandas internas da sociedade amapaense. Essa reestruturação urbana tinha como objetivo apenas reorganizar a vida com base em novos hábitos e valores, porém ela prejudicou, em grande maioria, as comunidades negras. Janary justificou dizendo que era necessária a efetivação de um novo plano urbanístico para a capital amapaense com edificações públicas e privadas. A primeira tratava-se de residências para o funcionalismo público e construções de órgãos administrativos, enquanto a segunda destinava-se as elites locais como: comerciantes, políticos e fazendeiros. Segundo o autor, “as famílias de origem afrodescendentes tiveram que desocupar os barracões do bairro central, e seguiram em direção a periferia denominado como Favela (atual Santa Rita) e Laginho (atual Julião Ramos)”³⁴. Esse acontecimento pode ser acompanhado do Samba de Enredo do Grêmio Recreativo Escola de Samba Maracatu, 3º Lugar do Carnaval Amapaense de 2002, com o Enredo: *Cantos da Favela-Dos caminhos da saudade ao amor da cidade*, que narra a articulação de Janary Nunes junto aos moradores e trabalhadores negros que residiam no perímetro do centro, em suma, a letra aborda ainda, a vida, as lutas, as experiências sociais, culturais, religiosas e de lazer desses grupos subalternos que passaram a residir e ocupar novos locais de difícil acesso na busca por sobrevivência.

Os caminhos que levam a Favela
 Vem do fundo do meu coração
 Redondeza da praça tão bela
 Pois chamado de Lago de São João
 Com a Urbanização de Janary
 Retirou todo mundo de lá...
 E deu o centro para elite se instalar
 Então a comunidade resolveu...
 Reerguer sua vida
 E na periferia morar
O marabaixo espia amor
A caixa swing refrão
Sou verde e rosa
Que Gertrudes abraçou
 Hoje canto com louvor...
 Sobre o manto da Santíssima Trindade
 É contando a noite
 Do pecó e Santa Cruz
 Me encantei com canta-galo

³⁴ PAZ, Adalberto. *Os mineiros da floresta: modernização, sociabilidade e a formação do caboclo-operário no início da mineração industrial amazônica*. Belém: Paka-Tatu, 2014, p.50.

Aí! Quanta saudade!
 Lá no Glicerão...
 O Oratório
 É garra e emoção [...]

O otimismo nacionalista de Janary Nunes tinha como cerne a crença na viabilidade do território federal moderno valendo-se de seus recursos minerais, extrativistas e da força produtiva dos trabalhadores. Essa atmosfera de otimismo e de centralização política era o meio de formar o *caboclo* em novo homem-capaz de buscar estratégias e formação de lógica capitalista em benefício próprio e da nação. Os versos do trecho do samba: “*Com a Urbanização de Janary/ retirou todo mundo de lá.../E deu o centro para elite se instalar*” salientam que o plano de construção de obras públicas era um dos componentes básicos do projeto de desenvolvimento que, na visão do governador, tiraria o Amapá do “atraso” socioeconômico de décadas anteriores, o que na prática beneficiava apenas as elites amapaenses.

Por outro lado, o cenário da população amapaense foi modificado. Alguns continuavam nas lutas diárias para chegar até o local de trabalho, sem perder a hora, sem decepcionar o patrão ou a empreiteira, enquanto outros estavam na correria da busca por trabalho; nas lutas contra a opressão ou sobrevivendo com as estratégias de busca pelo seu “ganha pão”. Apesar das labutas nas construções de casas, instituições, terraplenagem, aberturas de estradas, ruas e outras atividades, a população possuía algumas características comuns, tais quais: questões de religiosidade, momentos de prazer, de lazer e de esporte dos trabalhadores e moradores da ASA, que serão analisadas nas próximas seções.

Outro ponto que merece destaque nessa política de estruturação urbanística de Janary foram as providências tomadas para incentivar a exploração e exportação das riquezas naturais e melhorias sociais em regiões que necessitavam dos direitos básicos para a sobrevivência e trabalho, dessa forma, a estratégia foi convidar e contratar profissionais de confiança para compor o seu governo. O artigo publicado no *Jornal Diário do Amapá*³⁵, intitulado *Janary*

³⁵ O colunista e historiador Nilson Montoril, destaca em seu texto que outro lugar condigno fosse preparado para abrigar o gabinete do governador Janary Nunes. Seus primeiros assessores dividiram os espaços da Prefeitura de Macapá com a equipe de Jacy Jucá. A estrutura imediata de governo compreendeu uma Secretaria e sete Departamentos: Secretário Geral, advogado fazendário Raul Monteiro Valdez; Diretor do Departamento de Segurança Pública e Guarda Territorial, advogado e jornalista Paulo Eleutério Cavalcante de Albuquerque; Diretor de Saúde Pública, médico Pedro Lago da Costa Borges; Diretor de Educação e Cultura, advogado e professor Otávio Machado Mendonça; Diretor de Produção e Pesquisa, Arthur de Miranda Bastos; Diretor de Viação e Obras Públicas, engenheiro Hildegardo Nunes; Diretor de Administração, contabilista Paulo Moacyr de Carvalho; Diretor de Terras, Geografia e Estatística, agrônomo Oscar Leite Brasil. Posteriormente, os departamentos foram transformados em divisões e as atividades de geografia e estatísticas ficaram como competências da Divisão de Administração. Também foi criada a Superintendência dos Serviços Industriais e nomeado para comandá-la o senhor Elói Monteiro Nunes, tio de Janary Nunes. Em 1950, Janary, iniciou uma série de providências visando viabilizar a administração e encontrar formas de transformar o então território com possibilidades econômicas as pesquisas sobre o potencial mineral já apontavam riquezas no solo, com destaque para as jazidas de manganês na

Nunes e seus primeiros diretores, abordou as principais nomeações do governador, o qual posteriormente criou vários departamentos e divisões administrativas com o intuito de atender os anseios da população principalmente na área da educação e saúde pública. Campanhas para a construção de fossas, contratações de profissionais, postos de saúde, escolas, parcerias em projetos e campanhas para combater as doenças, mosquitos e proteção à saúde foram alguns dos serviços de prioridade, além disso, exigiu dos migrantes egressos do Nordeste e de outras regiões da Amazônia que viessem para o território munidos de mosquiteiros. O aviso era principalmente para aqueles que iriam compor a mão de obra proletarizada na capital e na parte interiorana, trabalhos em que não eram exigidas qualificações.

Os nordestinos que chegavam à Amazônia, dificilmente ou quase nunca voltaram às suas origens. Geralmente morriam do terrível “maleita ou impaludismo”, como chamavam a malária, ou então ficavam em áreas com atividades ligadas ao garimpo, extrativismo, mineração ou na construção civil no Amapá, construindo e cuidando da criação da família em uma terra para viver e sobreviver. Apesar dos planejamentos de urbanização, da ideia de progresso e de ações para suprir as necessidades da população amapaense, nem todos os trabalhadores se fixaram na capital, muitos buscavam novos caminhos em outras regiões do Amapá.

As características dessa prática de sobrevivência ficam ainda mais evidentes nas palavras de Amiraldo Bezerra, na narrativa *A margem esquerda do Amazonas*, que traz os personagens fictícios Rui e Virna, migrantes nordestinos que partiam para o recém-criado território do Amapá em busca de trabalho e de fortunas prometidas por meio dos discursos políticos e ideológicos de governantes conservadores, como percebemos a seguir:

Nessa leva, vieram também os nordestinos em grande quantidade, que se acomodaram não só nas ilhas do Pará, mas também nos muitos de Oiapoque, Amapá e nas localidades de Aporema, Lago Novo, Tartarugal Grande, Baixo Araguari e outros lugares tidos como região de muitos campos e lagos, propícios para a pecuária. Por lá ficaram até o final de suas vidas, deixando-nos a herança benigna de seus filhos e netos gente digna e composta de grandes amapaenses que nos enchem de orgulho. Como pouco estudo, mas alfabetizado, meu pai não optou pelo serviço público, preferiu trabalhar por conta própria como carpinteiro, na construção de casas de madeira, aproximadamente 98% das moradias daquela época. Seu bibi como era conhecido conquistando a preferência pelo seu trabalho de muita perfeição e pontualidade na entrega dos serviços que contratavam para construir, reforma ou ampliar casas. É bom lembrar, aqui fazemos justiça, aos abraços fortes e

Serra do Navio imediatamente contratou a companhia brasileira de engenharia para providenciar estudos para avaliar também o setor energético hidráulico, que viesse atender as necessidades imediatas de iluminação e visando instalação de indústrias. As pesquisas de viabilidade hidráulica apontavam os rios Oiapoque, Jari e Araguari, mas o Rio Araguari foi escolhido pelo potencial de volume d’água, visando satisfazer os futuros projetos que necessitariam de recrutamento de trabalhadores na ASA. *Diário do Amapá*, 06/10/2018, p.07.

vigorosos de um Hilário, João, Odérico, Tiago, Antônio, José, Erondino, todos da família Pereira Góes, que ergueram centenas de casas e mais casas para os moradores de Macapá. Não fosse por eles, muito teria deixado de ser feito na construção desta cidade. A vila de fazendinha, no seu início, foi totalmente erguida por esses braços, inclusive lá a tia Cecília, mãe dessa prole, morou por muito tempo, onde criança ainda, passávamos finais de semana.³⁶

Assim, os trabalhadores que chegavam e habitavam o território federal, entre os anos 1930 até o 1990, eram de diversas regiões do Brasil. Os historiadores Sidney Lobato, Adalberto Paz, Paulo Cambraia entre outros, em suas investigações, apontam a origem do operariado amapaense. Muito antes de se tornarem operários da construção civil, de empresas minerais ou serem contratados em serviços públicos ou particulares, esses migrantes ou moradores amapaenses de áreas dispersas do Amapá, em sua maioria, eram lavradores, garimpeiros, extrativistas, ribeirinhos, meeiros, pescadores ou caçadores que, em vários momentos da história, tornaram-se figuras estratégicas, integrando uma rede capitalista conectada aos interesse estatais, porém, especificamente os trabalhadores da construção civil, de rodovias, estradas e ramais desenvolviam mais de uma atividade durante o ano, às vezes, de origem local ou assalariada. Os trabalhadores assalariados vivenciavam um processo de trabalho baseado em hostilidades promovidas pelas empreiteiras ou representantes dos canteiros de obras.

Fotografia 4-Grupo Escolar em Calçoene, em construção na década em 1940.



Fonte: Reis, 1949.

³⁶ BEZERRA, Amiraldo. *A margem esquerda do Amazonas...* Op. cit., p.18.

O Grupo Escolar de Calçoene fez parte do projeto governamental de Janary Nunes, que considerava essencial estender as construções de obras públicas principalmente na área de saúde e educação. Esse setor concentrou maior número de trabalhadores recrutados em diversos povoados, agrovilas e comunidades distante de Macapá. A aprovação dessa construção recebeu imediato apoio dos moradores e de autoridades locais, pois a “contratação” favorecia os próprios moradores.

Em *Fatos importantes ocorridos no Amapá: Município de Calçoene*, o pesquisador Coracy S. Barbosa destacou que: “lavradores, pescadores, caçadores e garimpeiros que residiam próximo aos igarapés, rios e lagos foram incluídas as atividades braçais principalmente na abertura de ramais, estradas, construções de pontes e escolas, e muitas mercadorias chegavam em grande quantidade trazidas pelas embarcações que faziam linha normal entre Calçoene até o Amapá”³⁷. Pode-se argumentar, por exemplo, que, embora o número de trabalhadores acionados pelo setor da construção civil tivesse aumentado nas áreas distantes de Macapá, os empreendimentos de pequeno porte não atendiam as necessidades e as demandas das comunidades ribeirinhas, as quais acabavam buscando o sustento nas matas e rios através da caça e pesca, como mostra a fotografia 5.

Fotografia 5-Grupos de migrantes nordestinos instalados próximos a Br-156, na vila de Tartarugalzinho-(1981)



Fonte: Arquivo da PMT-2021.

³⁷ BARBOSA, Coracy S. *Fatos Importantes ocorridos no Amapá: Município de Calçoene*. UEAP-PROGRAD, Biblioteca Central, Macapá, 2013, p.28.

Essas peculiaridades registradas são percebidas durante algumas entrevistas e na leitura de imagens ou fotografias, inclusive em momentos de desabafos, gestos de alegria, emoção e tristeza. A fotografia 5 registra o hábito de reuniões de trabalhadores e momentos de recreação durante a distribuição da carne de anta. A caça e a pesca estão entrelaçadas em suas vidas de modo que, até em outros momentos decorrentes de seu cotidiano, elas fazem alguma ligação com as relações trabalhistas no campo. Aqui podemos fazer uma analogia entre aqueles que caçam e aquelas que preparam a carne para as possíveis refeições. Paul Thompson aponta o aproveitamento do tempo de forma diferenciada, segundo as atribuições familiares dos sujeitos sociais da região estudada, pois, enquanto os caçadores aproveitam as horas noturnas para montar as armadilhas, algumas mulheres assumem o papel doméstico e maternal.³⁸

Grande parte dos posseiros, lavradores e pescadores que atuaram na construção civil ou prestaram serviços eram dos Estados do Pará e Maranhão. Os que entrevistei, no município do Amapá, eram ex-operários, filhos (as), neto (as) ou parentes daqueles trabalhadores que sofreram influência dos planos do governo federal para atrair trabalhadores em “oferta” de trabalho na Base Aérea do Amapá, construção de barracões, residências e vilas para os soldados estadunidenses na década de 1940. Posteriormente muitos deles se deslocaram para a Serra do Navio quando souberam dos primeiros anúncios publicados em jornais a respeito de emprego na ICOMI e, em seguida, na construção da ferrovia, a partir de 1954.

Em entrevista realizada com o Sr. Antônio Carlos Pires Penha, (maranhense, 78 anos, lavrador, casado, residente na localidade de Cujubim, município de Pracuuba), aos 13 anos migrou para o Amapá, conforme o trecho a seguir:

Em Tutóia, o meu pai trabalhava nas terras que pertencia aos moradores da agrovila. Nesse local, não tinha abertura de estrada e nem ramais, a gente abria a passagem de terra, e lá a roça era feito, com ajuda familiar, mas, no final do ano de 1942 os lotes começaram a ser comercializados aos fazendeiros maranhenses, que levou muitos agricultores abandonarem suas terras motivado por tensões. Daí algumas famílias resolveram buscar a esperança em empregos na Amazônia. Meu avô é alguns parentes vieram para o Amapá, lá trabalhou até em 1950, como cortador de madeira para a construção de casas e residências dos soldados estadunidense.³⁹

Na narrativa, podemos observar dois ou mais contextos diferentes, evidenciando o período anterior à 1942 em que não havia nesse povoado tensões no campo, e os “posseiros” possuíam terras como sua “propriedade”, e essas terras eram livres para cultivo e plantações.

³⁸ THOMPSON, Paul. *A voz do passado: História oral*: Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992, p.130.

³⁹ Entrevista de Antônio Carlos Pires Penha, cedida no dia 03 de fevereiro de 2020.

No entanto, a narrativa do entrevistado deixa evidente que o avanço do capitalismo e o crescimento das grandes empresas e dos latifúndios configuram dois motivos que levaram pessoas a se deslocarem para a Amazônia. No período que chegou ao município do Amapá, ainda não havia se acentuado, no território federal, as tensões e as disputas pela posse de terra. Apesar do migrante sonhar com um pedaço de terra, um dos primeiros objetivos de muitos grupos sociais era a busca por trabalho e dinheiro.

Após concluir seus “contratos” de trabalho ou execução de obra, naturalmente alguns trabalhadores não se consolidavam nas atividades de construção civil em meio as florestas e aos campos de várzeas e retornavam aos ofícios de origem, assim como buscavam outras atividades no campo. Enquanto outros, por sua vez, se movimentavam e circulavam diferentemente na busca por trabalho nos canteiros de obras.

Os aspectos de tensões no campo aumentaram com o avanço das empresas e construtoras de construção civil, os camponeses e trabalhadores sentiram-se prejudicados pela exploração do trabalho e de muitos lotes de terras doado pelo governo aos empresários muito antes da construção da rodovia. Mais precisamente no final da década de 1940, que o governador Janary Nunes executou uma proposta de colonização, no trecho da ASA, que contou com sua equipe técnica e administrativa, entrando em conflito com os moradores. A abertura da Br-15 ou Trans-Amapá resultaria em um grande sistema que executaria várias atividades econômicas, minerais e extrativistas, como, por exemplo, a ICOMI, a Jari Florestal, Agropecuária Ltda; a construção de uma *hidrelétrica no povoado do Paredão*⁴⁰, em Ferreira Gomes, e determinaria a entrada de vários trabalhadores para executarem atividades perigosas nas matas.

⁴⁰ Em 23 de junho de 1954, foi aprovada a primeira ordem do Governo Federal através do decreto n° 35.701, atribuindo ao GTA a incumbência de promover o aproveitamento da energia hidráulica da cachoeira do Paredão. Nesse ano, contratou-se os serviços da Firma Servix Engenharia para executar o anteprojeto, posteriormente à lei, n° 2.740 de 02 de março de 1956, que autorizou o governo a criar Companhia de Eletricidade do Amapá- CEA, com o objetivo de construir e explorar os sistemas de produção, transmissão e distribuição de energia elétrica no território do Amapá, visando basicamente promover as medidas necessárias para expansão do mercado de energia elétrica, prevendo e estimulando a criação de um parque industrial. A firma Servix Engenharia recrutou, entre 1960 e 1961, aproximadamente 213 operários, sendo 25 mulheres e 188 homens com diversas funções da construção civil. A CEA iniciou estudos aerofotogramétrico e topográfico, de forma que a companhia abriu concorrência pública para execução do projeto que previa uma potência de 180.000kw, empenhado pelo o deputado Coaracy Nunes para a execução dessa grandiosa obra. A obra da hidrelétrica Coaracy Nunes foi iniciada em 1961, pela Empresa Techint, sob a fiscalização da construtora Grubima. Por falta de recursos, a obra foi parcialmente paralisada em agosto de 1963.

Fotografia 6- Trabalhadores no corte de árvores para abertura de ramais próximo ao Rio Tracajatuba (1989).



Fonte: Manoel de Jesus (05 de maio de 2021).

Por isso, tornou-se imprescindível as instalações de barracões e canteiros de obra para o recrutamento de *mateiros*⁴¹, cortadores de madeiras, braçais para derrubar as matas, árvores, capins e avançar por lagos, lagoas e rios. Esse registro do avanço na construção da rodovia é apresentado nos relatos de Enoc Castro da Rocha, (paraense, 76 anos, aposentado, viúvo, analfabeto e residente no bairro Pacoval, em Macapá). Ele fala dos seus obstáculos como lenhador e mateiro, trabalhando nas áreas inundáveis e das suas dificuldades, tal como dos recrutados, para efetivar o trabalho nas matas entre o bairro da favela até o atual Marabaixo.

Cheguei da localidade de Jupati, no município de Afuá, e fui trabalhar na área intransitável que havia muitos lagos e matas. Nos primeiros 10 km, dessa estrada não havia moradores. Naquela época, a origem da Br-15 foi o local que hoje é maternidade Mãe Luzia local, não tínhamos máquinas de motores, as carroças eram os transportes para levar os trabalhadores entre a atual Avenida Padre Júlio Maria Lombaerd e até Lagoas dos Índios. Ao contrário que era anunciado pela imprensa apoiado pelo governador de Janary, que afirmava que os trabalhadores estavam satisfeitos, mas naquele período um amigo que já faleceu em 1994, reclamava para o patrão, que o trecho próximo do bairro Alvorada, essa estrada passava por dentro de um campo, e tivemos que fazer abertura para desviar o curso d'água, não havia equipamentos para proteções de vários trabalhadores. Minha vida foi abrir os ramais, as vezes ameaçados pelos responsáveis de obras ou até mesmo de fazendeiros.⁴²

⁴¹ Trabalhador florestal que executava atividades rudimentares no corte manual de árvores para diversas funções, tais como: abertura de ramais, estradas, construção civil ou comercialização das madeiras extraídas.

⁴² Entrevista de Enoc Castro da Rocha, cedida no dia 30 de julho de 2022.

Podemos afirmar que esse é um relato de desabafo de um trabalhador que viveu para a construção da rodovia no trecho centro de Macapá até próximo o que hoje chamamos de quilômetro 9, registrando desilusões e insatisfação. Entretanto, o depoimento do entrevistado deixa claro que havia insatisfação dos trabalhadores em relação à gestão de Janary especialmente contra o seu modo de atuar nesses canteiros obras, sem se preocupar com a segurança e a saída dos operários. É interessante destacar que não há registros dessas queixas contra o governador nos periódicos e jornais amapaenses da época. De fato, existia nessa área entre o atual bairro de Marabaixo até a localidade Currálinho, uma concentração de fazendas e matadouros.

Esses lotes “privados” tinham efeitos da estrutura organizacional da chamada “cidade moderna”, mas na prática não havia passividade, não havia interesses de buscar melhorias para os trabalhadores, além disso, quando havia uma tensão nos canteiros de obras, a imprensa macapaense repudiava as reclamações dos obreiros. O entrevistado afirma ainda que não havia um bom sistema de drenagem para abertura da estrada de terra. Os campos inundáveis tornaram-se grandes obstáculos em vários trechos, além disso, sem uma drenagem eficiente, as condições técnicas das estradas traziam sempre novos problemas como alagamentos e atoleiros, justificado pela quantidade de água nos locais desbravados.

O *Jornal Diário do Amapá* na coluna do professor Nilson Montoril, intitulado *As estradas incipientes da rodovia Macapá- Clevelândia nos tempos de Janary*, aborda o avanço das ações de obras de construção de ramais e vicinais com o recrutamento de trabalhadores. O traçado original da Br-156, Trans-Amapá ou Macapá-Clevelândia apresenta hoje apenas um simbolismo, de erguer um monumento de reconhecimento do início dessa rodovia em frente ao Supermercado Fortaleza da Zona Norte. A partir da nomeação do capitão Janary Gentil Nunes, houve o projeto de ligação de Macapá à Oiapoque. O início da construção dessa rodovia iniciou-se na área do pouso dos aviões próximo ao clube Esporte Clube Macapá, que ainda não havia sido construído. Essa abertura tinha como símbolo dois pilares de concreto com uma corrente em frente a área do clube, de lá, seguia pela Duca Serra, na qual foram construídos dois pilares de madeira, sendo que um da Lagoa do Índios, passando pelos bairros Marabaixos (Zona Oeste de Macapá), avançando para a direita onde havia criadores de gados que exigiam do Janary essa abertura até o Km 25, com o objetivo de comercializarem a carne nos povoados do Curiaú e nos povoados de Santana. Janary buscava uma nova trajetória, mas as dificuldades eram encontradas depois do Laguinho sobretudo do Lago do Pacoval, o qual atravessara para o norte, que hoje é o bairro São Lázaro, onde havia fazendas particulares como a da Dona Chiquita

Rolla, oriunda do Baixo Araguari, e a do Sr. José Almeida. Ambos não permitiam “invasores” e “andarilhos” invadindo suas propriedades.⁴³

Ao analisarmos o artigo publicado pelo jornalista, percebemos o quanto as informações não mostram as verdadeiras condições dos trabalhadores, ou seja, aqueles que abriram os caminhos pelo trecho da Duca Serra até o quilômetro 25. Um fato relevante desse periódico sobre os lotes de terras é que, passando o lago do Pacoval, havia criadores de gados e suínos e que não era permitida a circulação de pessoas, com exceção dos trabalhadores que desempenhavam suas atividades na fazenda. Dois aspectos centrais estão presentes nesse texto jornalístico: primeiro, a gênese da construção da Br-156 e seus variados nomes; segundo que a construção dessa estrada atendia os interesses dos políticos locais e proprietários de fazenda, sendo que o ideal era abrir outras estradas que possibilitassem o acesso às localidades do Macapá rural.

O senhor Enoc Castro da Rocha, por exemplo, ao ser interrogado sobre o motivo que o levou a buscar emprego do corte de madeiras para abertura de estradas vicinais, afirmou que construir uma estrada do Lago do Pacoval até o Curiaú diminuiria o caminho percorrido para os criadores de gado, marreteiros e comerciantes. Para esses moradores e criadores de gado, o caminho vindo da Zona Oeste, passando pelo quilômetro nove até a entrada do quilômetro vinte e seis era uma trajetória longa e com difícil acesso para as estratégias econômicas locais. Uma mudança substantiva observada no padrão dos moradores pós-1950 foi o deslocamento espacial na busca por trabalho nas construções de rodovias, enfrentando as florestas, cerrados e campos inundáveis, superando rios caudalosos, chuvas abundantes, solos pantanosos, lutando pelas melhorias e protestando contra critérios adotados nos canteiros de obras, em trechos da rodovia das empreiteiras, sem a devida preocupação com os operários que, em virtude disso, fizeram denúncias e abriram processos trabalhistas.

O tema envolvendo trabalhadores de rodovias, na história recente da Amazônia, vem sendo analisado desde os anos 1940 e 1960 e apresentando relações de tensões, precarização e re-existência, tendo início no governo de Janary Nunes, na cidade de Macapá, e se deslocando para o campo pós-1950. Consideramos, portanto, que aqueles que trabalharam na abertura da estrada no Amapá tiveram grandes dificuldades em galgar posições privilegiadas nas profissões da construção civil. Tudo isso possibilitou que eles procurassem outros ofícios que seriam indispensáveis para a sobrevivência no interior da Amazônia.

⁴³ As estradas incipientes da rodovia Macapá- Clevelândia nos tempos de Janary. *Diário do Amapá*, 15/10/2000.

A gestão de Janary Nunes foi incipiente no planejamento estrutural que atendesse os principais problemas das outras localidades do território. Para o historiador, “a ausência conhecimento científico sobre o Amapá, gerou projeções arriscadas. A política de colonização-planejada com grande euforia e levada a cabo com a firme fé no poder da racionalidade técnica-descambou numa experiência cheia de precariedades, longe do controle e da previsibilidade”⁴⁴. O fragmento abaixo do senhor Idelgal Vaz Moreira (amapaense, 83 anos, pescador, agricultor, casado, analfabeto e residente, na localidade de Lago de Duas Bocas, no município do Amapá), nos permite perceber as condições sociais e a mobilidade espacial das populações rurais que buscavam estratégias de sobrevivência em lugares de difícil acesso na ASA, já que não havia interesse do governador territorial em resolver problemas como distribuição de terras, oferta de trabalho e melhorias de vida.

Em 1952 meu pai e eu atravessamos a mata do Lago Novo até Terra Firme levando com nós um cavalo e um saco de farinha de mandioca, o nosso destino era viajar para a região do Araguari, aonde na fazenda do senhor Aurélio Dantas havia uma taberna que comercializava café. Chegando no vilarejo de Terra Firme, resolvemos pegar uma embarcação para chegar ao local desejado. Depois de 5 horas de viagem, chegamos na fazenda do Dantas, lá havia alguns trabalhadores que estavam derrubando as matas para a abrir caminho para a construção da Br-15, era sábado de muita chuva, e todos descontraídos esperando os ganhos quinzenais do patrão. Nesse grupo havia apenas uma mulher, a cozinheira, e dezoito homens que desempenhavam as funções de serventes, vaqueiros, carpinteiros e pedreiros, sendo em sua maioria nordestinos. Depois que vendemos a farinha para o dono de taberna, compramos o açúcar e o café para levar para a casa, eu aproveitei para falar com o responsável da obra, se havia uma vaga para trabalhar. A conversa demorou apenas sete minutos, e o responsável me deu uma oportunidade. Ali eu despedia do meu pai em três meses de trabalho, pois aquele momento era a oportunidade de ganhar um dinheiro extra, pois no Lago Novo vivíamos na linha de pobreza, se alimentando do peixe seco e da comida da roça.⁴⁵

Com base na entrevista realizada com o Sr. Idelgal Vaz Moreira, muito antes de chegarem os primeiros migrantes no trecho da construção da Br-156, na década de 1940, já havia camponeses e posseiros na área. É possível afirmar nesse relato que a agricultura camponesa utilizava várias estratégias para a sobrevivência, tal como a produção de farinha no município do Amapá que era comercializada no baixo do rio Araguari. Nessa área, podemos afirmar que as comunidades rurais vivenciavam a autonomia em seus territórios e que, apesar da expansão do capital no campo da ASA, esses trabalhadores, em certos períodos, prestavam

⁴⁴ LOBATO. Sidney da Silva. *A cidade dos trabalhadores...Op. cit.*, p.61.

⁴⁵ Entrevista de Idelgal Vaz Moreira, cedida no dia 17 de maio de 2022.

serviços nas empresas estatais, assim como outrora buscavam estratégias de sobrevivência em seus roçados ou na combinação de outros métodos de produção. Essa situação foi encontrada ainda nos relatos orais, como podemos observar na narrativa do Sr. Idelgal Vaz Moreira:

Apesar de obter um pouco de ganho para manter a sobrevivência, o trabalho no canteiro de obras era cansativo, as condições diárias das vias eram precárias, devido a quantidade de chuvas, e a terra batida e molhada dificultava a abertura da mata e no corte de madeira. No primeiro mês de trabalho, a minha função juntamente com mais quatro trabalhadores era entrar nos campos de várzeas, e derrubar as árvores de *anani* e *andiroba* para as construções de barracas e pontes. Esse serviço não era fácil, por que os locais dessa aonde ficavam essas madeiras eram distantes e havia muitos igarapés que dificultavam o transporte de madeira, outra desvantagem para o nosso trabalho era que essas madeiras ficavam localizadas em terras de lavradores, e algumas vezes fomos ameaçados pelos donos. A partir de então, começou a ter rixas entre essas pessoas e os donos de empresas, e passaram a ser recorrentes nessas áreas, e muitas das vezes quem pagava o “pato” era quem era mandado pelo dono da empreiteira ou responsável da obra. Foi nesse período que um dono de um lote no ramal do Entre Rios utilizou sua arma de fogo para dizer que as madeiras seriam liberadas se a empreiteira ou encarregado pagassem pela saída. Esse fato era frequente no trecho da construção rodoviária amapaense, que me levou eu abandonar esse trabalho por falta de segurança da empresa, e retornei ao trabalho na plantação de mandioca e pescaria no Lago Novo.⁴⁶

A declaração das estratégias de sobrevivência do Sr. Idelgal é fortemente marcada por idas e vindas do capital estrangeiros e nacional na ASA. Segundo ele, o motivo da sua saída da empreiteira foi a forma do dono da empresa de lidar com os conflitos presente no campo. Ressalta ainda que não havia uma política de proteção ao trabalhador e sim cobranças no sentido que deveriam produzir diariamente resultados favoráveis para a expansão do trecho rodoviário. Em muitas situações, as relações de poder geradas nos seios dos grupos subordinados não favoreciam os trabalhadores, levando muitos a buscarem novos meios de sobrevivência ou a retornarem ao trabalho de roça na esperança de buscar rendas. Um terceiro grupo resistia à lama, à poeira e ao isolamento no cerrado e na floresta, nas atividades de abertura de estradas, com a finalidade de conseguirem terras para garantir o sustento da família.

Nesse trecho do pronunciamento do entrevistado, podemos perceber que as empreiteiras de construção civil surgem como símbolo do “desenvolvimento na Amazônia” no período varguista. No entanto, elas incorporam uma dupla ameaça no campo. A primeira proveniente da “oferta de trabalho”, na qual esses trabalhadores não desfrutavam de vantagens nos canteiros, onde as injustiças eram frequentes, ou seja, havia uma população explorada e desiludida das

⁴⁶ Entrevista cedida no dia 17 de maio de 2022 (já citada).

condições de trabalho. A segunda está relacionada a cada etapa desse projeto governamental, desde a extração da madeira até a pavimentação, que gerou conflitos entre as empreiteiras e as pequenas propriedades rurais localizadas na ASA. Destarte, apesar da implantação atender os interesses empresariais, ela partia dos camponeses que, por sua vez, utilizavam estratégias para resistir às imposições do capital no campo, como, por exemplo, através de resistências, enquanto outros lutavam por meio de reivindicações e tentativas visando pela posse de terra.

Dentre essas estratégias, podemos citar a profícua produção do sociólogo Martins, que enfatiza que é frequente o questionamento de como as famílias camponesas se desenvolvem economicamente dentro do capitalismo. É certo que elas utilizam as formas não capitalistas para desenvolverem suas atividades, desta forma, para poder manter-se em um regime de economia familiar, diferenciando-se da economia de mercado. A sociedade atual, capitalista em sua natureza, não consegue exprimir compreensão em torno dessa economia.⁴⁷

O processo histórico da construção das rodovias tornou-se relevante para a História Social, sobretudo em relação aos trabalhadores que buscavam “novas terras” e renda segura para manter a família. Do ponto de vista econômico, a construção de rodovias na ASA se constituiu em um sistema de atividades que possibilitou certa rentabilidade para os moradores e operários. Como um empreendimento em si mesmo, o projeto de rodoviarismo não iniciava apenas com a instalações dos trabalhos ou com a abertura de estrada, e sim da organização através de um grande sistema de trabalho. De modo geral, a política de Vargas e posteriormente os governos militares se organizavam para utilizar meios para atrair uma multidão de trabalhadores em canteiros de obras na construção de rodovias na Amazônia.

Nesse sentido, seria apropriado observarmos inicialmente alguns dispositivos utilizados nas relações de interesses em torno da construção das rodovias, estabelecidos entre o governo federal e as empreiteira, as quais estabeleciam o direito por meio de “*contratos de concessão*”⁴⁸ com diretrizes que orientavam abrir e construir rodovias em plena floresta amazônica. De fato, essa relação só traçava um jogo de interesse que envolvia troca de favores e privilégios para a execução das obras. Assim, constava que, em último plano desse grande empreendimento,

⁴⁷ MARTINS, José de Souza. *A caminhada no chão da noite*. Emancipação política e libertação nos movimentos sociais no campo. São Paulo: Hucitec, 1998.

⁴⁸ Essa rodovia entre corta uma importante faixa de fronteira que, em décadas passadas, foi alvo de acordos fronteiriços e que, na década de 70, o seu objetivo geopolítico era de integração territorial e efetivar a ocupação do território que possibilitaria a ligação entre a capital Macapá até a fronteira da Guiana Francesa, o que estabeleceu uma série de contratação entre o governo federal e empreiteiras para a execução de obras para construções de pontes e terraplenagem. Ver: NETO, Thiago Oliveira. *As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica*. *Confins* [En ligne], 501/ 2019, mis en ligne le 09 septembre 2019, consulté le 04 de jun. 2022. URL: <http://journals.openedition.org/confins/21176> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/confins.21176>.

estavam, sem dúvida, os trabalhadores recrutados e aqueles que buscavam meios para a sobrevivência no deslocamento nas margens das rodovias.

Trabalhadores e trabalhadoras da construção da Rodovia Br-156 fazem parte do Mundo do Trabalho do desenvolvimento de um avento ou criação de uma cidade, tal qual de uma rede de interesse que se beneficiava da força trabalho dos mais necessitados. O governo federal empreendeu esforços para a chamada deles e de migrantes em diversas atividades no campo. Fica bem claro que os discursos governamentais proferidos pelos presidentes militares constroem uma narrativa sobre a “*vocação econômica*”⁴⁹ da Amazônia e estão diretamente relacionados com a noção de desbravamento. Independente das necessidades do século XX, um dos fatores para que ocorresse a chegada do trabalho braçal foi o anseio da abertura de estradas e ramais para vingar a conexão entre cidades e economias.

Nesse sentido, o discurso faz parte do plano de metas do governo que traz a proposta de expansão do mercado estrangeiro e nacional, principalmente como forma de resolução dos problemas sociais, do “vazio demográfico”, justificado também pelo grande espaço geográfico dessa região. Conforme Camera Filho e Klauck⁵⁰, Médici adotava uma teoria sobre a Amazônia como uma região inabitada, desconhecida e que não contribuía para o aquecimento da economia do país e que o próprio Estado não tinha conhecimento dessa vasta região:

A Amazônia ainda não encontrou sua vocação econômica. O café e o cacau, a madeira e a borracha, o boi, a juta e a castanha têm sido momentos passageiros de riqueza; momentos que não trouxeram mais duradouras mudanças na infraestrutura e socioeconômica. Não encontrou a Amazônia a sua vocação porque, sendo mais da metade do Brasil, não se fez ainda de todo conhecida.⁵¹

Há ainda outras razões apresentadas para os efeitos negativos gerados pela pouca exploração da Amazônia, mas elas são justificadas pela implantação da colonização que beneficiou o capitalismo no campo que, por sua vez, entrou em choque com núcleos

⁴⁹ O termo utilizado refere-se a um apelo governamental em definir a Amazônia como uma área que pode atender todas as peculiaridades de sua população, porém, para atingir o mercado nacional, necessita da intervenção militar no planejamento organizacional. Segundo Médici, o reforçamento do papel dos militares (Exército e Força Aérea) como importantes agentes da integração amazônica.

⁵⁰ CAMERA FILHO, Milton Mauad de Carvalho; KLAUCK, Andressa Fabrina. *Esquecimento e silêncio: dimensões discursivas terra sem homens para homens sem-terra: Amazônia esvaziada*. VII Simpósio Mundial de Estudos de Língua Portuguesa. Porto de Galinhas-PE, Brasil, 2019, p.4435-4442.

⁵¹ Discurso do Presidente Emílio Garrastazu Médici, no dia oito de outubro de 1970, intitulado *Ato de fé na Amazônia*. Biblioteca da Presidência da República. Em sua introdução, o presidente diz: Venho à Amazônia sob o signo da fé. Venho para estar com o povo na romaria do Círio e confluir com ele na mesma corrente das ruas de Belém. Venho para trazer à gente desta terra a crença de meu Governo e o entusiasmo do Brasil inteiro nos destinos da Amazônia. E, por isso mesmo, quero ser, aqui, mais do que nunca, realista e verdadeiro, para não ser, um instante sequer, messiânico, fantasista ou promotor, na terra em que tudo sempre se permitiu à imaginação.

populacionais em diversos locais da região amazônica. Esses efeitos são presentes no Território Federal do Amapá-TFA, uma área que gira em torno de oligarquias locais no que tange a economia e a representação política controlada pelo exército. Nessa perspectiva, militares são vistos estritamente como o Aparelho Repressor de Estado.⁵²

Esse aparelho repressor não levou em conta a natureza do homem amazônida no processo de trabalho nem na construção de diversos empreendimentos. O incentivo dado ao capital nacional e internacional era para que a floresta pudesse ser desmatada. As árvores deveriam ser transformadas em madeira, desta forma, abriram-se espaços para criação de gado bovino, produção de carvão, implantação de grandes projetos de soja, eucalipto, pinho, dendê, coco, além da construção de hidrelétricas, siderúrgicas, áreas portuárias entre outros grandes investimentos⁵³.

O livro intitulado “*Conflitos sociais e a formação da Amazônia*”, de Marianne Schminck e Charles Wood, inevitavelmente se tornou um clássico das ciências sociais e humanas. Ele apresentou o ideal dos governos militares até a transição para a Nova República, no fim da década de 1980, imposto por uma política de repressão que contribuiu para as transformações vividas por trabalhadores e habitantes da região.

A Amazônia desempenhou um papel especial no plano geral de desenvolvimento do regime. A riqueza dos recursos existentes, ainda inexplorados, e os grandes territórios pouco povoados, na Amazônia, fizeram com que a região fosse considerada um bom lugar para absorver investimentos de capital e excedente de mão de obra originários de outras partes do país. Além do mais, os critérios geopolíticos que figuraram com tanta proeminência na visão dos militares determinaram a necessidade urgente de povoar áreas vulneráveis ao longo das fronteiras internacionais, localizadas ao norte do Brasil. Esses objetivos deveriam ser atingidos por meio de fomento a migração e colonização, assim como incentivos financeiros para investimento do capital privado na região. A intenção dos militares, na expressão do ilustre estrategista do regime, General Golbery do Couto e Silva, era “inundar a floresta amazônica com civilização”.⁵⁴

A colonização na Amazônia, a partir da década de 1950, levou os pesquisadores da área de ciências humanas a se dedicarem aos debates da temática da fronteira. O primeiro grupo

⁵² Sobre o aparelho repressivo, as ações e o modo como as prisões eram executadas, ignorando as leis constitucionais, ver: ALTHUSSER, Louis. *Aparelhos ideológicos de estado: Nota sobre os aparelhos ideológicos de estado*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 2007.

⁵³ SACRAMENTO, Elias Diniz. *Processos de resistência na Amazônia nos tempos da Ditadura Civil-Militar: entre a memória e a história*. Revista Moara. Edição 44 – jul - dez 2015, Estudos Literários, p. 105.

⁵⁴ SCHMINK, Marianne; WOOD, Charles H. *Conflitos sociais e a formação da Amazônia*. Tradução de Noemi Miyasaka Porro e Raimundo Moura. Belém: EDUFPA, 2012. 496: p. 101-102.

buscou observar o fenômeno e procurou investigar todo o processo que norteou a ampliação da fronteira. Por outro lado, outros optaram pela abordagem que privilegiou a compreensão da expansão do capitalismo não só territorial, mas também da compreensão de relações sociais, tensões, diversidades culturais, da desarticulação do camponês e, sobretudo, dos trabalhadores que buscavam empregos e ocupação de terras em torno das rodovias.

Por “*fronteira*”, os autores Schmink e Wood entendem uma região liminar no contexto da ocupação por agentes econômicos capitalistas. Trata-se de um cenário de dinâmicas territoriais que se deu a partir do Segundo Plano de Desenvolvimento Nacional (1975-1979), embalado por uma lógica de empreendimentos, tal como a construção de rodovias, em suma, baseado em pontos focais setoriais separados, como a extração de recursos minerais ou áreas de criação de gado com possível processo industrial.

Na análise de Ianni, a partir da década de 1960, iniciou-se a monopolização da propriedade. Os avanços das empresas pela Amazônia resultaram em conflitos agrários, e os problemas aumentaram com o fluxo de migrantes atraídos pelas ofertas de trabalho e da política de colonização dirigida. Consequentemente, instalaram-se nessa região construtoras e outros grupos empresariais que objetivavam grandes lucros através da utilização da terra para as diversas atividades no campo. O autor descreve que a “*fronteira do capitalismo na Amazônia*”, nesse período, adotou um padrão acelerado nas relações de produção, incluindo as forças produtivas com a criação de órgãos e a implementação de programas para as fiscalizações, assim como incentivos econômicos e fiscais.⁵⁵

Os estudos de fronteira, para o pesquisador Ariovaldo Umbelino de Oliveira, deram-se através de acordos políticos entre o governo militar e os grandes grupos privados norte-americanos e buscaram trazer à tona a participação de personagens que ocupavam ou passariam a ocupar um lugar de destaque no Estado brasileiro e/ou nas grandes companhias multinacionais imperialistas. O autor destaca ainda que a implantação do Programa de Integração Nacional-PIN foi um ponto culminante para o avanço do capital mundial na Amazônia. Essa visão mostrou-se presente nas literaturas que apontam de forma explícita as comercializações e vendas de terras da Amazônia para o capital internacional através de acordos necessários para a manutenção de uma política intervencionista militar.⁵⁶

⁵⁵ IANNI, Otávio. A transformação da terra em mercadoria. In: *História social da terra e da luta pela terra numa área da Amazônia*. Op. cit., p. 153-163.

⁵⁶ OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *A questão da aquisição de terras por estrangeiros no Brasil - um retorno aos dossiês*. Agrária, São Paulo, nº. 12, pp. 3-113, 2010.

Os efeitos dessa expansão de política intervencionista ocorreram nos municípios do Pará e do Amapá:

O Projeto Jari do multimilionário Daniel K. Ludwig foi implantado no vale do rio Jari na divisa do Pará e do Amapá com seus mais de 4,6 milhões de hectares divididos em dois imóveis registrados no Cadastro do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária-INCRA como Jari Florestal e Agropecuária Ltda com 2.918.829 hectares e Cia Florestal Monte Dourado com 1.682.227 hectares. Em Almerim no Pará, o National Bulk Carriers obtinha do governo militar 1.250.000 hectares e a Georgia Pacific conseguia 400.000 hectares em Portel e Melgaço também no Pará.⁵⁷

O projeto instalado no Vale do Jari tornou-se o maior latifúndio da Amazônia, possibilitando a migração de milhares de trabalhadores na busca por terra e trabalho. Estudiosos de ciências sociais e humanas investigam o movimento da acumulação capitalista, baseados nos estudos de fronteira que conseqüentemente semearam a primeira favela do Amapá. Uma política de favelização de camponeses expropriados da terra como produto de uma política de estado que faz avançar o latifúndio sobre suas terras ou passam a ser atraídos, dentro de seu marasmo, pela ilusão da fortuna nas grandes empresas regionais. Essas contradições são presentes em diversos empreendimentos, nos quais de um lado está a exploração dos recursos, do outro o abandono da população rural no seu *laissez faire*. Há um desprezo dos representantes políticos amapaenses.

Enquanto isso o governo amapaense, ao mesmo tempo em que desenvolve uma política concentrada na urbanização da capital e no reaparelhamento de sua máquina administrativa, marginalizando a infraestrutura social e os setores produtivos da zona rural, apresenta o Amapá, em muitos de seus documentos, como uma região potencial de recursos. Ao gesta-se essa política que coloca o Amapá como gerador de divisas de destacada posição estratégica na América do Sul, repete-se a estratégia de uma prática histórica na sua relação com o poder político internacional, o qual chega até a determinar, por exemplo, que exerça papel de entreposto de guerra como ocorreu na segunda grande guerra mundial.⁵⁸

Na prática, empresas estrangeiras na Amazônia Setentrional, principalmente a partir de 1960, passaram a ser o ponto de destino de grupos de fazendeiros e investidores financeiros que almejavam atuar na aquisição de terras rurais, enquanto as populações amazônicas viviam em condições precárias, cultivadas pela ordem política. Raiol ressalta que a presença militar moveu um vazio político na população amapaense. Esse vazio não veio apenas com o aniquilamento

⁵⁷ OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *A questão da aquisição de terras por estrangeiros no Brasil ...Op. cit.*, p.5.

⁵⁸ RAIOL, Osvaldino. *A utopia da terra na fronteira da Amazônia: A geopolítica e o conflito pela posse da terra no Amapá*. Macapá, Editora Gráfica O DIA Ltda, 1992, p.26-27.

do que restou de algumas possibilidades de surgimento de movimento político na fronteira, mas da própria inapetência administrativa do governo amapaense que, no descumprimento de suas funções, executou contraditoriamente os objetivos dessa militarização.⁵⁹

Mas é assim mesmo que esta militarização da fronteira, ao se especializar na política do desenvolvimento com segurança nacional, põe em desacordo a política administrativa dos próprios interesses desse desenvolvimento. Foi assim que o Amapá se integrou (ou ampliou sua articulação) aos grandes projetos amazônicos, às grandes estradas, às grandes fazendas, às grandes hidrelétricas. Criou-se a ideologia do grande ... grande em tudo; grandes riquezas para uns; grande miséria para a maioria; grande integração para uns, grande marginalização para outros.⁶⁰

O modo como o governo federal procedeu na escolha de empresas internacionais para determinadas áreas de ocupação foi exatamente o de pensar o desenvolvimento com segurança nacional, mas de forma bem internalizada pelo governo do Amapá em seus discursos, documentos e na intensificação da repressão e à sociedade, mesmo porque esse papel parece estar profundamente associado à natureza político-institucional do estatuto do território federal. Com essa ênfase, Raiol destaca que a alocação de recursos nos órgãos públicos passou mais longe ainda do atendimento de uma política global de governo que levasse em conta as prioridades das diferentes necessidades do desenvolvimento do Amapá.

Retornando ao movimento da fronteira, na década de 1970, seguindo a concepção de Oliveira, pode-se dizer que, desde o início do século XX, as classes dominantes, particularmente os ruralistas e os militares "deliciam-se" e "deliciam" parte da sociedade brasileira sobre a internacionalização da Amazônia. A Amazônia e outras áreas de ocupação sofreram um "falso milagre", isto é, uma campanha salarial em baixa, aliada à maior expansão das multinacionais em território brasileiro. Tudo era euforia aparente gerada pela política do capitalismo no campo.⁶¹

Outro fator que permeou a chegada das novas indústrias na Amazônia foram as concessões de terras públicas, elas chegaram ao ponto de comprar terras com a proposta de expandir o mercado financeiro internacional na região. O autor aponta os escândalos de terras vendidas ao exterior. Os acordos entre as grandes multinacionais estrangeiras e os militares foram feitos através de decreto para demonstrar "transparências" para a sociedade brasileira, evidenciando as enormes faixas de terras ao longo das rodovias.⁶²

⁵⁹ RAIOL, Osvaldino. *A utopia da terra na fronteira da Amazônia...*, *Op. cit.*, p.28

⁶⁰ *Ibidem*, p.28.

⁶¹ OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *A questão da aquisição de terras por estrangeiros no Brasil ...Op. cit.*, p.6.

⁶² *Ibidem*, p.7.

Segundo o historiador Sidney Lobato, compreender ou explicar o significado da fronteira a partir do avanço do capitalismo é deixar de lado as diversidades históricas e culturais de cada grupo social, em contextos diferentes, os marcos temporais diferentes, possibilitando a problematização de abordagens variadas. Para o autor, “a história das fronteiras avança as fronteiras da História. Trata-se de um campo temático fronteiriço, de caráter interdisciplinar, pois se constrói num permanente diálogo com a Antropologia, a Sociologia e a Geografia”.⁶³

Consiste também na expansão da fronteira amazônica, nas articulações e nas estratégias político-econômicas atribuídas aos interesses capitalistas internacionais. A proposta baseava-se em oferecer inúmeras vantagens fiscais a grandes empresários e grupos econômicos nacionais e internacionais que quisessem investir novos capitais nos empreendimentos que viessem a se instalar na região. Seus principais instrumentos eram os incentivos fiscais, reorientados legalmente em 1967, principalmente para a pecuária, para a extração madeireira, para a mineração e para as atividades que, simultaneamente, requereriam grandes quantidades de terra e destinavam-se à exploração de produtos primários ou semielaborados, gerando poucos empregos. Assim, vivia-se um período na produção econômica de intensificação da exploração da força de trabalho, por conseguinte de regiões com “necessidade” de aberturas rodoviárias.⁶⁴

A outra abordagem que defende o conceito de fronteira referente ao espaço (territorial), especificamente o ideológico, é do historiador Otávio Guilherme Velho. Ela é centralizada no processo das ocupações das terras ao longo da rodovia transamazônica. O pesquisador utilizou o método comparativo para conceituar o processo de expansão sobre a fronteira no Brasil e nos Estados Unidos. O caso estadunidense lhe forneceu uma “visão inicial das relações entre fronteira e desenvolvimento capitalista”, ao passo que o da Amazônia estabeleceu o papel do campesinato e da fronteira numa transição ao capitalismo que tende a cristalizar-se enquanto “processo contínuo de acumulação primitiva”⁶⁵, com dramas e violência ao expulsar e “comprar” terras dos camponeses que resistiam às condições do capitalismo no campo.

Velho destaca que a expansão do capitalismo no campo ocorreu através da substituição das indústrias burguesas pelas novas indústrias, somando isso ainda à nova legislação através do Estatuto do Trabalhador, que resultou em problemas nas relações de trabalho. Essa tendência não trazia benefícios para os grandes empresários, pois tinha a contratação da força trabalho em

⁶³ Cf: LOBATO, Sidney. Dossiê: fronteiras amazônicas. *Revista Brasileira de História*, vol. 39, nº 82, p.14. 2019.

⁶⁴ LOUREIRO, Violeta Refkalefsky; PINTO, Jax Nildo Aragão. A questão fundiária na Amazônia. *Estudos Avançados* 19 (54), 2005. p.78.

⁶⁵ VELHO, Otavio Guilherme. “A fronteira amazônica e o campesinato”. In: *Capitalismo Autoritário e campesinato: um estudo comparativo a partir da fronteira em movimento*. 2ª edição. São Paulo – Rio de Janeiro. DIFEL. 1979.

grande proporção. Essa expansão da fronteira amazônica e as modificações nas leis trabalhistas contribuíram para a saída de colonos do centro-sul e dos moradores da região nordeste com destino à Amazônia. No campesinato, a fronteira representava uma possibilidade de “trajetória social ascendente” e o enfraquecimento da subordinação estrita e imediata. Isso seria uma contradição dentro de uma perspectiva de um Estado autoritário.⁶⁶

O historiador Rabello, ao investigar as relações agrárias, explica que o avanço do capitalismo na Amazônia, a partir de 1970, já trazia em suas bases o controle das superestruturas, conseguidas mais pela coerção do que pelo consenso. A estratégia do uso abusivo de propaganda tratou-se de se construir uma ideia de Amazônia sem gente e, por isso, fronteira de risco para a Segurança Nacional. As comunidades locais, sejam de indígenas, de caboclos ou mesmo de pequenos centros urbanos existentes, naquela altura, não eram consideradas obstáculos no processo de expansão do capitalismo sobre a região. As classes dirigentes locais, via de regra, foram cooptadas.⁶⁷

Podemos dizer que a concepção de Velho se resume em uma Amazônia de fronteira aberta, porém controlada pelos militares entre 1970 e 1985. Dessa maneira, a divisa amazônica é a criação que parte de conclusões de estratégias e metas políticas. Sob um olhar crítico, a ocupação capitalista contribuiu para a criação de uma demarcação, onde não havia nenhuma. As classes subalternas não possuíam força política e nem lideranças para lutar contra a brutal transformação que se avizinhava.

Enquanto a repressão se desenvolve tranquilamente na fronteira e se amplia a marginalização político-cultural da sociedade amapaense em relação à sociedade nacional, forma-se uma perfeita vinculação econômica do Amapá com os centros econômicos do país, tal como com os países industrializados. Nesse contexto, o Amapá tornou-se relevante com uma área fornecedora de matérias-primas e com a “terceirização” da mão de obra, está cada vez mais presente nos projetos econômicos. A partir daí, surgiu um sistema de trabalho adotado durante a construção de estradas, nos eixos dos novos municípios amapaenses, que serviu como estrutura para a exploração de madeira, de minério, de pescado e que, por seu potencial e posição estratégica na América do Sul, despertou interesse do grande capital nacional e internacional.⁶⁸

⁶⁶ VELHO, Otavio Guilherme, “A fronteira amazônica e o campesinato”. In: *Capitalismo Autoritário e campesinato...*, *Op. cit.*, p.23.

⁶⁷ RABELLO, Antônio Cláudio. A Amazônia: uma fronteira volátil. *Estudos avançados*, 27 (78), 2013, p.214-215.

⁶⁸ RAIOL, Osvaldino. *A utopia da terra na fronteira da Amazônia...*, *Op. cit.*, p.30.

Os ideológicos da escola militar identificados com o “*desenvolvimento com segurança nacional*” procuram mostrar nossas fronteiras, mas no sentido de estarem “mal guarnecidas” e “vulneráveis a pressões externas”. A preocupação com a fronteira amazônica é antiga e nem sempre constante ou não suficiente para preservá-la em vários momentos históricos. É verdade também que essa fronteira esteve, não só com relação ao tempo, mas também em muitos espaços amazônicos importantes, abandonada e a mercê de incursões da natureza.⁶⁹

O interesse pela Amazônia no exterior não se reduz a querer conhecê-la como espaço exótico ou de produção de alguma matéria-prima, complementar àquela que o Oriente Médio e a África exportam. É um interesse muito mais vivo que esconde propósitos políticos, necessitando de inteira atenção, pois significa perigo e exige uma política capaz de impedir que se transforme em realidade amarga para o Brasil. A Amazônia está sendo considerada como espaço de fronteira aberta para receber os excedentes populacionais das áreas que padecem devido àqueles excessos, como produzir os alimentos de que carecem aquelas multidões fustigadas pela fome inclemente e mortífera; e produzir a matéria-prima vegetal e mineral da qual precisam os grandes parques industriais do mundo.⁷⁰

Na discussão de Reis, o Estado brasileiro precisava dinamizar as vias de acesso fluviais, terrestres e aéreas nos territórios amazônicos, de modo a facilitar o dinamismo de mercadorias e pessoas em função do “desenvolvimento” da Amazônia, baseado em princípios econômicos do governo militar, abrangendo os acordos entre as empresas, empreiteiras e estado. No entanto, na prática, os empreendimentos, no sentido de elevar o desenvolvimento, não elevaram os benefícios das populações locais. Os princípios econômicos deveriam levar em consideração três aspectos: a exploração racional dos recursos, os incentivos fiscais e a industrialização.⁷¹

Podemos dizer, segundo a abordagem de Reis, que a industrialização da Amazônia determinou as ações necessárias da expansão capitalista, apoiada numa vertente nacionalista adotada pelo Estado. Para o historiador, a falta de atenção do poder central aliada ao “vazio demográfico” e à baixa intensidade da economia amazônica não eram elementos nocivos somente ao desenvolvimento da região, mas, sobretudo, a sua integridade territorial, enquanto não fosse retirada do atraso e transformada em “espaço útil”.

José de Sousa Martins se apropriou das discussões e estabeleceu um estudo acerca do tema fronteira. Para o sociólogo, a dimensão econômica surge como algo secundário. O termo

⁶⁹ RAIOL, Osvaldino. *A utopia da terra na fronteira da Amazônia...*, *Op. cit.*, p.31.

⁷⁰ REIS, Arthur César Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Manaus: Superintendência da Zona da Franca de Manaus, 1965.

⁷¹ REIS, Arthur César Ferreira. *O impacto amazônico na civilização brasileira*. Rio de Janeiro: Paralelo/MEC, 1972.

fronteira não inclui uma simples dimensão territorial. Esse modelo teórico supõe uma totalidade composta por partes heterogêneas e com diferentes ritmos de funcionamento. As heterogêneas são marcadas por uma série de acontecimentos, de visões de mundo, de fronteiras de culturas, fronteira espacial e da historicidade do homem.⁷²

Essa heterogeneidade, a ocupação dos territórios na Amazônia, possibilita construir a ideia de fronteira, baseando-se na diferença. A pergunta que não está presente é “quem é fronteira para quem?” Se há heterogeneidades que fazem parte de uma mesma totalidade, somente no campo da disputa é que se poderá determiná-las. Para ele, elas configuram um ambiente de conflitos de temporalidades diferentes, de historicidades, culturas, relações de trabalhos e concepções de mundo, de sujeitos dominados e dominantes.⁷³

Ao tratar sobre fronteira como terras novas ou terras livres, estamos diante de uma construção que o autor chama de ideológica, resultante da legítima posse de terra dos trabalhadores do campo. A capitalista ganhou um aporte temporal histórico do espaço conflituoso. Segundo Martins, a população camponesa não detinha posse da terra legalizada pelos poderes locais, dessa forma, isso foi denominado “a estratégia estatal em não doar terra”, assim, a extinção do pequeno produtor é capaz de explicar os movimentos de colonização e não as simples políticas do Estado para dirigir o processo migratório.

Portanto, extinguir o pequeno produtor e lançá-lo como mão de obra não autônoma é um processo inerente ao capitalismo (inclusão forçada). Conjuntamente a isso, verificamos a migração dela (seja dirigida ou voluntária) para as áreas denominadas como fronteiras, uma nova dinâmica desse modelo dominante, ou seja, a exclusão.⁷⁴ Cabe ressaltar que, embora estivessem submetidas às semelhantes condições adversas nas relações de trabalho, de vida e cultura, a maioria dos trabalhadores se encontravam em condições vulneráveis e construía arranjos de trabalho próximos às rodovias, com serviço temporário ou até mesmo aceitando condições degradantes de trabalho, marcadas pela exploração de vida, na maioria das vezes, tendo seus direitos violados, sendo submetidos ao que Martin reafirma: a retórica marxista do escravismo como vetor do processo de organização do capital, tornando o outro (raptado) como sujeito de conflitos sociológicos e culturais.

⁷² MARTINS, José de Sousa. *A fronteira a degradação do outro nos confins do humano*. São Paulo. Editora Hucitec, 1997. p.13.

⁷³ MARTINS, José de Sousa. *A fronteira a degradação do outro nos confins do humano...*, *Op. cit.*, p.14.

⁷⁴ FONTES, Virgínia. Capitalismo, exclusão e inclusão forçada. *Revista Tempo*, Rio de Janeiro, v.2, n.3, p.34-58, 1997.

1.2 Empreiteiras: um obstáculo maior que a floresta para a imobilização da força trabalho

Somente em 1970, General Ivanhoé Gonçalves Martins, governador do TFA, executou seu plano político e econômico que contava com abertura de editais e constantes reuniões para as licitações de preços para a execução de serviços na rodovia Br-156, trecho Macapá/Clevelândia. Os trabalhadores expressavam muita ansiedade na busca pela primeira contratação e, conseqüentemente, terem carteira de trabalho assinada. No entanto, as contratações, pagamentos e indenizações estavam sob responsabilidade da Firma vencedora, isto é, a Construtora Comercial Carmo LTDA, denominada empreiteira, que apenas em quatro meses mobilizou o recrutamento de trabalhadores rurais e migrantes.⁷⁵

Observamos que no próprio documento oficial de 1985, fica claro o contingente de operários nesses trechos de obras e que eles não podiam contestar e nem reclamar os seus direitos ao GFAP. Por outro lado, qualquer reclamação trabalhista ou conflitos de trabalho que se instalavam nos canteiros de obras era de responsabilidade da firma contratada. Ao chegar em Ferreira Gomes, Paulo Sérgio Quaresma de Oliveira foi procurar o encarregado de obras, que estava hospedado em uma casa de um fazendeiro local, aquele era considerado uma liderança política da região do Araguari. Depois de 15 dias na busca por trabalho, foi “*fichado*” como carpinteiro na Empresa Montec Engenharia S/C Ltda. Após a conclusão das obras, ele afirmou na Justiça do Trabalho de Macapá que não houve pagamento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço-FGTS e que a firma teria alegado que o GFAP não tinha repassado o restante do dinheiro.⁷⁶

Paulo Sérgio Quaresma de Oliveira labutava na construção de pontes de alto risco de vida como carpinteiro. O salário que recebia o reclamante era, segundo CCT em anexo, de servente. Após seu desligamento da empreiteira, ele afirmou que não houve pagamento do FGTS e que, no período de atividades no canteiro de obras, não havia as atualizações de valores de pagamentos de horas-extras. O reclamante alegou ainda que várias vezes tinha que entrar na mata para o corte de madeiras de lei para serem utilizadas nas construções das pontes em horário noturno. Essa tarefa era dos braçais, ou seja, a atividade feita configurava desvio de função, o que conseqüentemente provocava discussões ou, até mesmo, assédio psicológico no canteiro

⁷⁵ Carta Convite de números 04 e 05/1970-DO para o representante do GFAP, o senhor diretor da divisão de obras engenheiro Joaquim de Vilhena Neto e a firma Construtora Comercial Carmo LTDA. Aqui denominada empreiteira, com escritório a avenida Coaracy Nunes nesta capital, representada pelo seu sócio gerente Senhor Walter Pereira, do Carmo brasileiro, casado, residente nesta cidade, que assina como representante legal da firma, com a finalidade construir seis pontes sobre o Rio Araguari, Tracajatuba e Tartarugalzinho localizada na rodovia BR 156- Macapá/Clevelândia, no trecho Macapá/Amapá, subtrecho Ferreira Gomes/ Amapá.

⁷⁶ TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 580/1986-4, 11/04/1986.

de obras. As pontes em obras rodoviárias eram monitoradas pelos encarregados, os quais, muitas vezes, não compreendiam o cotidiano trabalhista da construção civil. Ao ser demitido, Paulo não recebeu as guias de Seguro Desemprego que garantiriam ao Reclamante o recebimento de 03 cotas no valor Cz\$ 136,00 cada, como requer. O fundamento do pedido encontra amparo nos artigos 159 e 156 da Lei Substantiva Civil, no art. 8º da CLT, haja vista que a não entrega das referidas Guias gerou prejuízo de ordem patrimonial a ele, isto é, o FGTS e as diferenças salariais de horas extras. No dia onze de abril de 1986, reuniu-se a primeira vara do trabalho de Macapá para a apreciação das parcelas trabalhistas acima epigrafadas.⁷⁷

Embora os processos trabalhistas não tivessem um enorme peso numérico no TRT de Macapá, podemos observar que alguns reclamantes (peões e braçais), que labutam nos canteiros de obras exigiam as contribuições dos direitos assegurados aos trabalhadores, sobretudo, relatavam os grandes problemas enfrentados nas áreas alagadas, alegando que não havia equipamentos suficientes para retirarem trabalhadores, tratores e caminhões dos atoleiros constantes no trecho de abertura de rodovias. As construções das rodovias apontam que, apesar de sua relevância no processo de interligação entres as regiões do país, as atividades laborais apresentaram muitas tensões e diversas dificuldades. A respeito do setor ambiental, o desmatamento aumentou nos primeiros anos de 1970. Os trabalhadores rurais e migrantes, atraídos para a floresta tropical com a promessa de terras e um futuro melhor, começaram a derrubar árvores como jatobá, itaúba, marupá e cedro para instalar suas plantações.

Através do levantamento bibliográfico de autores que trataram do pioneirismo das rodovias na Amazônia, será possível deduzir como se deu a relação de empreiteiros e os trabalhadores rurais. A partir de 1960, com o apoio do estado, ressurgiu a imobilização da força

⁷⁷ Aberta a audiência e apregoadas as partes, verificou-se a presença do reclamante, pessoalmente, assistido pelo Dr. FRANKLIN CAVARLHO MACEDO, habitados às fls. 05. Presente a reclamada, por seu preposto o Sr. EDSON ALAN FONSECA REZENDE, que junta carta de C.G.C. Recusada a proposta de conciliação. A reclamada apresenta contestação oral nos seguintes termos: que está pagando 40% de FGTS no valor de Cz\$ 78,96; que foi entregue as guias de seguro desemprego; que está comprovado os depósitos de FGTS; que o reclamante trabalhou na função de carpinteiro e não de servente, conforme informado em sua petição inicial; que ora junta folhas de pontos para provar o horário do reclamante; que ora junta levantamento de horas e faltas. São os termos nesta ocasião as partes resolvem conciliar nas seguintes bases: A reclamada pagará ao reclamante, a importância de Cz\$ 300,00 (trezentos cruzados), em uma única parcela, com vencimento até o dia 24/04/1986, sob pena de multa de 30%, em caso de inadimplência. Do valor do acordo Cz\$150,00 refere-se as parcelas de natureza indenizatórias e Cz\$ 150,00 refere-se a parcelas da natureza remuneratórias com o cumprimento do acordo o reclamante dará a reclamada plena, geral e irrevogável quitação de todas as parcelas declinadas na inicial. Custas pelo reclamante no valor de Cz\$ 6,00, calculadas sobre o valor da conciliação. Este juízo homologa o acordo para que produza seus efeitos legais e isenta o reclamante do pagamento das custas, na forma da lei. Registre-se a isenção. Após o cumprimento do acordo, pague-se ao reclamante e arquivem-se os autos. E em caso de inadimplência, execute-se. O patrono do reclamante requer e este Juízo defere o desentranhamento dos documentos de FL. 13/27, o que é procedido neste ato. A reclamada deverá recolher e comprovar perante e secretaria da vara, no prezo de 10 dias após o cumprimento de acordo. As contribuições previdenciárias, sob pena de execução. Nada mais. /CMM.

trabalho, na qual as firmas e empresas da construção civil extorquiam dos operários os seus direitos e o baixo custo da mão de obra para obter lucros, apropriando-se das terras próximas às malhas viárias e aos trechos da Br-156. Considera-se importante na discussão dessa subseção os programas de ocupação da ASA que tinham como objetivo integrar a Amazônia ao Brasil e evidenciar quais as contribuições e condições desses planos para os trabalhadores e trabalhadoras.

As iniciativas mais efetivas para a construção pioneira do rodoviarismo na Amazônia nasceram com a construção da Belém-Brasília, que ligava a região Norte ao Centro-Oeste. Rodovia Belém-Brasília, Transbrasiliana, Rodovia Bernardo Sayão, Br-010, Br-14, Rodovia da Unidade Nacional, são vários os nomes atribuídos à rodovia construída que ligava a cidade de Anápolis, em Goiás, à Belém, capital do Pará. Os nomes atribuídos têm suas particularidades, de acordo com as representações políticas de unidade de federação. Os acordos regionais e nacionais que favoreciam inteiramente as empresas e empreiteiras para os fins de construção civil, assim como para a abertura de estradas e ramais faziam parte da política de desenvolvimento da Amazônia.⁷⁸

Com a viabilidade da construção desse grande empreendimento, além da relevância econômica, os grandes proprietários de terras e empreiteiras visavam aumentar as suas expansões de obras em vários trechos das rodovias e contavam com acordos firmados com políticos regionais e locais, formando, assim, uma conexão valiosa para a exploração dos recursos e do controle dos trabalhadores nas atividades desenvolvidas na floresta. Essa construção só seria possível com a captação de recursos por meio de impostos e também de proprietários rurais da Amazônia.⁷⁹

Mais precisamente, A literatura e a historiografia da Amazônia demonstram que, durante o governo militar, houve favorecimento às empreiteiras e aos grupos econômicos. Para o geógrafo José Willian Vesentini, os planos de construção de rodovias em solo amazônico só foram possíveis por causa das pressões políticas particularmente do Estado do Amazonas e do Pará, com a criação de uma superintendência focada na formulação de planos para o desenvolvimento da Amazônia. A criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), em 1953, teve como objetivo desenvolver economicamente a região mediante ações que integrassem a região com o restante do país. Dentre as propostas

⁷⁸ SOUSA, Michelle Louise; PACHECO, Rafael Araújo. A influência da rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do Centro-Norte de Goiás. *Revista Eletrônica Geoaraguaia*. Barra do Garças-MT. V 3, n.2, p 246 - 262. Agosto /dezembro. 2013.

⁷⁹ VESENTINI, José Willian. *A capital da geopolítica*, São Paulo, Ática, 1986.

do Órgão, destaca-se a integração de vias de transportes e comunicações. Posto isso, vejamos o que fala Artigo 7º do referido documento legal:

Realizar um plano de viação da Amazônia, que compreenda todo o sistema de transportes e comunicações, tendo em vista principalmente as peculiaridades do complexo hidrográfico, sua extensão e importância na economia regional, e as bases econômicas e técnicas de sua gradual execução.⁸⁰

A SPVEA possibilitou a execução de um plano de viação da Amazônia concebido não só em função do atendimento às peculiaridades do complexo hidrográfico regional, como também da necessidade de promover a interligação da região amazônica aos centros produtores e mercados do Centro-Sul do país. A SPVEA definiu um planejamento para o sistema viário, aproveitando o plano da Transbrasiliana⁸¹. A criação da SPVEA tinha como propósito a coordenação e planos de metas mais eficazes, visando à exploração “racional” da Amazônia. Entretanto, embora fosse essa preocupação da tal instituição, na prática do propósito, pouca coisa aconteceu, em face às contradições existentes dos próprios governantes do país e da sociedade⁸².

Problematizando a SPVEA, Alberto Tamer⁸³, no livro “*Transamazônica*”: solução para o ano 2001, diz que, as contradições acima expostas extrapolaram o contexto tornando-se maiores e que, na prática, o projeto não beneficiou os nortistas. Primeiramente, o governo federal nunca cumpriu integralmente o repasse de verbas das que SPVEA tinha direito. A falta de pagamento era constante e os atrasos e descontos se sucediam. Além dos atrasos, os cortes no orçamento do governo federal também atingiam em cheio esse órgão. Problemas nos empreendimentos tornaram-se presentes em diversas partes da Amazônia, como tensões no campo e violências⁸⁴. Além das chuvas, ramais alagados, rios de tráfego sazonal, problema dos solos, muitos trabalhadores eram alvos da exploração de trabalho, ao passo que as empreiteiras que “venciam” o processo licitatório de construção e abertura de estradas e ramais.

⁸⁰ BRASIL. Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia. SPVEA. Rodovia da Unidade Nacional. Belém, 1960, p.12.

⁸¹ SOUSA, Michelle Louise; PACHECO, Rafael Araújo. *A influência da rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do Centro-Norte de Goiás...*, *Op. cit.*, p.245.

⁸² RIBEIRO, *Op. cit.* 2016, p.46.

⁸³ TAMER, Alberto. *Transamazônica: solução para 2001*. Rio de Janeiro, APEC, 1971, p. 39. *Transamazônica, solução para 2001*”, título do livro que expressava as perspectivas e propagandas em torno da construção da estrada, reunindo as matérias do experiente redator econômico da revista APEC e do jornal O Estado de São Paulo, Alberto Tamer, que se especializou sobre os problemas do Nordeste, onde ouviu o discurso de Médici, no qual afirmava que iria dar as “terras sem homens da Amazônia para os homens sem-terra do Nordeste”.

⁸⁴ RENHA, Carlos Eugenio Aguiar Pereira de Carvalho. *A Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, a política de desenvolvimento regional e o Amazonas (1953- 1966)*. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Amazonas, 2017, 149 f.

As empreiteiras já eram bastante poderosas econômica e politicamente, às vésperas do golpe de 1964, tendo elas significativa participação nesse episódio⁸⁵. O regime proporcionaria um cenário ainda mais alentador para as atividades e lucros dessas empresas ao garantir baixos salários para os trabalhadores, ausência de greves e de sindicatos combativos, além de um orçamento extremamente favorável às construtoras, com grandes e crescentes dotações de recursos públicos para a realização de investimentos, expressos na forma de obras de infraestrutura.⁸⁶

No caso da abertura e construção da Br-156, o recrutamento de operários, os fluxos de pessoas provenientes das margens dos ramais e dos rios ilustraram a dinâmica espacial e social com padrões de vida diferentes, na qual de um lado tinham-se os trabalhadores rurais que buscavam terra e trabalho e, do outro, tinha-se o avanço de empresas de extração de recursos, fazendas e principalmente empreiteiras na construção de rodovias, de prédios públicos e estabelecimento privados, transformando o modo de viver, tal qual determinando, por meio de “oferta de trabalho”, as condições de vida e de força trabalho.

Na década de 1980, a “economia do garimpo”⁸⁷ mobilizou pessoas e estimulou a circulação monetária no eixo da rodovia, contudo, esse cenário tornou-se contraditório, uma vez que o ciclo de ouro nos perímetros de Tartarugalzinho e Amapá não beneficiava garimpeiros e a população local. Muitos viviam em situação precária e buscavam outras atividades trabalhistas⁸⁸. Exemplo disso foi o fechamento de um abatedouro de búfalo no Distrito de Aporema, motivado pela falta de higiene e maus tratos aos trabalhadores⁸⁹. Esses fatores contribuíram para que as empreiteiras revertissem o modelo de recrutamento, isto é, devido à condição geográfica da distância para Macapá, seria mais viável contratar trabalhadores que residissem nos lugares mais próximos do trecho de execução das obras, nesse caso, essa estratégia de contratação beneficiaria a firma em termos contratuais e aumentaria a força trabalho de produção.⁹⁰

⁸⁵ DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado*. Petrópolis: Vozes, 1981.

⁸⁶ CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *As empreiteiras e a rodovia transamazônica: interesses econômicos e impactos sociais de um grande projeto da ditadura brasileira*. Cadernos do CEOM, Chapecó (SC), v. 34, n. 55, p. 67-82, Dez/2021.

⁸⁷ O fenômeno problemático são os garimpos ilegais que envolvem migrantes, trânsito comercial diverso e prostituição, fenômenos observáveis e definidos aqui como “economia do garimpo”. Cf: ALMEIDA, Carina Santos de; RAUBER, Alexandre Luiz. *Oiapoque, aqui começa o Brasil: a fronteira em construção e os desafios do Desenvolvimento Regional*. Redes - Santa Cruz do Sul: Universidade de Santa Cruz do Sul, v. 22, n. 1, janeiro-abril, 2017.

⁸⁸ ALMEIDA, Carina Santos de; RAUBER, Alexandre Luiz. *Idem.*, 2017, p.08.

⁸⁹ VILHENA, Júlio da Silva. *A História e o perfil de Tartarugalzinho*. 1º Edição. Tartarugalzinho-AP, 2010.

⁹⁰ PINTO, Gratuliano de Moraes, Chefe da Seção de Obras, incumbida o recebimento e julgamento propostas para a execução dos serviços nos canteiros de obras.

Desse modo, podemos afirmar que as empreiteiras não seguiram os erros cometidos na construção das primeiras rodovias da Amazônia, na década de 1950, no que diz respeito em não fazer um levantamento e programa de ação exato dos gastos com materiais e humanos. Dessa forma, para a abrir as terras inexploradas, florestas naturais e áreas rochosas da ASA seria necessária maior força de trabalho envolvida na empreitada, quanto maior seria a jornada de trabalho, maior seria a redução nos valores dos salários pagos aos trabalhadores. Os empreiteiros, em relação à construção da rodovia, apostavam na política de recrutamento de trabalhadores baseada na produção capitalista.

Em relação ao Amapá, a história da abertura da estrada, conectada com a expropriação de camponeses, teve início em 1946, quando Augusto Trajano de Azevedo Antunes se juntou à empresa norte-americana *Bethlehem Steel*⁹¹ para formar a Indústria e Comércio de Minérios S.A. (ICOMI), que se instalou na região na década de 50 do século XX. A atividade suscitou questionamentos acerca da sua capacidade de impulsionar processos de desenvolvimento regional, tendo sido alvo de críticas de diversas ordens.

No início da década de 50, havia uma única e precária estrada de terra trafegável por automóveis, partindo de Macapá até Porto Platon. Era a BR 156, transitável apenas nos intervalos das chuvas. A partir deste ponto, o acesso para Serra do Navio era através de um quase intransitável caminho de terra ou subindo a correnteza do rio Amapari, muitas vezes enfrentando perigosas corredeiras formadas próximo a Cupixi. Demorava-se semanas para transportar uma carga entre Macapá e Serra do Navio.⁹²

É o estudo de Antônio Teixeira Guerra que nos informa sobre o grau da situação da rodovia e sobre os dramas de famílias e de camponeses que dependiam da locomoção por meio das estradas para manter a conexão com a capital. A saga desses trabalhadores começa na construção e abertura e continua com as barreiras encontradas no cotidiano, em tempo de chuvas e com aumento de buracos. Segundo o autor, a rodovia AP-Br-156 seria a principal estrada de rodagem do Território que ligaria a capital amapaense ao município de Oiapoque, no extremo norte, e que, a partir da década de 1940, foi denominada de *espinha dorsal das comunicações terrestres*.

⁹¹ A associação com a empresa norte americana Bethlehem Steel fazia com que 49% dos lucros fluíssem para os EUA. E, ainda, os 51% que pertenciam ao capital nacional eram remetidos para o Sudeste brasileiro, algo que ficaria mais evidente quando lembrarmos que a sede da Icomi estava em Belo Horizonte, fato que contribuiu para que grande parte do investimento oriundo da venda do manganês do Amapá não ficasse nesta região.

⁹² DRUMMOND, José Augusto e Mariângela de Araújo Povoas Pereira (2007), *O Amapá nos tempos do manganês, um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico (1943-2000)*, Rio de Janeiro, Editora Garamond, p.156.

O traçado das rodovias está relacionado à necessidade de corrigir as insuficiências da bacia navegável e estabelecer ligações rápidas entre o sul e o norte do Território. A principal rodovia é a Br-15, que parte de Macapá, passa por Amapá e vai até Lourenço. O trecho daí até à fronteira ainda está em construção. Em 1957, a rede rodoviária do Território compunha-se de 930 km de estradas em tráfego, sendo 447 de rodovias federais e 483 de rodovias municipais.⁹³

Fotografia 7-Construção do depósito de materiais e equipamentos da Construtora Miranda Ltda, na entrada da colônia de Porto Grande, em 1979



Fonte: Acervo do autor.

A fotografia 7 apresenta três homens que executavam as tarefas de construção de um depósito de materiais de construções de uma empreiteira. O entrevistado Maurício da Silva e Silva, (Amapaense, 82 anos, carpinteiro, viúvo, analfabeto e residente no bairro Buritizal, em Macapá) de camisa branca da esquerda para a direita, afirmou que o prazo concedido para essa obra era de 90 (noventa) dias consecutivos, contados 5 (cinco) dias após a data da assinatura do

⁹³ Cf. GUERRA, Antônio Teixeira. *Estudos Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia. Publicações nº 10 da Série “Livros”. 1954.

Contrato com a GTAP e que as jornadas de trabalhos variavam de acordo com as necessidades da empresa em concluir a obra. No final de cada mês, um caminhão transportava de volta aqueles que moravam em Macapá. Maurício destacou ainda que, a empreiteira não tinha objetivo de implantar escolas para esses trabalhadores rurais, e não exigia escolaridade, apenas questionavam se os trabalhadores estavam dispostos a enfrentar as armadilhas das matas e os atrasos salariais como os principais obstáculos na instalação de depósitos, vilas de operários e dormitórios.⁹⁴

Em 05 de abril de 1979, o Diretor do Núcleo de Apoio Administrativo/SOP e representante da Construtora Miranda LTDA, o senhor Ezequias Ribeiro de Assis, explanou que alguns critérios eram utilizados para o recrutamento de trabalhadores para obras de curto prazo, como se o contratado conhecia, a mata rasteira, os tipos de cipós e trepadeiras; e outro critério era se todos reconheciam ou identificavam a diferença entre os tipos de terrenos que estrada apresentava em suas aberturas, tais como: terreno arenoso e argiloso. Essas avaliações eram relevantes para analisar a postura e o comprometimento do trabalhador com a firma⁹⁵.

Porém, o historiador Cambraia enfatiza que as ligações entre os interesses políticos e as outras forças sociais da época, as empreiteiras e o Estado, não se preocupavam com o “progresso” da construção da Br-156. Em sua pesquisa, ele deixa claro que os discursos ideológicos são favoráveis apenas à política de militarização de mostrar para a população camponesa, ribeirinha e, até mesmo da capital, que a abertura e a pavimentação da Br-156 até o município de Oiapoque trariam progresso e melhoria na comunicação e promoveriam a integração entre o campo e a cidade.

O pesquisador abordou quase todos os aspectos em sua pesquisa, enfatizando que a abertura da rodovia, juntamente com as redes hidroviárias, é relevante para o desenvolvimento da Amazônia quanto ao aspecto das melhorias de onde vivem milhares de moradores, inclusive em áreas de difícil acesso e distantes da Br-156. No entanto, criticou as estratégias e as políticas intervencionistas adotadas no processo de abertura de rodovias no Amapá, apontando que

⁹⁴ Entrevista de Maurício da Silva e Silva, cedida no dia 27 de agosto de 2021.

⁹⁵ Contrato de Empreitada Global nº 005/79-SOP (Processo nº 91/00056/79-SOP) com o Governador Aníbal Barcelos. PARTES: Governo do Território Federal do Amapá e a firma CONSTRUTORA MIRANDA LTDA. OBJETO: Construção de um Depósito na localidade de Porto Grande-Amapá. O valor global e aceito é de Cr\$ 340.985,00 (trezentos e quarenta mil novecentos e oitenta e cinco cruzeiros), valor da proposta apresentada pela CONTRATADA. As despesas deste Contrato correrão à conta dos recursos do Fundo de Participação dos Estados, Distrito Federal e Territórios, elemento de Despesa 4.1.1.0.00, Programa 13754283.148, conforme Nota de Empenho nº 488 no valor de Cr\$ 341.235,00 (TREZENTOS E QUARENTA E UM MIL, DUZENTOS E TRINTA E CINCO CRUZEIROS), emitida em 2 de abril de 1979. FUNDAMENTO DO CONTRATO: Este Contrato decorre da homologação do Excelentíssimo Senhor Governador do Território exaradas às fls. 18 do Processo nº 1 /00055/79-SOP da Licitação relativa ao convite nº 02/7&-CPLOS, combinado com o item XVII do Artigo 18 do Decreto-Lei nº 411 de 08 de janeiro de 1969.

ocorreram diversos erros não admitidos pelos programas e projetos do governo federal. Empresas construtoras, na maioria das vezes, não previam, em seus planos, as diversidades geográficas e sociais para a abertura e pavimentação da Br-156.⁹⁶

Os contratos de empresas nacionais e internacionais na região amazônica eram de exclusividade daquelas que poderiam garantir prerrogativas e direitos e que estabeleciam acordos contratuais com os representantes políticos. Era essa política de conexão burguesia-militar que reunia interesses na época para o desenvolvimento da Amazônia. Essa política coordenada pela administração militar ganhou novos contornos com a criação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia-SUDAM. A partir da criação da SUDAM, embora a população tivesse esperança para o desenvolvimento e para a melhoria da economia, na prática, a aliança privilegiou *os padrões das rodovias* (as empreiteiras e o capital internacional).

A historiografia de referência sobre o tema da ocupação da Amazônia, a partir de 1970, afirma que o processo de rodoviarismo, sob controle das instituições e órgãos militares, com apoio dos proprietários rurais, investidores estrangeiros, consistiu na despolitização das questões relacionadas aos moradores e trabalhadores da zona rural. Na verdade, esses órgãos nunca chegaram à comunidade camponesa com grandes investimentos, pois a democratização do acesso ao trabalho e à terra não estavam na política que o governo implantava para o desenvolvimento da Amazônia.

A SUDAM, criada em 1966, representou uma das estratégias do governo federal para atrair trabalhadores, construtoras e empresas nacionais e internacionais. As constantes publicações da *Revista Isto É Amazônia* pelos próprios membros desse órgão apresentava a Amazônia como uma região que oferta emprego e ganhos salariais. Em novembro de 1972, o periódico publicou em suas páginas, em português e inglês, vários textos e slogans de oferta de trabalho e incentivos financeiros.⁹⁷

A revista trazia os bordões “*Chega de lendas, vamos faturar*”, significando que a Amazônia era a região para a mudança financeira. Outras legendas como: “*A Amazônia convida para um bom negócio*”; “*Prosperem com a Amazônia*” tornaram-se modelo ideológico na capa da SUDAM. As matérias de outubro e novembro de 1971 estamparam a “*Amazônia ontem*” — *uma floresta*; “*hoje*” — *tratores rasgando a floresta*; e o “*amanhã*” — *o perfil de uma fábrica com quatro chaminés fumegantes e um edifício de escritórios*. Sendo assim, a SUDAM adotava

⁹⁶ COSTA, Paulo Marcelo Cambraia (2008). *Na ilharga da Fortaleza, logo ali na beira, lá tem regatão: os significados dos regatões do Amapá- 1945 a 1970*, Editora Açaí. P. 217-218.

⁹⁷ *Revista Isto É Amazônia*, publicação de novembro de 1972.

como um dos pontos estratégicos a política de ocupação da Amazônia com criações de empreendimentos de rodovias. O critério adotado pela SUDAM era adotar alguns critérios que beneficiassem a expansão e a conexão entre municípios, polos industriais, cidades e regiões da Amazônia com o resto do Brasil.⁹⁸

É unânime afirmar, por meio de várias pesquisas de cunho historiográfico, que o processo de ocupação da Amazônia cresceu nas primeiras décadas do século XX, contudo, a década de 1970 foi considerada o momento histórico chave para estudos sobre a história social principalmente envolvendo questões de movimentos sociais, trabalhistas, de colonização, amplamente sustentada e apoiada por uma política de concessão de incentivos fiscais regionais, com argumentos caracterizados de uma “*Amazônia pouco povoada*”, baixa demografia e uma área isolada do restante do país.⁹⁹

A construção do espaço amazônico, ao longo de sua história, foi se processando através de um conjunto de mecanismos políticos-jurídicos, coordenados pelo governo federal, como parte de uma política territorial com visita e garantia de seus espaços internos. Desta forma, os planos foram implantados e conjugado a partir de uma estratégia intervencionista, tanto no nível da estrutura de seu território, quanto à gestação dos instrumentos necessários à viabilização dessa política.¹⁰⁰

A literatura sobre os locais de destinos dos trabalhadores da Amazônia é abordada pela Geógrafa Becker que afirma que a ocupação da Amazônia se torna prioridade máxima após o golpe de 1964, quando, fundamentado na doutrina da segurança nacional, o objetivo básico do governo militar torna-se a criação de um projeto de modernização nacional, acelerando uma radical reestruturação do país.¹⁰¹ Nesta direção, o que estaria por detrás de bordões como: “*Prosperar com a Amazônia*” e “*Integrar para não Entregar*”?

Nesse sentido, segundo Gerd Kohlhep, o Plano de Integração Nacional, sob o bordão “*Integrar para não Entregar*”, foi baseado na implementação de estradas como a Transamazônica, Cuiabá-Santarém, Belém-Brasília, Perimetral Norte, Br-156 entre outras, com a finalidade de transformar essas estradas e rodovias em corredores do desenvolvimento amazônico e em roteiro de migração e colonização da Amazônia, mudando a visão de

⁹⁸ Revista *Isto É Amazônia*, publicação de out/novembro de 1972.

⁹⁹ LOUREIRO, Violete Refkalefsky. *Amazônia: estado, homem. Natureza*. 2. ed. – Belém: CEJUP 2004. (Coleção Amazoniana, 1). HALL, Anthony. “O desenvolvimento da Amazônia brasileira”. In: *Amazônia desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Projeto Grande Carajá*. Rio de Janeiro: Zahar, 1991.

¹⁰⁰ RIBEIRO, Hidelberto de Sousa. *Políticas territoriais e colonização numa área da Amazônia Oriental*. Jundiá, Paco Editorial, 2016.

¹⁰¹ BECKER, B. K.; MIRANDA, M.; MACHADO, L. O. *Fronteira Amazônica: Questões sobre a gestão do território*. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1990, p 219.

desenvolvimento regional, tendo, assim, um olhar voltado para as questões da região amazônica, trazendo uma nova concepção de desenvolvimento inter-regional, ligando as principais regiões produtivas.

Convém lembrar que o planejamento estatal não se resume apenas à construção de estradas e rodovias. Ignorando as peculiaridades de moradores e trabalhadores que viviam na floresta amazônica e ribeirinhas, desde 1967, o governo militar criou órgãos e empresas para colocar em prática suas Estratégias para a região.¹⁰² De certa maneira, a criação da SUDAM, do Banco da Amazônia (BASA) e da Zona Franca de Manaus, região privilegiada com incentivos fiscais, e o organismo destinado a supervisioná-la, a Superintendência da Zona Franca de Manaus-SUFRAMA, podem ser vistas como uma concepção de natureza geopolítica que visa à exploração de recursos minerais, vegetais e da força trabalho de milhares de trabalhadores.¹⁰³

Para Ribeiro, como fundamento para tal concepção, a história de tentativas de ocupação da Amazônia sempre combinava em dois objetivos. O primeiro, o da geopolítica, que vê no conhecimento geográfico da região um importante fator para a intervenção, sendo necessária para a criação de uma infraestrutura, visando à exploração de seus recursos naturais, fundamentais para o desenvolvimento proposto ao país e, conseqüentemente, da região. O segundo, que observa o papel desempenhado pelo povoamento através da colonização, pois, a criação de *locus* populacionais fomentaria não só o crescimento demográfico na região como também garantiria a posse efetiva da Amazônia e a expansão de sua fronteira econômica.¹⁰⁴

Nesta perspectiva, o que interessa nesse discurso é o contexto das políticas territoriais, estas que estão diretamente relacionadas à questão da integração e da unidade nacional. Mudanças surgiram com a criação do Plano de Integração Nacional-PIN¹⁰⁵, projeto esse embasado em uma visão nacionalista, responsável pela construção da Perimetral Norte - Br-210 e a Transamazônica – Br-230, condicionado numa gama de mecanismos fundamentais à efetivação do fortalecimento do capitalismo no campo.¹⁰⁶

De um ponto de vista crítico, seguindo o raciocínio de Ribeiro e Feitoza, pode-se afirmar que o avanço da fronteira na Amazônia foi apoiado nas propagandas ideológicas construídas

¹⁰² FILHO, João Meirelles. *O Livro de Ouro da Amazônia*. Editora Ediouro, 2004. p.135.

¹⁰³ CHAVES, Valena Jacob. A utilização de mão de obra escrava na colonização e ocupação da Amazônia. Os reflexos da ocupação das distintas regiões da Amazônia nas relações de trabalho que se formaram nestas localidades. In: VELLOSO, Gabriel; MARANHÃO, Ney (Coordenador). *Contemporaneidade e Trabalho – Aspectos materiais e processuais*. Estudos em homenagem aos 30 anos da AMATRA 8. São Paulo: Letra. 2011.

¹⁰⁴ RIBEIRO, *Op. cit.*, 2016.

¹⁰⁵ *Ibidem*, p.36.

¹⁰⁶ FEITOZA, S. K. A. *A rodovia perimetral norte: objetivos e impactos da sua construção no território federal de Roraima (1970-1982)*. 2016. 65 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) – Centro de Ciências Humanas – CCH, Universidade Federal de Roraima, Boa Vista, 2016.

durante a década de 70. É nesse sentido que Oliveira, Sales e Lacerda nos remetem que a ocupação da região amazônica, viabilizada pelas políticas nacionalistas ocasionou uma série de projetos rodoviários, proporcionando um fluxo migratório de trabalhadores, inseridos na engrenagem de aberturas de estradas e rodovias.

Algumas rodovias não tiveram nem a metade daquilo que estava proposto no projeto de construção. É o caso da Br-230 (Transamazônica), e da Br-210 (Perimetral Norte). Com relação a essas grandes estruturas de rodagem, [...] no contexto das rodovias no estado de Roraima, pontuando sucintamente a Br-174, esta que representa o eixo central, sendo a responsável por interligar a capital Boa Vista a Manaus. E em especial a Perimetral Norte (Br-210), novamente evidenciando que esta rodovia proporcionou o povoamento na região Sudeste do estado, além de atualmente ser uma das principais vias de escoamento de toda a produção agrícola gerada nos municípios de Caroebe, São Luiz e São João da Baliza.¹⁰⁷

A preocupação quanto à posse da Amazônia por parte do estado brasileiro vem acontecendo desde o período colonial, porém, em termos de política territorial, a presença intervencionista, nessa época, era praticamente feita através de fortificações militares dispostas estrategicamente ao longo do Rio Amazonas e seus afluentes, bem como pela presença das missões religiosas. O discurso de segurança com base na ocupação dos chamados “*vazios demográficos*” não levava em consideração as populações da floresta e os trabalhadores. De início, as tomadas de decisões deveriam se concentrar em uma rede de acordos que atraísse a exploração dos recursos minerais e extrativistas na Amazônia e garantisse melhores condições às empresas capitalistas, obtendo controle dos trabalhadores no campo.¹⁰⁸

Nos períodos entre 1960 e 1985, houve mudanças estruturais. Os projetos nacionais para a aceleração da modernização da sociedade assumiram um papel de prioridade, sendo foco de uma política de rápida ocupação de seu território que alterou profundamente a região. Nesse período, o estado brasileiro tomou para si a iniciativa da modernização amazônica, mas o ambicioso projeto de avanço na fronteira da Amazônia apresentou uma série de problemas de violência e de situações precárias aos trabalhadores, dentre outras questões, os dilemas salariais, jornada de trabalho, trabalho sazonal, a submissão dos corpos ao trabalho, que se estendiam em vários trechos de aberturas de rodovias localizadas nas margens de rios, lagos, lagoas, pequenos riachos, de áreas indígenas, quilombolas e estradas.¹⁰⁹

¹⁰⁷ OLIVEIRA, I.; SALES, H.; LACERDA, E. Rodovias na Amazônia e os processos de territorialização: o caso da Br-210, Sudeste de Roraima. *Revista Geográfica. Acadêmica* v.15, n.1 (VII.2021), p.21-32.

¹⁰⁸ RIBEIRO, Op. cit., 2016.

¹⁰⁹ LEAL, Jorge Luiz dos Santos. *A Amazônia brasileira e o seu caráter transnacional: o aproveitamento do seu patrimônio estratégico para garantia do desenvolvimento*. Tese de Doutorado em Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI, Itajaí-SC, pp.378, 2019.

Ademais, com a abertura de rodovias e novas estradas, o capitalismo avançou no campo e fez aumentar a acumulação e a concentração de riquezas na exploração da força trabalho de camponeses e de migrantes.¹¹⁰ Esse processo transformou o meio rural com a mecanização, a industrialização e a modernização tecnológica de alguns setores da agricultura, assim como expropriou e expulsou da terra os trabalhadores rurais, causando o crescimento do trabalho assalariado. Pela primeira vez, ligando os centros nacionais de população e a capital com o coração da floresta, descobriu-se que a Amazônia não era o vazio demográfico que os governantes da época pensavam.¹¹¹

Arthur Reis traça algumas diretrizes de produções de temas sobre a Amazônia. Já na década de 1950, abordou em seus estudos os termos utilizados por alguns autores, pesquisadores e literários na visão estereotipada das primeiras décadas do século XX. Esses estereótipos eram comuns nas propagandas varguistas na época da ditadura militar. Para o historiador, na política de ocupação, era ratificada a ideia de uma natureza que se sobrepõe à atividade humana, isto é, uma região sem cultura, grande vazio demográfico e sem civilização. E não seria possível definir essa área como toda homogênea, e sim heterogênea.¹¹²

É possível lançar dois questionamentos relevantes na abertura de estradas na Amazônia. O primeiro se refere à articulação dos padrões produtivos entre o governo militar e as empresas capitalistas, estabelecendo uma crescente exploração de recursos e das pessoas. O segundo argumento afirma que essa aproximação originou vários problemas no sistema agrário amazônico, isto é, na expropriação de camponeses, exploração da mão-de obra, violência e outros. Trata-se justamente da introdução de uma nova divisão social do trabalho que gerou o abandono da população interiorana no seu *laissez faire* de subsistência econômica.

Foi também durante a década de 1970 que a introdução das máquinas, tratores, caçambas e a chegada de trabalhadores provocou a circulação de novos sujeitos. O processo de indução migratória, mineração, acirramento entre empreiteiros e trabalhadores foram presentes no eixo da abertura e construção da rodovia, o que direcionou para a criação de vilas, agrovilas, assentamentos agrários e municípios. Essa rodovia foi o primeiro corredor de conexão e dinâmica territoriais. As primeiras casas aos redores da Br-156 foram contidas nas narrações dos moradores. As dinâmicas sociais dos caboclos da Amazônia de migrações da ocupação do

¹¹⁰ FERNANDES, Bernardo Mançano. *Movimento social como categoria geográfica*. Terra Livre, São Paulo, v. 1, n. 1, 59-81, 1986.

¹¹¹ FERNANDES, Bernardo Mançano. Reforma Agrária e modernização no campo. In Terra Livre, nº 02, série 11-12. São Paulo: AGB, 1996b, p. 153-175. D'INCAO E MELLO, Maria Conceição. *O Boia-fria: acumulação e miséria*. Petrópolis: Vozes, 1975.

¹¹² RAIOL, *Op. cit.*, 1992.

território entre o Rio Araguari e Rio Grande Amapá constituem parte da análise iniciais como contexto para compreendermos as labutas de homens e mulheres.¹¹³

Na década de 1960, a Construtora Comercial Carmo Ltda foi responsável pela abertura e pavimentação de quase cem quilômetros da Br-156. Nesse período, o Amapá encontrava-se em processo de intervenção política-militar. Já em 1970, houve a cerimônia de lançamento da construção da Br-156, com a leitura do contrato na presença do Governador do Território Federal do Amapá Ivanhoé Gonçalves Martins, com o contrato de nº 03/MEC-070-DO entre o Governo TFA e a Firma Construtora Comercial Carmo Ltda.¹¹⁴

O GTF-AP, representado pelo engenheiro Joaquim de Vilhena Netto, diretor da Divisão de Obras e pela firma Construtora Comercial Carmo Ltda., aqui denominada Empreiteira, com escritório estabelecido na Avenida Coaracy Nunes, nº 1154, nesta cidade, representada pelo seu sócio gerente senhor Walter Pereira do Carmo, residente nesta capital, que assina como representante legal da firma. O contrato de exclusividade concedido à empreiteira citada foi lavrado e assinado no dia dezessete dias do mês de abril do ano de mil novecentos e setenta, com a presença da elite local macapaense.¹¹⁵

Com isso, a empreiteira ganhou o apoio que necessitava da gestão de Ivanhoé para defender os interesses políticos e econômicos, com os andamentos da pavimentação da rodovia até municípios distantes. A Empreiteira foi obrigada a executar os serviços na forma desse contrato, obedecendo na íntegra e rigorosamente as descrições, plantas, projetos e especificações fornecidos pela divisão de obras, passando tais documentos a integrar esse instrumento, inclusive os que se referem às alterações admitidas ou introduzidas pelo GTF-AP.¹¹⁶

Os empresários deixavam claro que a contratação da mão de obra deveria ser formada primeiramente pelas populações rurais que residiam no eixo da rodovia. No entanto, a empreiteira deveria manter um engenheiro para representá-la em matéria de ordem técnica, tal qual suas relações na fiscalização da obra. Os mestres-de-obras deveriam ser pessoas com experiência e idoneidade técnica e pessoal comprovadas, assim como estar habilitados a prestar

¹¹³ VILHENA, Júlio da Silva. *A História e o perfil de Tartarugalzinho*. 1º Edição. Tartarugalzinho-AP, 2010.

¹¹⁴ AMAPÁ. Diário Oficial do Amapá. Ano V. Números 1.131 e 1.132 Macapá, 5a. e 6a.-feiras, 9 e 10 de abril de 1970. A Divisão de Obras, sita à rua Mendonça Furtado, nesta cidade, perante a comissão constituída pelos senhores engenheiro Joaquim de Vilhena Netto, Diretor da Divisão de Obras, engenheiro José Aleixo da Silva Lima, Chefe da Seção de Estradas de Rodagem, engenheiro Douglas Lobato Lopes e o senhor Gratuliano de Moraes Pinto, Chefe da Seção de Obras, incumbida o recebimento e julgamento propostas para a execução dos serviços nos canteiros de obras.

¹¹⁵ AMAPÁ. Diário Oficial do Amapá. Ano V. Números 1.131 e 1.132 Macapá, 5a. e 6a.-feiras, 9 e 10 de abril de 1970.

¹¹⁶ AMAPÁ. Diário Oficial do Amapá, *Op. cit.*, 1970.

quaisquer esclarecimentos sobre os canteiros de obras. Em alguns casos, mestres de obras, encarregados ou engenheiros eram responsáveis por construir os relatórios diários ou mensais das “produções” coletivas e individuais dos operários.

Ao que tudo indica, os membros das elites macapaenses (políticos, grandes comerciantes, fazendeiros, donos de terras e outros), que integrariam a rede de negócios das construções das rodovias, não se resumiam apenas em trazer desenvolvimento, e sim mostravam que o Amapá poderia avançar na dinâmica territorial até o Oiapoque, e também a própria lógica de ocupação seria deslocada para as margens dessas rodovias. Ao viajar no sentido Macapá - Amapá, com a abertura da rodovia, surgiram pequenos núcleos populacionais que, no início do século XX, eram próximos da rede hidrográfica e foram deslocados para a estrada. O GTF-AP pagou a Empreiteira, pela execução dos serviços objetos desse contrato, a importância de cento e setenta e hum mil e duzentos e cinquenta e sete cruzeiros novos e cinco centavos (NCr\$ 171.257,05). O pagamento da obra foi feito pela Tesouraria do GTF-AP, logo após rigorosa fiscalização e aceitação pela Divisão de Obras dos serviços realizados pela Empreiteira, em parcelas, de acordo com o andamento dos serviços contratados. Nos primeiros anos da década de 1970, o governo do General Ivanhoé Gonçalves Martins aprovou o convênio contratual de revitalização e substituição de algumas pontes de madeira para alvenaria, conforme a figura 8 apresenta.

Fotografia 8-Construção de ponte de concreto, trecho Ferreira Gomes/Amapá/Calçoene



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Ferreira Gomes.

Podemos ver, por meio da figura 8, que as condições estruturais/técnicas dos trabalhadores não eram das melhores. Em termos contratuais, a empreiteiras deveriam manter, nos canteiros de obras, o controle técnico com a segurança dos operários, utilizando suporte nos equipamentos para a execução das operações no campo. Em muitos serviços de terraplenagem em geral, era comum encontrar trabalhadores sem os equipamentos de segurança. A imagem acima estabelece uma série de irregularidades que não atendem a proteção dos operários como a não utilização do capacete de segurança, a falta de óculos de proteção e de calçados de segurança, tal qual luvas de proteção.

É com base nessa realidade que se mostra que não havia nenhuma preocupação da empreiteira com a segurança e a saúde dos operários. Em muitas situações, não havia um interesse por parte das autoridades judiciais em fiscalizar os canteiros de obras, sobretudo, fiscalizar a precarização de trabalhos nesses locais. Em decorrência disso, o avanço de empreiteiras multiplicou-se na ASA e ganhou novos contornos por meio da sustentação política e geopolítica para consolidação do poder entre as grandes empresas e o Estado. Na prática, o avanço do capital no território amazônico não priorizou as camadas populares, apenas serviu como elemento fundamental para o chamado “desenvolvimento” da Amazônia, isto é, a ocupação dessa região deveria ser executada dentro de uma política econômica, conectando estradas, rodovias e rios. Para isso, seriam necessários os recrutamentos e as “ofertas de trabalho” em plena floresta. Muitos trabalhadores já eram posseiros antigos na região, enquanto outros chegaram de outras regiões do país, ou seja, é evidente que muitas dessas famílias eram desconhecidas por parte de instituições estatais. Nesse sentido, eram famílias que ficavam sem qualquer assistência, sem qualquer infraestrutura para atender suas necessidades, o que os levava a se tornarem o elo mais frágil na luta contra os grandes projetos grileiros, especuladores de terra e contra as empreiteiras.

O exemplo acima descrito desencadeado pela empreiteira Construtora Comercial Carmo Ltda é uma clara demonstração de um caso típico de grilagem que ocorre na área. Esse evento aconteceu no período de construção de uma ponte sobre pilares e estrutura em madeira de lei, com 26 metros de comprimento, localizada sobre o Rio Montanha, nas proximidades do Km 228 da rodovia BR-156. Em muitos casos, as madeiras de leis foram extraídas de áreas de famílias camponesas entorno dos canteiros de obras. Isso ocorreu na época em que a política do rodoviarismo ganhou viabilidade na construção de estrada.¹¹⁷

¹¹⁷ VILHENA. *Op. cit.*, p.41.

Em termos de uma concepção historiográfica, os perímetros nos canteiros de obras foram marcados por esse rearranjo do espaço, que também implicou nas perspectivas da colonização e das relações de trabalho, o que gerou um excedente de mão de obra no capital monopolista presente no eixo de Ferreira Gomes até o Amapá. Decorrente disso, as empreiteiras de construção civil foram vistas, ao mesmo tempo, como uma nova forma dos antigos moradores captarem recursos para garantirem suas sobrevivências, por outro lado, essa configuração modificou os espaços dos moradores, produtores rurais e dos trabalhadores que prestavam serviços públicos privados nas condições de explorados nos diversos empreendimentos na área do extrativismo, mineração, agricultura e pecuária.

Podemos perceber isso através das palavras de Sulamita Gomes da Conceição Barros, (Amapaense, 72 anos, comerciante, casada, residente na comunidade do Breu, município do Pracuuba), trabalhou como cozinheira contratada por uma empresa terceirizada para fazer as refeições dos trabalhadores que chegaram na construção de pontes em 1975 na localidade de Itaubal do Amapá e Cujubim:

Eu fui nascida e criada na localidade do Breu, tenho 72 anos de idade, minhas quatro filhas trabalham como agricultora, os meus genros trabalham como cortadores de madeira para entregar para os fazendeiros de Pracuuba. Em 1975, conseguir uma vaga para trabalhar sessenta dias de cozinheira, mas tive que levar a minha filha de 5 anos, para o canteiro de obras, entrava as seis horas da manhã e saía seis da noite do trabalho de segunda a sexta. No final de semana, voltava a para minha casa próximo ao rio Cujubim, descia de canoa até o local aonde ficava a nossa plantação de mandioca e de cupuaçu, era uma vida difícil, pra quem tem muitos filhos e vivia no interior. Foi nesse período, que muitos representantes encarregados, mestre e até mesmo trabalhadores próximos dono da firma “sondavam” compra de terras. As construções de pontes foram marcadas por troca de favor, e pressões por parte dessas pessoas que buscavam terras para trazer seus rebanhos de gados.¹¹⁸

Sulamita atualmente vive em área ribeirinha na mesma localidade vivendo da bolsa família, e da comercialização de farinha. Trabalhou durante 04 meses na Construtora Comercial Carmo Ltda., como cozinheira e lavadeira de roupas dos trabalhadores que trabalhavam na construção de pontes. O trecho acima demonstra uma realidade que foi sendo percebida no decorrer do processo histórico, a partir de 1970, por consequência da própria intervenção do capital. Tal intervenção que determinou todo um rearranjo social na vida de pessoas que buscavam novas formas de sobrevivência. Nessas perspectivas, concluímos que a entrada das empreiteiras se tornou mais presente a partir de 1970, formalizando condições político-

¹¹⁸ Entrevista de Sulamita Gomes da Conceição Barros, cedida no dia 27 de agosto de 2021.

jurídicas, colocando em andamento a exploração da força trabalho no campo, que se iniciou desde o recrutamento até a precarização dos moradores e trabalhadores.

As despesas decorrentes do presente contrato ocorreram às custas das dotações oriundas do Ministério de Educação e Cultura - Diretoria de Ensino dos Territórios e Fronteiras, de acordo com o plano aprovado de obras públicas, deferido para o exercício em 1970. Além dos recrutamentos de operários braçais para as obras de construção civil, o empreiteiro Walter do Carmo e seus parceiros políticos foram hábeis em contratar trabalhadores para ocupar os cargos de confiança e de postos qualificados nos serviços de fiscalização, garantindo principalmente o controle e a circulação de veículos e trabalhadores. Ao chegar no canteiro de obras, a empreiteira adotou a estratégia de contratar homens e mulheres que “residem” próximos à rodovia. Assim descreveu esses trabalhadores:

Eu nasci no Distrito do Aporema, sempre trabalhei com a terra na plantação de mandioca, cupuaçu, coco e da cultura da pesca na região do rio Araguari, nunca tive experiências em trabalhar nos canteiros de obras. De nosso povoado, estava, meu primo, um vizinho que veio da cidade de Tailândia no Pará e eu. Nos momentos de “folgas” (intervalo das obras), a gente contava os sonhos, o vizinho disse que em sua cidade era agricultor e resolveu vim para o Amapá para trabalhar no garimpo, mas, o custo era alto para ir ao Lourenço, por isso resolveu morar nos primeiros anos no povoado de Ferreira Gomes, e mais tarde foi viver no Aporema trabalhando em uma pequena de plantação de café. Quando chegamos no canteiro de obra o encarregado falou que tinha vaga para: tratorista, braçal e datilógrafo. Nenhum de nós sabia dirigir e nem manusear aquela máquina de escrever. O serviço de braçal tínhamos contato com as mesmas ferramentas de agricultura: terçados, enxadas grande, enxadecos e facões, isso facilitou a conexão com as derruba das matas e florestas, mas, na floresta o trabalhos era cansativo, pelo o que era pago, mas, as nossas vagas foram garantidas como braçal, nosso salário mensal de duzentos e doze cruzeiros novos (NCr\$212,00) incluindo a alimentação, com uma carga horária de 9 horas semanais de segunda-feira à sábado.¹¹⁹

A partir do relato acima de um entrevistado, é perceptível a leitura de um espaço criado nos canteiros de obras no interior do território federal do Amapá, pelos trabalhadores, com a troca de experiências, das *relações sociais*¹²⁰ e na utilização de estratégias para a sobrevivência, usando ferramentas e materiais das matas, desenvolvendo os saberes dentro e fora do espaço de trabalho. Essas afinidades entre os trabalhadores de rodovias e o espaço florestal justificam o *fazer-se* e o *refazer-se* que compõem as forças de trabalho. Ao abandonar seu local de origem, esses colonos foram vinculados a uma nova relação entre empreiteiras x trabalhadores da

¹¹⁹ Entrevista de José Ribamar Rocha, cedida no dia 28 de outubro de 2021.

¹²⁰ Aqui, aderimos a historicidade do conceito de cultura promovida pelo historiador Raymond Williams sobre os diferentes “modos de vida”. Ver: WILLIAMS, Raymond. *Cultura e Materialismo*. São Paulo: Ed. Unesp, 2011, p. 13-50.

construção civil da rodovia Br-156. É importante salientar que essa região passava por um processo de migração de muitos colonos vindos de outra região.

Para essas construtoras e empreiteiras instaladas nos trechos da Br-156, o prazo de entrega da obra era essencial para manter novas licitações com os políticos amapaenses; e para os trabalhadores, as jornadas de trabalho aumentavam, com culturas rígidas no canteiro de obras, e seguiam as normas e legislação da segunda, que, na maioria das vezes, eram fiscalizados pelos engenheiros da Construtora Comercial Carmo Ltda e pelos técnicos que representavam o governador Ivanhoé. Uma reflexão importante é que nem todos trabalhadores se adequaram ao modelo de atividades executadas em plena floresta da ASA, onde predominavam os trabalhos agrícolas e onde os operários buscavam melhorias de vida.

A busca por melhoria de vida sempre foi um fator que levou os povos a migrarem, sejam por motivos de trabalho, terra, doenças, violência no campo, sejam pela forma de outras necessidades humanas. Na Amazônia, na metade do século XX, os trabalhadores do campo eram ameaçados, violentados, sofriam coerção física, punições exemplares e até assassinatos. Eles viviam num cotidiano de barreiras, em condições diferentes, hábitos diferentes, sujeitos a epidemias, a doenças e a acidentes no trabalho.¹²¹

Em 1970, os empresários e engenheiros representantes do GTF-AP se reuniram com as empreiteiras para organizar o plano de construção de rodovias destacando que os funcionamentos dos canteiros das obras dependiam das questões financeiras, sobretudo dos pagamentos salariais dos trabalhadores. O general Ivanhoé Gonçalves Martins assinou o decreto por meio do Diário Oficial para recursos com destinação aos estudos topográficos, desmatamento e destocamento em limpeza, aprovando os valores mensais dos trabalhadores dos canteiros de obras no dia 20 de maio de 1970, com aumento de 19% e mais o Auxílio de Alimentos s/o Maior Salário Mínimo Vigente-SMV no país (Tabela 1).¹²²

¹²¹ HOBSBAWM, Eric. “O artesão ambulante”, *In*: HOBSBAWM, Eric. *Os Trabalhadores*. Estudos sobre a História do Operariado. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

¹²² AMAPÁ. Diário Oficial do Amapá. Ano V. Números 1.1 51 e 1.152 Macapá, 19 e 20 de maio de 1970.

Tabela 1-Salários do Pessoal da Rodovia BR/156 Macapá/Clevelândia.

Classificação	Salário antigo	Aumento de 19%	Auxilio de alimentos s/o Maior SMV no país	Salário atual
Armazenista	NCr\$219,60	NCr\$41,61	-----	NCr\$260,61
Auxiliar de artífice	NCr\$144,00	NCr\$27,36	NCr\$85,80	NCr\$257,16
Auxiliar de manutenção	NCr\$153,00	NCr\$29,07	NCr\$85,80	NCr\$267,87
Auxiliar de medição	NCr\$153,00	NCr\$29,07	NCr\$85,80	NCr\$267,87
Borracheiro	NCr\$165,00	NCr\$31,35	NCr\$85,80	NCr\$282,15
Braçal	NCr\$112,80	NCr\$21,43	NCr\$85,80	NCr\$220,03
Carpinteiro	NCr\$181,80	NCr\$34,54	NCr\$85,80	NCr\$302,14
Condutor de Topografia	NCr\$238,80	NCr\$45,37	NCr\$85,80	NCr\$369,97
Cozinheiro	NCr\$144,00	NCr\$27,36	NCr\$85,80	NCr\$257,16
Datilógrafo	NCr\$165,00	NCr\$31,35	-----	NCr\$196,35
Escriturário	NCr\$181,80	NCr\$34,54	NCr\$85,80	NCr\$302,14
Mecânico	NCr\$219,00	NCr\$41,61	NCr\$85,80	NCr\$346,41
Motorista	NCr\$181,80	NCr\$34,54	NCr\$85,80	NCr\$302,14
Lanterneiro	NCr\$165,00	NCr\$31,35	NCr\$85,80	NCr\$282,15
Servente	NCr\$144,00	NCr\$27,36	NCr\$85,80	NCr\$257,16
Tratorista	NCr\$199,80	NCr\$27,96	NCr\$85,80	NCr\$323,56
Desenhista	-----	-----	-----	NCr\$300,00

Elaborado pelo autor. **Fonte:** Adaptado do acervo Diário Oficial do Amapá, 19 e 20 de maio de 1970.

A tabela 1, apresenta uma dicotomia salarial em favor de alguns trabalhadores, no topo salarial estão respectivamente: o condutor de topografia, mecânico, tratorista, carpinteiro e desenhista. Por outro lado, o datilógrafo e o braçal, estão na classificação “*mais baixa*”. Comparando com o SMV de 1970 houve um “aumento” significativo das remunerações salariais dos braçais relacionado ao salário antigo de NCr\$ 112,80. Entretanto, a tabela mostra que, ainda existe evidência com relação à desigualdade quanto aos níveis salariais, principalmente entre aqueles que são lançados na floresta para as derrubadas das matas (*peões braçais*) e os condutores de topografia que apenas estudavam a superfície aonde seriam executadas as obras na rodovia.

A expressiva presença de trabalhadores sem qualificação se dava por vários fatores, no entanto, o prazo para concluir a obra somava-se aos números de colonos dispersos que se dedicavam ao trabalho agrícola para o consumo como plantação da mandioca, frutas, pesca, caça tradicional. Os trabalhos realizados nessa empreiteira de construção civil de estradas ocorreram em áreas rurais, relativamente habitadas no eixo viários, mas que facilitavam em

“recrutar” uma força de trabalho mais ou menos local capaz de suprir regularmente as demandas exigidas pelos contratos firmados entre GTF-AP e as empreiteiras.

O sistema de trabalho por empreitada era garantir a rápida execução das obras, no entanto, problemas da região da ASA como chuvas constantes entre os meses de janeiro a junho, além do difícil acesso à mata, locais de atoleiros de veículos, a demora de abastecimentos de alimentos e os salários baixíssimos, que não seguiam as normas da tabela salarial da construção civil, de acordo com a lei em vigor do GTF-AP, eram alguns dos fatores que causavam atraso na entrega da obra. Conforme constatamos na tabela 1, os operários contratados estavam assegurados pelo decreto federal que obrigava a empreiteira a pagar o salário e mais o auxílio alimentação, mas que os representantes da firma alegavam que não havia orçamento para assegurar os direitos dos trabalhadores. Muitas empreiteiras recorriam aos mais variados métodos de dominação para assegurar a produtividade da força de trabalho, que variavam da produção à subordinação nos canteiros de obras, como afirma abaixo o entrevistado, apontando uma direção de exploração do trabalho que garantia os lucros dos *patrões das rodovias*:

No canteiro de obras, os salários variavam de acordo com as funções trabalhistas, o nível salarial dos trabalhadores braçais, cozinheiro, ajudante de pedreiro e carpinteiro não especializados eram (de duzentos e doze cruzeiros novos) NCr\$212,00, já os carpinteiros, pedreiros, ferreiros recebiam (de duzentos e noventa e seis cruzeiros novos, e trinta centavos) NCr\$296,30; enquanto o salário dos caçambeiros, tratoristas recebiam de duzentos e sessenta e seis cruzeiros novos, e trinta centavos) NCr\$266,30 e de (duzentos e noventa e seis cruzeiros novos, e trinta centavos) NCr\$296,30. O que me deixava muito brabo, é que a gente trabalhava o dia todo, e ainda desqualificavam nosso trabalho, tinha dias que faltava a farinha, na comida, mas, que não faltava era trabalho, pois para o patrão a produção era o que valia que as vezes ultrapassava o horário de saída da obra, enquanto o salário continuava pouquíssimo para manter a sobrevivência da família.¹²³

O relato do trabalhador Adonias Santos da Silva, maranhense de 81 anos, casado, carpinteiro, nos remete a fazer uma reflexão sobre as diferentes noções de tempo no trabalho e no cotidiano do canteiro de obras. Nota-se que, no contexto trabalhista, para o controle e produção do serviço, era necessário manter o controle e supervisão das atividades laborais. Para a empreiteira e técnicos de fiscalização do GTF-AP, quanto mais tempo os operários ficavam nos perímetros desenvolvendo a mão-de-obra, mais se ganhava dinheiro. Thompson (1998, p.271) observou a velocidade de trabalho na construção da rodovia: “as pressões favoráveis ao aumento da disciplina e da ordem partiam das autoridades, isto é, o trabalhador estava sendo

¹²³ Entrevista de Adonias Santos da Silva, cedida no dia 03 de novembro de 2021.

obrigado de todos os lados a se adequar a uma realidade forjada para o mantimento de um sistema econômico estranho ao seu costume”.¹²⁴

Nesse sentido, não é demais citar o livro de Karl Polanyi, “*a grande transformação*”, visto que esse autor, ao analisar os impactos do comércio mundial e da revolução industrial, ocorridos na Inglaterra sobre a população camponesa, aponta dois momentos. São momentos que, embora sentidos a alguns séculos atrás, principalmente pela população europeia, evidenciam-se no Brasil, especialmente na região Amazônica, sob a conexão entre a gestão do Estado brasileiro e as instalações de empresas nacionais e internacionais no campo.

Nessas condições, concordamos com Tamer, em um artigo publicado em o *Estado de São Paulo*, que faz uma brilhante análise esclarecendo os riscos da presença das empresas capitalistas, empreiteiras e o avanço dos latifundiários no campo. O autor apresentou uma lista de medidas selecionadas que garantiriam os direitos e as sobrevivência de milhares de trabalhadores, posseiros e antigos moradores, o que ele denominou de *Decálogo de sobrevivência*:

O que será preciso para enfrentar-se o desafio de uma zona de selva desconhecida e insalubre? Perguntamos a um técnico habituado a experiências desta ordem. Sua resposta mostra o vulto do empreendimento necessário: 1-A instalação imediata de um pequeno hospital com aparelhamento para análise de sangue. Produção de gelo. 2-Profilaxia de todo homem que entre na área para trabalhar, afim de que não seja ainda mais ampla a contaminação, pois ele já traz consigo inúmeras doenças. 3-Perfuração de poços para obtenção de água potável e não contaminada. Educação do operário – ou do migrante - a fim de que ele adquiria os hábitos de higiene indispensáveis ao saneamento geral. Esse trabalhador, precisará ser, acima de tudo, examinado clinicamente e, depois, preparado para obedecer a um regulamento rígido, uma espécie de “decálogo de sobrevivência na selva”. Sem isso, acrescente-se, todo o trabalho de saneamento estará perdido.¹²⁵

Além dessa noção de tempo marcada pelo trabalho no canteiro de obras, a relação com o espaço na ASA (floresta de terra firme e cerrados) fazia parte de um processo de sobrevivência de onde tiravam a subsistência das famílias. Como lembra o maranhense Adonias, em suas narrações, que, no intervalo do trabalho, muitos trabalhadores utilizavam os “*lazer*es” de ir atrás de caças e pescas, empreendendo táticas para garantir o sustento. Essas distintas orientações do tempo de acordo com o trabalho no campo faziam parte da vida do camponês, pescador e de outros trabalhadores rurais.

¹²⁴ THOMPSON, E. P. *Costumes em Comum*. S. Paulo: Cia. das Letras, 1998, p.271.

¹²⁵ TAMER, Alberto. *Primeiro será preciso sobreviver*. O Estado de São Paulo, 29 de julho de 1970.

Mesmo nesse caso, o tempo está começando a se transformar em dinheiro, o dinheiro do empregador. Assim que se contrata a mão de obra real, é visível a transformação da orientação pelas tarefas no trabalho de horário marcado. É verdade que a regulação do tempo de trabalho pode ser feita independente de qualquer relógio – e, na verdade, precede a difusão desse mecanismo. Ainda assim, [...], os fazendeiros ricos calculavam as suas expectativas de mão-de-obra contratada em “dias de trabalho” [...].¹²⁶

Com base nessa epígrafe de Thompson, as reflexões sobre o tempo foram relevantes nas relações de trabalhos, motivadas pelo processo de expansão das empreiteiras no campo entre o trabalhador x empregador. Esse tempo ficou fortemente atrelado ao ganho de dinheiro, com a produção e a presença disciplinar, marcado também pelos padrões adotados pelos *patrões de rodovias* para aumentar suas riquezas por meio da força trabalho. A existência de uma força de trabalho foi capaz de acelerar e concluir os serviços nos eixos rodoviários no menor tempo possível. Isso garantia um grande fortalecimento da política intervencionista e dos acordos entre a elite amapaense. Os contratos eram de menor tempo possível e, evidentemente, buscavam bons lucros aos investidores, liberando-os para acordar novos contratos.

1.3 As expectativas no eixo rodoviário: Migração e os “Recrutamentos” de Trabalhadoras/es braçais

Talvez as terras localizadas entre a região dos Lagos do Amapá entre a foz do Rio Amapá Grande e a foz do rio Araguari sejam consideradas as mais dispersas em termos de populacionais. Nesse espaço da porção mais setentrional do território ainda existe uma Amazônia que é pouco conhecida, inclusive por muitos amapaenses, e marcada por muitas particularidades de ordem geográfica, como, por exemplo possui vastas áreas florestais, grandes lagos, cerrados, extrativismo mineral e vegetal. Os dados apontam que na década de 1970 essa área possuía baixa densidade demográfica.

Pode-se considerar esse espaço amazônico como sendo a sua porção setentrional, pois, nessa Amazônia Setentrional, que foi delineada a sub-região amazônica pesquisada entre Porto Grande e Amapá e é onde encontra-se os trabalhadores e moradores que executaram atividades braçais na construção da rodovia e de outras atividades próximas aos ramais vizinhos. Nessa sub-região amazônica, destaca-se a relevância dos rios, lagos e igarapés para as conexões entre as populações locais e a sede dos municípios, mas, um dos principais meios de circulação e de integração é a malha rodoviária da Br-156, que assume um papel importantíssimo na articulação

¹²⁶ THOMPSON, E. P. *Costumes em Comum, Op. cit.*; 1998, p.272.

populacional e de mercadorias. Nesse espaço, encontramos vários sujeitos sociais: posseiros, camponeses, assentados, meeiros, garimpeiros, fazendeiros e outros.

Fotografia 9-Família da Dona Francisca Bernarda Santos (posseira e marisqueira).



Fonte: Manoel de Jesus (05 de maio de 2021).

A senhora Francisca Bernarda Santos, maranhense 96 anos, viúva, posseira, marisqueira, pensionista, residente no Assentamento Governador Janary Nunes, ainda muito lúcida, relata que encontrou diversas barreiras até chegar ao seu destino, o município do Amapá. Ao narrar situações do seu trabalho, quando se tornou cozinheira de canteiro de obras, em 1984, essa operária registrou duas estratégias para garantir seu sustento. A primeira foi poupar os valores salariais para garantir a sobrevivência familiar, e a segunda foi manter uma relação “amigável” entre o patrão e outros trabalhadores.

Na fotografia 9, a ex-marisqueira está ao lado do esposo Francisco Santos (já falecido), de sua filha Eliane Santos (lado direito) e de suas sobrinhas Jani Santos (short vermelho) e Janilce Santos (criança de menor estatura). O registro marca a última ceia natalina na residência familiar em Tutóia no Maranhão, antes da migração com destino ao Amapá. As filhas resolveram voltar para o Maranhão, em 1990, enquanto dona Francisca, seu esposo e sobrinha

decidiram morar e trabalhar no povoado da Pedra Malhada, próximo às margens da rodovia. A vida no trabalho de terraplenagem e nas aberturas de estradas se estendia da Br-156 até os atuais assentamentos agrários, trechos marcados por desigualdade social, resistências e subordinação.¹²⁷

As cidades da Amazônia se tornaram, então, grandes cativeiros, grandes confinamentos humanos a serviço e à disposição do capital e das antes florestas, espaços abertos em campo pelo capitalismo da agricultura industrial ou da pecuária. Os humanos, na Amazônia, especialmente quando se trata de disputa de território, são um empecilho ao capital, ou seja, são estorvos, por isso precisam sair das florestas, do sertão, do campo e buscar as cidades. Nas cidades, eles se tornam reféns de negócios imobiliários e de todos os produtos serviços que precisam comprar. São rebanhos religiosos ou políticos em cativeiros para negociação.¹²⁸

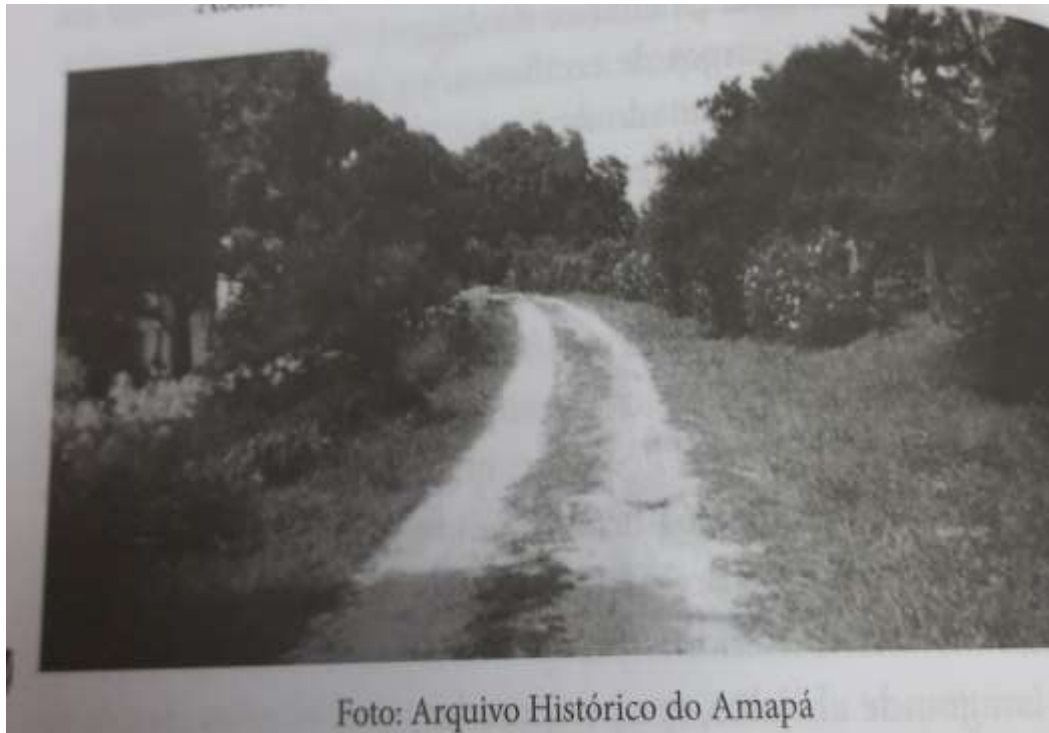
Em uma quarta-feira, no período matutino, dia 03 de novembro de 1980, quando a Empresa T Leite Construção e Comércio Ltda¹²⁹, na Vila de Porto Grande, o carpinteiro João Gonçalves da Costa, paraense de 85 anos, divorciado, carpinteiro, residente no Assentamento Nova Colina, município de Porto Grande foi fichado na empresa para executar as atividades de construções de pontes, no eixo da Perimetral Norte. O operário deixou sua família em Macapá e ficou nos barracos de obra até 02 dois meses sem se deslocar para a capital. O trabalhador, ao carregar esteios, deixou cair em sua mão um *formão*, que ocasionou ferimentos nos 05 (cinco) dedos da mão direita. O trabalho consistia em carregar essas madeiras nos ombros por uma distância de 200 metros, em uma trajetória quase intrafegável com buracos e lamas. Eram expressivos os problemas entre a segurança, alimentação, custos de vida para os contratados que precisavam realizar os serviços pesados no meio da floresta. Na verdade, os operários numa escala de divisão de trabalho, eram designados para os cortes e derrubadas do produto madeireiro e para as instalações de barracos e pontes em diversos trechos para a abertura da rodovia Br-156.

¹²⁷ Entrevista de Francisca Bernarda Santos, cedida no dia 05 de maio de 2021.

¹²⁸ PICOLI, Fiorelo. *A violência e o poder de destruição do capital na Amazônia*. Florianópolis: Editoria Em Debate, 2012. p.271.

¹²⁹ Em três de novembro de 1980, o jornal *Diário Oficial* divulgou que a empresa ganhou a concessão para a abertura e pavimentação do eixo da Perimetral Norte, com o direito a derrubada de madeira, a contratação de trabalhadores para execução de construção de pontes que estende até a Vila do Cachorrinho, localizado no atual Município de Pedra Branca do Amapari. *Diário Oficial*, 03/11/1980, p.7.

Fotografia 10-Br-156-Trecho Ferreira Gomes, (Década de 1950)



Fonte: Acervo do Tribunal de Justiça do Amapá-TJAP.

Para o historiador e pesquisador Adalberto Júnior Ferreira Paz, em sua dissertação de Metrado em História Social do Trabalho intitulado, “*Os mineiros da floresta: sociedade e trabalho em uma fronteira de mineração industrial amazônica (1943-1964)*”, a partir da década de 50, muitos migrantes nordestinos e das Ilhas do Pará chegaram ao Amapá e desempenharam serviços “braçais”, assim como seus costumes, lazer em uma relação com trabalho em lavouras, na pecuária, nas oficinas, na construção civil e no serviço público¹³⁰.

João era migrante, nascido em 1939 na pequena localidade de Afuá no Estado do Pará¹³¹. Os motivos que o levaram a migrar para o Amapá foram justamente a busca por emprego. Ele foi atraído pelos cartazes colocados em cavaletes no centro comercial de Macapá, no entanto, com a necessidade de manter a família, o mesmo resolveu viajar juntamente com três carpinteiros para prestar serviço no Cupixi, uma vila da cidade de Porto Grande. Em entrevista, o Sr. João diz:

¹³⁰ PAZ, Adalberto. *Os mineiros da floresta: modernização, sociabilidade e a formação do caboclo-operário no início da mineração industrial amazônica*. Belém: Paka-Tatu, 2014.

¹³¹ De repente com a criação do território ocorreu a vinda de milhares de pessoas de outros estados em busca de empregos e de oportunidades de negócios. A população quase que dobrou no território a própria população de interior, principalmente as famílias mais abastadas mudaram para Macapá para ficar mais perto de escola para seus filhos, que antes tinham que estudar em Belém e da saúde com a criação do hospital que também procuravam em Belém. Ver: GONSALVES, Alfredo Távora. *O Amapá d’Outrora*. Macapá: Tarso Editora, 2015, p.92.

A vida de um carpinteiro é um risco, principalmente, quando viajamos de Macapá até ao Porto Grande, o nosso retorno financeiro na época só dar para a comida, nossa credibilidade com o dono da firma não existia. No canteiro de obras fazíamos todos os tipos de serviços, do corte de árvores a construção de pontes. Em 1981 as obras da rodovia no trecho Porto-Ferreira Gomes só paralisavam devido à falta de recursos da empresa em pagar os trabalhadores, que as vezes *fiava*, o dono de uma madeireira emprestou dinheiro para a firma, mas, o seu Santiago não pagou o empréstimo. O dono da madeireira foi com a polícia na casa do dono da firma, no bairro Santa Rita, na Rua Hildermar Maia para buscar o recurso emprestado, da firma. O resultado foi o atraso em nossos salários e da compra dos materiais como brita e cimento.¹³²

O carpinteiro João, antes de migrar para o Município de Porto Grande, fazia parte da associação dos carpinteiros navais. Essa carpintaria naval foi formada a partir das dificuldades de locomoção de famílias e das comunidades entre as ilhas do Pará e Amapá, desenvolvendo a construção de rabetas, barcos e canoas. Um dos fatores que levaram à saída desse trabalhador do Estado Pará foi o fato de que seus pais e irmãos vieram em busca de emprego em Macapá em 1959, no entanto, João, voltou para sua cidade natal. Já em 1969, o entrevistado retornou à Macapá e depois foi trabalhar com diárias em moradias no bairro do Trem e Vacaria (atual Bairro Santa Inês). Apesar das dificuldades naturais e econômicas do período, o Sr. João, preocupado com a educação escolar de seus filhos, resolveu buscar oportunidade de emprego em lugares distantes da capital.

Fotografia 11- Migrantes de Alcântara-MA, da P.A Igarapé do Peixe-Distrito do Aporema



Fonte: Acervo da EMEF Igarapé do Peixe.

¹³² Entrevista de João Gonçalves da Costa, cedida no dia 10 de março de 2019.

Os migrantes e trabalhadores amapaenses que vieram para a ASA, na década de 1970, eram originários do Pará e de outras unidades federativas. Especificamente muitos maranhenses, cearenses e outros vieram por essa rota da Br-156. Destacam-se aqui as cidades do Arquipélago do Marajó-PA e as cidades do Estado do Maranhão tais como: Alcântara, das comunidades de Santa Maria, da agrovila Só Assim, Engenho e de áreas remanescente de quilombolas maranhenses, muitos foram expulsos pelas políticas dos governos militares entre as décadas de 1960 e 1980. Especificamente, migrantes nordestinos embarcaram pela primeira vez para o Amapá, no período de Gestão do Presidente Geisel, deixando para trás as riquezas naturais, diversidades culturais, parentes, amigos, associações, cooperativas e organização social.

Foi também durante a década de 1950 e 1960, durante a Ditadura Militar, que Macapá viveu intensa corrente migratória de populações ribeirinhas do Pará e nordestinos. Esse processo transformou substancialmente as relações sociais do campo para a cidade. Nessa época, Macapá destacou-se pelo grande número populacional justificado pela exploração do manganês, em Serra do Navio.¹³³

Os migrantes nordestinos que vieram para o Amapá com destino a ASA, na década de 1970, eram originários de várias cidades. De modo geral, muitas famílias nordestinas e paraenses, que vieram para ASA, conectaram-se com populações de áreas ribeirinhas e de florestas e viviam da agricultura de subsistência de mandioca, frutas, legumes, pesca e caça, desde o início do século XX. Essa comunicação entre os sujeitos sociais no campo citados formou-se a partir das relações de trabalho tipicamente capitalistas, originando a classe trabalhadora no campo. A longa jornada até o Amapá, com o objetivo de analisar a oferta de empregos, a expansão da economia justificada pelo cenário da descoberta de garimpos em Tartarugalzinho, Calçoene e Amapá, os madeireiros, as empresas mineradoras, empresas extrativistas e a abertura da Rodovia Br-156, tal qual o aumento do setor de serviços públicos tornaram-se uma paisagem favorável nos aspectos socioeconômicos para mudança dos padrões de vida¹³⁴. As conexões entre os migrantes e os moradores antigos da ASA resultou nas trocas

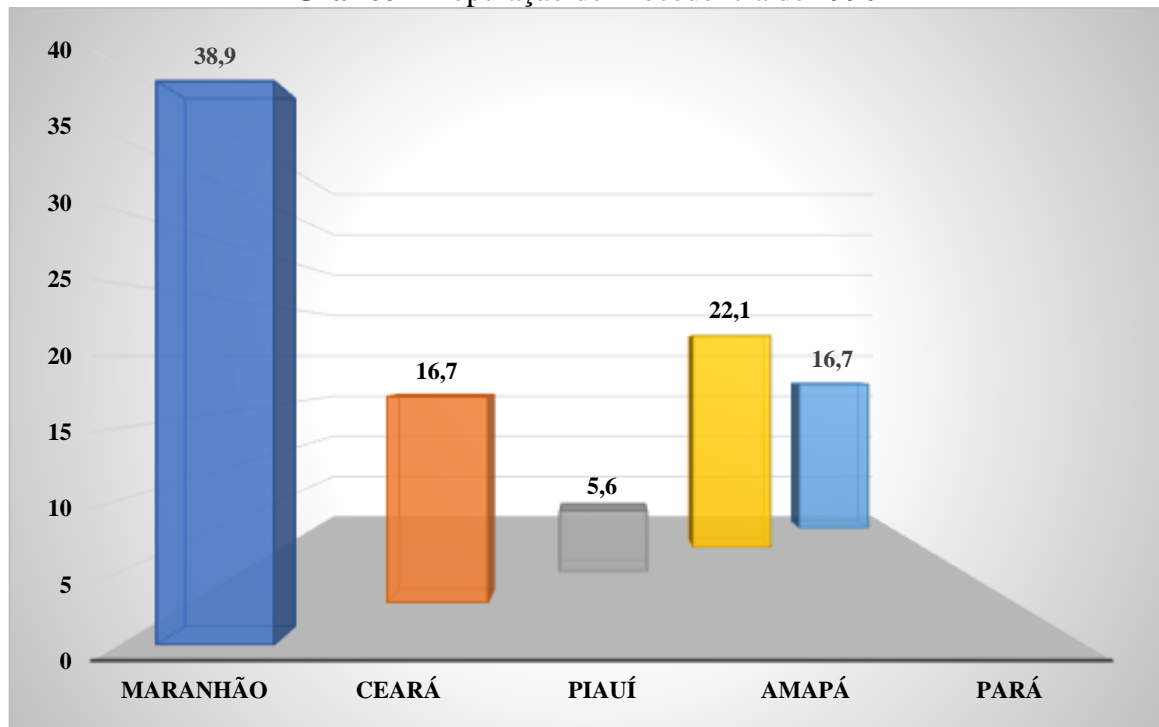
¹³³ Na Câmara de deputados, como presidente da comissão de valorização da Amazônia que comandava a SPVEA, mais tarde, o Deputado Coaracy Nunes tinha na mão toda a bancada da Amazônia, para barganhar, além disso, dotado de espírito sagaz, conseguiu “anestesia” os deputados com constantes passeios ao Amapá para ver as alturas o TFA. Em aviões particulares e da Fab (mais de dez visitas de deputados foram feitas ao Amapá) até Carlos Lacerda, da UDN e inimigo do Getúlio Vargas esteve no Amapá. O equívoco foi tomar como eixo principal o empreendimento da Serra do Navio, pois, a Serra do Navio era um verdadeiro “*gueto*” isolado da realidade amapaense e como tal não poderia servir de forma e base do qualquer estudo sobre a evolução da economia do TFA, visto que o próprio Drummond excluiu propositalmente, os investimentos e ações governamentais. GONSALVES, *Op. cit.*, p.93.

¹³⁴ VILHENA. *Op. cit.*, p.48.

de experiências no período da construção da Br-156 até ao atual município do Amapá, e uma pequena porção do município de Calçoene.

A população da ASA é formada por dois segmentos: por nordestinos (61,2%), com destaque para os maranhenses, seguida de cearenses e, depois, de piauienses; o outro segmento composto por nortistas (38,8%), com destaque para os amapaenses, seguidos dos paraenses, conforme ilustrado no gráfico 1:

Gráfico 1-População de Procedência de 1990



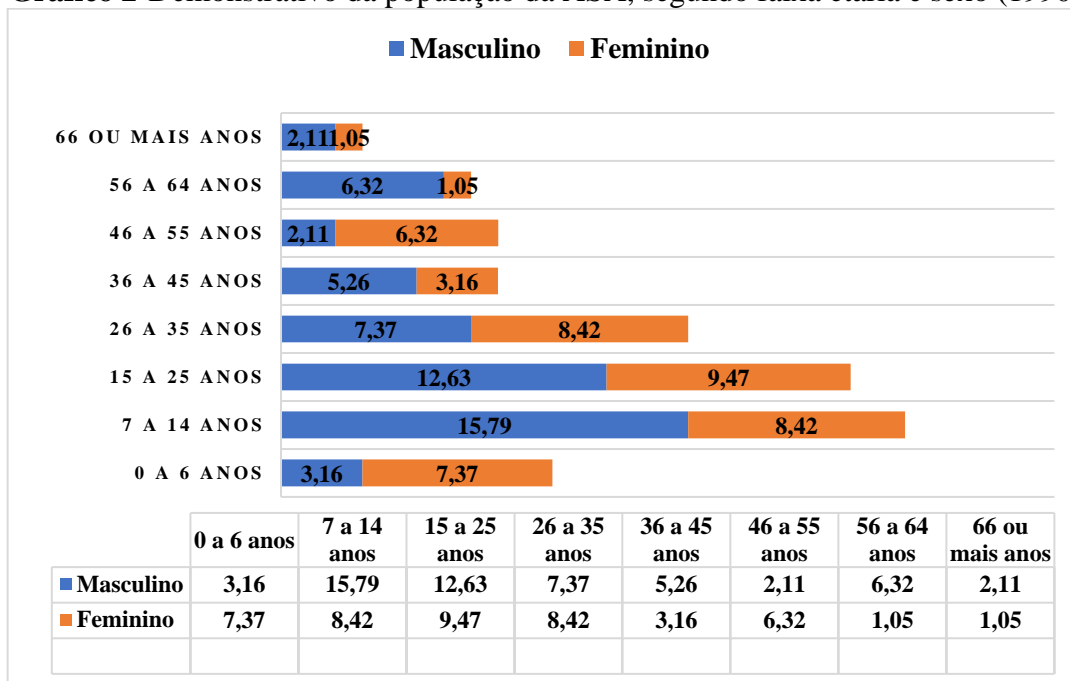
Fonte: IEPA/RURAP (2000).

Pelo que se constatou “*in loco*”, grande parte da população entre Ferreira Gomes até o Amapá está presente nessa região bem antes das dinâmicas geoeconômicas na Amazônia, sendo que, com sua efetivação com chegada das construtoras e empreiteiras para a contratação e recrutamento dos trabalhadores rurais. Dessa forma, houve um acentuado acréscimo populacional. Assim, pela origem dessa população e o tempo de interatividade com a terra, além de suas experiências anteriores, entende-se que esses moradores produtores, pequenos agricultores, pescadores, garimpeiros e outros se encontram plenamente identificados com os objetivos de dinâmica produtiva, de trabalhos braçais para sobrevivência, isto é, para total efetivação, precisam dos implementos e fatores básicos.

A apreciação dos dados do Gráfico 2 abaixo leva às seguintes conclusões dos trabalhadores e moradores da ASA: a) A população inicial, na faixa de 0 a 14 anos, representa, aproximadamente, um terço da população da ASA, o que é significativo na projeção para a

estrutura permanente dessa região quanto à extensão populacional, desde que sejam garantidos os investimentos sociais básicos em termos de processo de socialização, a partir da educação básica; b) Outro aspecto significativo refere-se ao fato de que a população é relativamente jovem, haja vista, observa-se no segmento de 0 a 25 anos uma média de 56,84% da população da ASA, fato esse bastante animador quanto à perenidade populacional e ao incremento social à dinâmica produtiva, desde que sejam adotados os fatores necessários, conforme explicado no item anterior e c) O segmento de 15 a 55 anos que, enfaticamente representa a grande e efetiva concentração da força de trabalho, representa 54,74% da população, constituindo-se em fator determinante da dinâmica produtiva da população.

Gráfico 2-Demonstrativo da população da ASA, segundo faixa etária e sexo (1990)



Fonte: IEPA/RURAP (2000).

Assim, respeitada a existência dos investimentos indispensáveis como fatores de desenvolvimento para os trabalhadores e moradores, conclui-se que a população está estruturada conforme as expectativas e os objetivos de estudo, mesmo considerando-se a diferença quantitativa da população masculina sobre a feminina. Gráfico 2- demonstrativo da população da ASA, segundo faixa etária e sexo. Nesse indicador, busca-se analisar o nível de participação populacional na dinâmica produtiva da ASA. Nesse sentido, constata-se que, da população estudada, 60,72% tem relação de trabalho com a unidade produtiva em alguma atividade econômica, sendo que 32,14% tem ação direta e exclusiva na unidade produtiva, enquanto que 28,58% compõe o segmento social que atua parcialmente na unidade produtiva,

ou seja, segmento que estuda e trabalha na unidade produtiva, formado por domésticas, com maior incidência no segmento de idade que vai de 15 a 55 anos, portanto, onde se concentra a maior incidência de força de trabalho é no elemento feminino que, além de sua função de doméstica, tem participação ativa na unidade produtiva.

O pesquisador Walter Mignolo¹³⁵ registra que os primeiros migrantes sempre atuam como avaliadores do espaço, das ofertas de emprego e de renda, em seguida, retornam ao lugar de origem para buscar as famílias. O Nordeste e o nordestino, como espacialidade e personalidade de uma de nossas mais significativas mobilidades internas, encarnam uma espécie de “*diferença colonial*” caracterizada por uma “*racialização*” da distribuição desigual do trabalho e da renda.

Uma etapa nova se iniciava naquele momento em direção ao Amapá que, no século anterior era palco de conflitos de diversos interesses econômicos e políticos. Com a criação de novos municípios, em 17 de dezembro de 1987, conforme a Lei nº 7639, o projeto de pavimentação da Br-156 e a tentativa da descoberta de ouro e com o efeito da transformação do Amapá em Estado pela Constituição Federal de 1988 e da criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS), em 1991, o Amapá transformou-se num novo polo de migração da Amazônia. Entretanto, continua sendo um dos Estados brasileiros com menores densidades populacionais (cerca de 2,6 habitantes por km²).¹³⁶

Ao tratar desse debate, Sidney Lobato argumentou que o Censo Escolar de 1964 indicou que, de um total 79 mil habitantes do território, 44 mil eram urbanos. Os municípios tiveram um pequeno aumento, no entanto, Macapá destacou-se por tal crescimento. O historiador leva em consideração a oferta do serviço público, as construções de prédios públicos como escolas, órgãos administrativos, hospitais, praças, as quais foram iniciadas na época Janarista, além da exploração do manganês que atraiu trabalhadores de diversos locais do Amapá¹³⁷.

De fato, a política desenvolvimentista do governo federal propiciou a implantação de grandes projetos econômicos e contribuiu para que o Macapá se transformasse em uma cidade marcada por diversas culturas. Ao longo do seu processo de ocupação, moradores ribeirinhos, pequenos agricultores e migrantes dirigiram-se à capital e a outros municípios que ofertavam a

¹³⁵ MIGNOLO, Walter. *Historias local és/dissemos global és: colonialidad, conocimientos subalternos y pensamiento fronterizo*. Madrid: Akal. 2003.

¹³⁶ Lei nº 7.639, de 17 de dezembro de 1987. Autoriza a criação de municípios no Território Federal do Amapá, e dá outras providências. Art. 1º. Ficam criados, no Território Federal do Amapá, os Municípios de Ferreira Gomes, Laranjal do Jari, Santana e Tartarugalzinho. Art. 2º. A instalação dos municípios criados por esta lei far-se-á com a posse do Prefeito e da Câmara Municipal, após a realização simultânea das eleições municipais em todo o País.

¹³⁷ LOBATO, Sidney da Silva. *A cidade dos trabalhadores: Insegurança estrutural e táticas de sobrevivência em Macapá (1944-1964)*. Belém/PA: Paka-Tatu, 2019, p.101.

mão de obra empregada na construção civil ou labutas no interior do estado. Essa política teve relativo efeito nas demografias regional e local, gerando uma ocupação progressiva de terras devolutas e fomentando o surgimento de novos núcleos populacionais do território do Estado do Amapá (Tabela 2).

Tabela 2- Evolução Demográfica do Estado do Amapá - 1950 a 1980

Ano	População Residente	Variação Absoluta	Variação Relativa
1950	37.477	-	-
1960	68.889	31.412	83,81
1970	116.480	47.591	69,08
1980	175.257	63.598	54,59

Fonte: IBGE/AP.

Esse movimento migratório e o aumento da ocupação populacional Macapá foi justificado pela presença de outros grupos econômicos nacionais e internacionais apoiados pelas estratégias dos políticos dos militares. A verdade é que o desenvolvimento do território se deve às vultosas verbas federais concedidas as corporações globais e das grandes empresas que ocuparam a Amazônia. No TFA, o pontapé inicial dos “investimentos” foi dado nos anos de 1960, quando o governo federal promoveu a construção de órgãos públicos, construções de rodovias, aberturas de ramais e outros serviços de urbanização.¹³⁸

Os estudos de Raiol apontam que a mão de obra sempre foi a mesma: migrantes de áreas miseráveis da Região do Nordeste, paraenses expulsos de suas terras e camponeses que buscavam novas estratégias de sobrevivência. O fenômeno de ocupação gerou principalmente a exploração da força de trabalho e condições precárias para os trabalhadores no contexto das empresas Jari (Jari Florestal e Agropecuária Ltda.), Icomi, com a Novo Astro (Mineração Novo Astro S.A), com a BRUMASA (Brumasa Madeira S.A), empresas arquitetadas pelas conexões de poderes econômicos, tanto nacional e internacional. Na Amazônia e no Amapá, essa concepção de sociedade e de organização territorial foi aplicada através da abertura dos eixos

¹³⁸ O governo federal havia investido valiosas verbas que permitiram a criação de dezenas de escolas primárias, três estabelecimentos de nível médio construção de um hospital, postos médicos nas sedes municipais, construção de inúmeras casas para os funcionários, uma promissora Colônia Agrícola, vários núcleos coloniais, uma estrada de rodagem de mais de 600 km tudo ao Oiapoque, um destacamento de Guarda Territorial, delegacias de ruas, arborização das cidades muitas outras iniciativas. Já existia um promissor movimento comercial. As próprias estatísticas do livro “*O Amapá nos tempos do manganês*” comprovam que o Território não era uma terra abandonada. GONSALVES, *Op. cit.*, p.94.

rodoviários, com incentivo aos investimentos de capitais do sul do Brasil e do exterior como Projetos de Colonização, para ali colocar os miseráveis da injusta Política Agrária Nacional (o caso da construção da Transamazônica e da Perimetral Norte).¹³⁹

Partindo desses pressupostos, o desafio de escrever a história dos trabalhadores que contribuíram para o processo do rodoviarismo da ASA foi cercado pelo processo migratório, postos de trabalho, serviços públicos, setor do comércio e abertura de empresas presentes na parte urbana e rural. Nessa seção, a pesquisa adota uma atenção especial para a vinda de migrantes nordestinos, paraenses, camponeses e moradores aos redores da Br-156, seus universos culturais, assim como suas experiências trazidas das cidades de seus locais de origem.

O passado é revisitado a partir de uma contextualização das reflexões das dimensões que levaram esses trabalhadores e trabalhadoras a atravessarem o grande rio Amazonas em busca de sonhos e desejos (uma vida com emprego, conquistas, diversões e fé), participando da construção de obras públicas da educação, saneamento básico, saúde e segurança, mais ainda, do avanço de estruturação da Amazônia Setentrional. Por outro lado, a oferta de trabalho e serviços foi acompanhada pela instabilidade de emprego, serviço temporário, assédio, precariedade e falta de higiene, tal qual a exploração do trabalho no campo de agricultores e operários da floresta.

Numa perspectiva teórica, essa subseção da pesquisa possui um olhar social, buscando apoio nas pesquisas dos historiadores sociais, o que Eric Hobsbawm chamou de “*história de pessoas comuns*”¹⁴⁰, e Edward Palmer Thompson nos estudos de grupos sociais de várias espécies em oposição às biografias de grandes homens. A exploração da força trabalho, as tensões e os movimentos sindicais abrangeram alguns temas que inseriram os populares, trabalhadoras, trabalhadores, operários, minorias, migrações, até então silenciadas, que eram muitas vezes esquecidas, que, na maioria das vezes, as fontes de pesquisas deixavam de lado para dar vez às narrativas e às versões oficiais contidas nos discursos de historiadores positivistas.

O caráter econômico e político é um dos principais fatores do processo migratório de brasileiros para a Amazônia. De certa forma, parte de uma historiografia em que atores sociais vinham em busca por terra, justificada pela falta de trabalho nas cidades nordestinas. Entretanto,

¹³⁹ RAIOL, *Op. cit.*, 1992, p.31.

¹⁴⁰ Antigamente, referia-se à história das classes pobres, mais especificamente, aos movimentos sociais; remetia aos usos e costumes, à vida cotidiana e; por fim, era empregado em combinação com a história econômica, com evidente preponderância da economia. De abordagem distinta da rankeana, interessava-se pela evolução da economia na medida em que esclarecia as estruturas e as mudanças da sociedade, propriamente a relação entre classes e grupos sociais. Cf: HOBBSAWM, Eric. Da história social à história da sociedade. *In: Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p.218.

o fluxo de migrantes tem dimensões sociais e nele está também presente a luta por trabalho e pela posse de terra.¹⁴¹ Os principais fatores da migração na Amazônia são bastante amplos e compreendem os eventos destacados em um recorte do tempo, com objetivos variados que vão desde fatores naturais até os sociais. A seca, decadência de um produto do comércio, projetos econômicos, lutas sociais entre Estado e comunidades tradicionais, escassez de trabalho na terra natal são apontados como alguns dos fatores que fizeram nordestino migrar em busca trabalho.¹⁴²

Para compreender as dimensões e temporalidades diferentes das relações trabalhistas dos nordestinos na Amazônia, não podemos esquecer que o Regime Militar entre a década de 70 a 80 está inserido no espaço que pregava uma de “*desenvolvimento*” e “*crescimento*” econômico do país, mas que convivia com manifestações, greves e denúncias de trabalhos forçados em diversas partes do Brasil. Em 1964, através do Golpe Militar, foram criadas estratégias econômicas caracterizadas pelo autoritarismo e a marginalização aos trabalhadores.

Pesquisas como das autoras Edileuza Santos¹⁴³ e Huana da Silva Furtado¹⁴⁴ contribuíram para constatar a presença dos militares, assim como de suas ideologias, posições políticas para a ampliação e exploração das terras e dos trabalhadores. Divergências surgiram nas expectativas por melhorias de vida. Na verdade, o que houve foi abertura do capital nacional e internacional para ocupação, isto é, o discurso de “*desenvolvimento com segurança nacional*”, com a proposta de uma integração econômica, no entanto, não atendia os anseios das classes trabalhadoras da Amazônia.

As marchas e as lutas dos migrantes nordestinos por trabalho e por novas perspectivas de vida estavam presentes em diversas partes do território nacional. Nesse cenário, o governo federal implantou medidas explícitas para encontrar as “*soluções*” da colonização e ordenamentos da população amazônida. As produções historiográficas da vinda dos trabalhadores nordestinos para Amazônia, em meados década de 70, do século anterior, estão atreladas aos programas e políticas de ações militares. Apontamos ainda duas pesquisas com

¹⁴¹ LACERDA, Franciane Gama. *Migrantes cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916)*. Tese do Doutorado em História Social, defendida na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

¹⁴² LACERDA. *Op. cit.*, p.6

¹⁴³ Dissertação de Mestrado em História Social da Amazônia apresentado em 2007, no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará-UFPA, Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia, Belém (PA), intitulado *Vila Arraias: espaço de sobrevivência, morte e núcleo na luta pela terra na PA- 150 (1970-1985)*.

¹⁴⁴ Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Regional apresentado em 2015, da Universidade Federal do Amapá-UNIFAP, cujo título é o *Trabalho, migração e relações sociais: a presença de imigrantes brasileiros em área de mineração na Guiana Francesa*.

grandes contribuições historiográficas para o tema como a dissertação de Uvanderon Vitor da Silva¹⁴⁵ e do pesquisador Jadson Luís Rebelo Porto¹⁴⁶. Os autores construíram um vasto estudo sobre os documentos do Ministério do Interior (MINTER), de 1973, relacionados à "racionalização" da distribuição espacial da população, à assistência social aos migrantes e a montagem de um sistema de informação de execução de planos, tendo como exemplo as ações de 1970 a 1989 no Amapá.

Sigo nessa narrativa de pesquisa um caminho que não leve a nenhuma ideologia e nem apologia ao Regime Militar. Os planos das ações de desenvolvimento do Amapá e de outras regiões do Brasil nos setores públicos e privados tornaram-se um dos eventos que contribuíram para a oferta de trabalho na repercussão do aumento das migrações. O contraste das ações foi marcado pelas complexas relações trabalhistas entre os migrantes e grupos econômicos anexados na Amazônia.

Ademais, é importante ressaltar que, entre a década de 40 a 60, o território amapaense já apresentava a presença de migrantes nordestinos. Os devaneios dos trabalhadores pela Amazônia se expandiram com a presença de empresas econômicas, principalmente no setor de extrativismo mineral, construção civil e madeireira. No aspecto estrutural e social, diversos bairros surgiram nos municípios de Macapá e Amapá com a presença, em muitos locais, de migrantes nordestinos.¹⁴⁷

Nessa perspectiva, o transporte fluvial foi diretamente relevante na relação social, cultural e econômica na vida dos migrantes paraenses e nordestinos, pois a Amazônia é dotada de rios navegáveis por onde trafegam inúmeras embarcações características da região. O transporte fluvial na Amazônia se faz essencialmente de cargas, pessoas e informações. As cargas são diversificadas, variando de produtos regionais até produtos industriais. Os barcos de cargas e passageiros proporcionaram um intercâmbio entre as classes sociais que buscavam novas estratégias de sobrevivências em diversos espaços no campo-cidade.

¹⁴⁵ SILVA, Uvanderon Vitor da. *Velhos Caminhos, Novos Destinos: Migrante nordestino na Região Metropolitana de São Paulo*. Dissertação de Mestrado em Sociologia, defendida Universidade de São Paulo, USP-SP, 2008.

¹⁴⁶ Transformações Espaciais e Institucionais do Amapá: Conflitos e Perspectivas. In: *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina* – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo.

¹⁴⁷ Refiro-me a Tese de Doutorado em História Social, defendido em 2013, no Departamento de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, do Programa de Pós-Graduação em História Social, intitulado *A cidade dos trabalhadores: Insegurança estrutural e táticas de sobrevivência em Macapá (1944-1964)*. A presente pesquisa traz um debate da historiografia amapaense referente aos trabalhadores migrantes nordestinos e paraenses, suas experiências, as relações sociais, desafios pela terra e vida. A luta permanente dos trabalhadores no campo-cidade apresentou várias mobilizações e organizações sociais visando construir na formação de associações e sindicatos. Segundo o autor, "a concepção historiográfica configura-se em pesquisas e produções de classes trabalhadoras, mulheres, homens livres ou escravos. Essa ideia de classe, especificamente, de classe social é utilizada nos estudos históricos dos mundos do trabalho".

O transporte, em sua diversidade de modais, é o grande responsável pelo movimento de circulação de pessoas e mercadorias. Nesse contexto, é possível afirmar que cada embarcação mencionada apresenta características próprias e uma utilidade específica. As pessoas que utilizam esse meio de transporte, em sua maioria, são pertencentes às comunidades ribeirinhas com pequenas embarcações e por comunidades populacionais que migram para outras regiões do país através de embarcações de grande porte, exemplo disso são os navios que saem do terminal hidroviário de Belém com destino a Macapá. Os quais, em caso específico, serviram de transportes para as vindas de trabalhadores para o Amapá.

O cenário da Amazônia, a partir de 1970, do século passado, reflete a face cruel dos paraenses e nordestinos nas relações trabalhistas, assim como as tensões e variadas facetas que mobilizaram suas saídas da terra natal. A possibilidade de construir uma vida em novas terras custava muito suor e “*aceitação*” das normas e controle de produção. Buscamos problematizar aspectos da historicidade dos desafios que permeiam vários grupos de trabalhadores vindos de várias regiões do país, caçados pela repressão de patrões e de empresas nesse período.

A partir do exposto, faz-se uma reflexão das diferentes chegadas de migrantes e trabalhadores com diversos objetivos e destacamos a busca por terra e empregos para garantir o sustento. Ao chegar nas atividades de canteiro de obras, eles eram inseridos nos projetos econômicos baseados na exploração de recursos naturais e humanos. Desta forma, no que tange às condições desses trabalhadores da construção civil, essas relações foram fortemente marcadas por lutas contra empreiteiras e outros grupos sociais. Optamos por escrever as entrevistas e as publicações das opiniões de homens e mulheres na labuta e oferecemos a oportunidade de pesquisadores e de um público maior compreender o processo histórico desses sujeitos sociais em torno das relações trabalhistas.

Os trabalhadores da construção civil é um dos aspectos que pretendemos abordar nessa seção que representa uma das atividades econômicas do início da construção da Br-156 entre Macapá e Amapá. Dentro e fora do local da obra, serventes, carpinteiros, pedreiros, operadores de máquina, cozinheiros, ferreiros, marreteiros, agricultores, garimpeiros, pescadores, cuidadores de gados, cortadores de lenhas e outros revelaram o contexto social amazônico, a obscuridade dos trabalhadores e operários, suas vivências cotidianas, seus dilemas e relações de trabalho, consolidadas no período pós-64.

Para compreender a grande “*aventura em busca de um trabalho tão sonhado no Amapá*”, é necessário descrever cada etapa e os desafios descritos desde a saída desses migrantes dos seus locais de origem com destino a Amazônia Setentrional do Amapá. Uma

viagem que tinha diversos destinos: Macapá no trecho que compreende até Serra do Navio, onde trafegavam uma diversidade de pessoas, desde a década de 1950 e era responsável pela dinâmica da exploração do manganês; e o trecho Porto-Grande e Oiapoque, destacando-se a “*oferta*” de trabalho em garimpos, empreiteiras, agroindustriais e serviços públicos.

As etapas, relações e as conexões durante as viagens de trabalhadores nordestinos para a Amazônia ou de outros grupos sociais são destacadas em registros, narrativas e na escrita de História Social através de trabalhos científicos, obras, pesquisas em torno das classes oprimidas, de classes sociais diferentes, fragmentos das vidas de pessoas “*esquecidas*”. A Historiografia Ocidental, a partir da década 1970, tem revelado uma preocupação com estudos sobre liberdade/trabalho e trabalho/autonomia, resgatando experiências passadas de grupos excluídos, de populações remanejadas por interesses econômicos de séculos anteriores. As narrativas abaixo representam duas formas de vinda de trabalhadores para outros lugares.

As famílias que embarcaram do cais de Alcântara atravessando a Baía de São Marcos rumo a Capital São Luís (MA) somavam-se 05 grupos familiares num total de 45 pessoas. No dia 24 de julho de 1975, compramos nossas passagens de ônibus na Empresa Viação Transbrasiliana criada em 1970, que tinha como objetivo integrar Amazônia com todo o Brasil por via terrestre através das rodovias e ramais. No dia 27 de julho chegamos a Belém (PA). Chegando à capital paraense, os migrantes embarcaram no navio denominado “Bom Jesus”, com destino ao Amapá. Antes da partida, todos receberam o comprovante de recibo das passagens, apenas os menores de 05 anos não pagaram.¹⁴⁸

Aponto as ideias de Peter Linebaugh e Marcus Rediker¹⁴⁹ na grande obra universal intitulada “*A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*”, que aborda diversas concepções de classe trabalhadora e de várias culturas que atravessaram o Oceano Atlântico nos empreendimentos idealizados pela classe burguesa da Europa e do Novo Continente.

O relato abaixo de um migrante, Manoel de Jesus, maranhense 69 anos, casado, carpinteiro e comerciante, residente no PA Bom Jesus dos Fernandes, chegou a Tartarugalzinho (Município do Amapá¹⁵⁰), em 1975, faz parte de uma experiência das relações de trabalhos e

¹⁴⁸ Entrevista de Manoel de Jesus, cedida no dia 07 de setembro de 2008.

¹⁴⁹ LINEBAUGH, Peter e REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. Tradução de Berilo Vargas.

¹⁵⁰ A construção da estrada de rodagem do Amapá até o Oiapoque é um sonho que vem rolando há mais de sessenta anos. Os primeiros trabalhos foram uma epopeia sem maquinaria apropriada a falta certos recursos, serviram-se de trilha dos caminhões de Manoel de Jesus e outros que trafegam antes mesmo da instalação do território federal no rumo de Porto Grande. Mais tarde, já no tempo do Amapá como território estadual, a rodovia atingiu as estradas vicinais e ramais de Ferreira Gomes. Na primeira investida o ramal aberto saiu muito abaixo da Vila de Ferreira Gomes e tinha uma ladeira muito íngreme denominada montanha russa uma faixa de mata com

acordos preliminares entre empresas e operários durante a expansão de empreiteiras no trecho rodoviário Macapá/ Clevelândia do Norte:

Em 1974, um conterrâneo do Maranhão vindo de Macapá, me encontrou em São Luiz, e disse que a uma empresa (Construtora Comercial Carmo Ltda)¹⁵¹ ia “*fichar*” trabalhadores para abertura de estrada e ramais até o município de Oiapoque, no Amapá. No dia (vinte e um) 21 de janeiro de 1975 viajei com destino a Macapá para verificar se havia a oferta de emprego. Em terras amapaenses, soubemos por outros maranhenses e por um representante da empresa o Senhor Walter Pereira do Carmo¹⁵², que começariam em março desse mesmo ano, que só iria “*fichar*” aqueles que não tivessem hora para voltar para casa e se dedicasse as normas da firma¹⁵³.

Esses são os traços entre a narrativa de um migrante nordestino, desde a sua chegada ao Amapá até a resistência do proletariado atlântico ao processo de formação do capitalismo global nos séculos XVII e XVIII. Ainda assim, os relatos de vidas, de opressões, das lutas de trabalhadores, muitas vezes, revelavam que não havia valorização e reconhecimento dos patrões. As políticas estatais beneficiavam apenas as empreiteiras, sendo que os antigos moradores e migrantes eram explorados pela força de trabalho.

cerca de seis quilômetros para chegar ao Rio Araguari (que, diga-se de passagem, eu mesmo abrir com recursos próprios) mas, o objetivo era a vila de Ferreira Gomes. Certo dia, eu (Manoel de Jesus), acompanhado do topógrafo José Maria Monteiro Coelho, se deslocamos de Porto Grande até Ferreira Gomes, aonde encontramos diferentes tipos de rochas no perímetro da construção da rodovia.

¹⁵¹ Empresa Fundada por Walter Pereira do Carmo em 1958, responsável por cortes, aberturas e aterros da Rodovia BR 156. Ver Projeto de Lei de 2014 (Da Deputada Fátima Pelaes). Denomina “Rodovia Walter do Carmo” toda a extensão da rodovia BR-156, no Estado de Amapá.

¹⁵² *Walter do Carmo*: a bravura de um pioneiro. Esta publicação da jornalista Mariléia Maciel decorre de uma homenagem ao Empreendedor Walter Pereira do Carmo. Nascido em Prainha, no município de Monte Alegre, no Estado Pará conhecia o recém-criado Território do Amapá por vir com os pais visitar parentes em Mazagão Velho. Aos 17 anos, já funcionário público com formação técnica em agrimensura, começou, sem saber, a traçar seu caminho para o Amapá. Fez parte da antiga Comissão de Rodagem do Pará, que depois seria transformada no DEER (Departamento Estadual de Estradas de Rodagem). A missão era, justamente, entregar o projeto da BR 156. *Diário do Amapá*, 14/06/2015.

¹⁵³ Entrevista cedida no dia 07 de setembro de 2008 (já citada).

Fotografia 12-Operário Manoel de Jesus da Construtora Comercial Carmo Ltda (1981).



Fonte: Acervo do próprio entrevistado, 2021.

Nesse aspecto, destacamos a Tese de Doutorado de Celso Augusto Torres do Nascimento¹⁵⁴, que chama atenção para o questionamento das diversas atividades executadas pelos trabalhadores no campo da Amazônia. Para o autor, muitos ofícios não eram reconhecidos pelo governo federal no século anterior, exemplo disso são as ocupações de “*capinador, caseiros e mateiro*” dentre muitas outras que não aparecem no cânone das tipificações ocupacionais.

Pelo decurso do tempo e com a construção das rodovias Br-210 e Br-156, interligando Macapá a outras localidades, consolidou-se um movimento de pessoas e mercadorias durante a abertura dessas rodovias. Na história dos operários, alguns moradores relatam que somente as canoas faziam a trajetória entre Ferreira e Porto Grande, transportando peixes e farinhas que seriam vendidos aos trabalhadores próximos ao ramal de Nova Colina, 12 km da sede de Porto Grande.

¹⁵⁴ Tese intitulada Economia Solidária e Cooperativismo no Contexto Rural: o trabalho autogestionário da Associação Comunitária dos Produtores Rurais da Comunidade Nossa Senhora Aparecida. Para o autor, a obra busca averiguar a emergência de novas tecnologias sociais no processo contemporâneo de reinvenção dos trabalhadores, com especial relevo para o trabalho realizado pelos associados da APRODUCIDA – Associação Comunitária dos Produtores Rurais de Nossa Senhora Aparecida, em Coari, no Amazonas. A economia solidária ressurge atualmente com um forte potencial de resposta à crise do trabalho assalariado. Trata-se de uma perspectiva inovadora de grande envergadura social capaz de reinserir significativos segmentos de trabalhadores no processo produtivo.

Aos vinte e um anos cheguei no Amapá, não frequentei escola nenhuma e diante das notícias que chegavam em nossa cidade (Tutóia-MA), meu pai José Antônio Lago sem autorização do meu avô resolveu buscar a vida em outro Estado. Sem pensar duas vezes, o meu pai resolveu buscar emprego na ICOMI, mas, não deu certo. Com uns poucos trocados resolvemos morar na Vila de Porto Grande. Em Porto Grande, parte da família da minha mãe resolveu ir ao distrito de Ferreira Gomes, enquanto meu pai estava animado para trabalhar de diaristas na profissão de carpinteiro. Me recordo que meu pai fazia o serviço de amolar os serrotes, formões, enxadas, enxadecos, e organizar as ferramentas na empresa. No horário de refeições ou descansos, por ocasião de distancias, meu pai resolveu ficar vários meses na abertura da Br-15, buscando alguma caça para alimentação de final de semana.¹⁵⁵

A descrição feita por Joaquina Pereira Lago, maranhense de 87 anos, solteira, agricultora, residente no município de Ferreira Gomes, relata o cotidiano de seu pai no canteiro de obras e mostra as atividades desenvolvidas por ele nos perímetros de abertura da Br-156. Fica claro que alguns trabalhadores, devido à distância de seu local residencial, ficavam meses sem ver os parentes, amigos e familiares. O discurso acerca da migração, feito por dona Joaquina, mostra o grau de dificuldade que as pessoas, vindas de outra região em busca de emprego no Amapá, passavam. Joaquina é uma mulher que precisa da agricultura para sobreviver e manter o sustento de toda a família. Ela mesma cria pequenos animais e, para manter sua renda mensal, dedica-se à plantação de produtos como a venda da farinha de mandioca e goma. Dona Joaquina, em sua entrevista, cita que seus dois filhos seguiram os passos do avô na construção civil, um trabalha de carpinteiro em uma fazenda em Cutias do Araguari e o outro trabalha em uma serraria em Porto Grande.

Ao citar o cotidiano, a entrevistada menciona a busca dos trabalhadores por alimentos nos finais de semana. Nesta época, a região do Araguari agrupava várias espécies de animais para servirem como alimento para as famílias e os peões. O caititu, queixada, capivara, paca, lontra, além dos peixes, tornaram-se alimentos essenciais de homens e mulheres. Entre 1960 e 1980, as mulheres produziam óleo de andiroba, produto este que era transportado para ser comercializado em Macapá. As empreiteiras, em muitos casos, não eram responsáveis pelo abastecimento de água e alimentação durante os finais de semana, em contramão, os donos de firmas assinavam um “*termo de contrato*” com estratégias para manter o trabalhador nos domingos, que garantiam o aumento da produtividade e lucros as construtoras, como assim transcreveu abaixo:

¹⁵⁵ Entrevista de Joaquina Pereira Lago, cedida no dia 29 de março de 2021.

Na década de 1970 o movimento da nossa economia era baseado na venda de produto, o cultivo de abacaxi, de dendê e a caça era presente. Nosso pai, salgava a caça, e quando vinha final do mês para a vila, trazia a carne, cominho e pimenta do reino. Muitas vezes meu pai negociava a caça com a farinha de mandioca para servir de alimento durante o trabalho na construção de estrada.¹⁵⁶

Ao citar os aspectos econômicos de 1970, entende-se que, mesmo com a economia movimentada com a presença da Icomi, o atual município de Porto Grande teve um crescente nos movimentos de veículos e de maquinários na construção, motivado pelo número de empreiteiras de construção civil. Essa circulação chamou atenção das autoridades locais, contudo, supõe-se que, nesse período, estavam inclusas as estruturas dos maquinários para a abertura de estradas.

É necessário fazer uma ressalva quanto ao caráter de ocupações das atividades executadas pelos trabalhadores nordestinos, a partir da década de 70, no interior amapaense. De fato, nem todos os migrantes nordestinos desempenharam as funções de operários na abertura de ramais e estradas. Vilhena¹⁵⁷ aponta que “muitos braçais foram desempenhar diversas ocupações entre elas destaca-se: os caseiros, meeiros, diaristas e até caçadores. Por outro lado, outros tornaram-se comerciantes e marreteiros de diversos produtos e mercadorias”.

Embora a Amazônia tenha tido um intenso aumento da população com a chegada de migrantes e com o ciclo econômico baseado, sobretudo, na extração da borracha, de madeiras, de minerais e ainda na intensificação do processo de rodoviarismo, na segunda metade do século XX, essa região era responsável por apenas 2% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional. Trata-se justamente das mudanças estruturais e geopolíticas do governo federal. Os fluxos migratórios elevaram a diversidade da composição social regional do norte brasileiro, configurando uma frente de penetração de nordestinos provenientes do Maranhão, Piauí e Ceará, com tradições fincadas na agricultura de subsistência, no trabalho assalariado em empresas e nas fazendas de gados. A maioria migrou para as grandes capitais, tais como Belém e Manaus, enquanto outros se deslocaram para a zona rural da Amazônia, na busca por trabalho e terra em diversos setores da economia.¹⁵⁸

Macapá e Santana, na década de 70, já apresentavam atividades operárias nas construções de obras públicas. O aproveitamento das riquezas minerais tornou-se a vibração sonora de lucros compensadores. A pecuária, a agricultura e o madeireiro tiveram a presença

¹⁵⁶ Entrevista cedida no dia 29 de março de 2021 (já citada).

¹⁵⁷ VILHENA. *Op. cit.*, p.23.

¹⁵⁸ SMITH, Nigel J. H. *Rainforest corrido: The Trasamazon colonization scheme*. Berkeley and Los Angeles: University of California Pres, 1982. p.10.

de trabalhadores em agrovilas, vilas e povoado. Em dezembro de 1975, o presidente Ernesto Geisel rescindiu o contrato de abertura e de ramais na administração de *Artur Azevedo Hening*¹⁵⁹, ignorando uma das cláusulas que previa o traslado do maquinário para a capital. Os operários foram dispensados e ocuparam funções de meeiros, caseiros e empreiteiros, pescadores, agricultores, garimpeiros, parteiras e até caçadores no interior amapaense,

A nascente de classe operária nas cidades de Macapá e Santana formava-se gradualmente. Apesar dos padrões salariais baixos, muitos nordestinos eram movidos pelo sonho de conquista nas terras da Amazônia, mas, a máquina da repressão cresceu rapidamente e tornou-se quase autônoma dentro do governo, dificultando as manifestações grevistas. Os estudos de José Murilo de Carvalho¹⁶⁰ descrevem o funcionamento da fiscalização, do controle militar, das estratégias dos operários, dos encontros e das reuniões secretas nas formações sindicais, buscando uma identidade operária.

Era proibido fazer greves, os sindicatos estavam em constantes ameaças de intervenção. O “*milagre econômico*” deixara a classe média satisfeitas, dispostas a fechar os olhos à perda dos direitos políticos. Os trabalhadores rurais tornaram-se o bastião do regime, crimes eleitorais, houve perseguições de lideranças locais, principalmente de chefes de polícia. Por outro lado, os movimentos sindicais nas grandes capitais tornaram-se elementos e exemplos para o fortalecimento de associações no campo.¹⁶¹

Esclareço que, apesar da epígrafe do historiador especificar as grandes capitais, até mesmo no Amapá, a passagem do autoritarismo para a fase de “redemocratização” (ainda como território e sem ter conseguido as condições de estado pleno) levou o governo a estender o poder das decisões administrativas para as mãos dos políticos situacionistas. Nesse sentido, percebemos que houve conflitos de grupos sociais em toda a região amazônica, principalmente entre aqueles que “ameaçavam” a política militarizada. Apesar dessas “decisões” das determinações dadas por Brasília, o governo amapaense não tinha alcançado a sua autonomia pretendida com a conquista definitiva da unidade da chamada federação. Diversas partes do Amapá apresentavam os primeiros movimentos de insatisfação contra a economia de mercado que apenas se preocupava com a exploração de recursos, enquanto, não havia planejamento governamental para atender as peculiaridades dos moradores da zona rural do Amapá.

¹⁵⁹ Governador do Território Federal do Amapá entre 1974 e 1979.

¹⁶⁰ CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. -15ª Edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012. p.190.

¹⁶¹ CARVALHO, José Murilo de. *Ibidem.*, p.192.

Tratando-se especificamente da construção da Br-156, na década de 1970, as implantações do eixo entre os Municípios de Porto Grande até o Amapá fomentaram mudanças nas estruturas econômica, política e social. A ampliação das fronteiras de roças e da agricultura de subsistência foi sendo substituída pela exploração de minérios, extrativismos e pela expansão da pecuária, característica da região dos lagos, Cutias, Pracuuba e Aporema. Deste modo, os fluxos migratórios foram presentes nas regiões próximas às rodovias. Essa configuração e o processo de conexões entre as empreiteiras, os migrantes nordestinos e os pequenos colonos surgiram principalmente devido à abertura de ramais e estradas.

A abertura do ramal do Aporema, pertencente ao Município do Amapá, foi descrita pelo Senhor João da Silva Pinheiro, maranhense de 76 anos, casado, agricultor, residente na comunidade de São Tomé, Distrito do Aporema, afirmou que, ao longo da abertura, muitos trabalhadores da prestadora de serviço decidiram morar próximos aos rios e pequenos povoados. O ramal foi aberto e passava por vários deles. Esse fenômeno chamou atenção dos políticos locais, principalmente na intenção de contratar “os novos moradores” para dar continuidade à pavimentação do trecho Ferreira Gomes à Tartarugalzinho.

Eu nasci, na cidade de Turiaçu-MA e a minha profissão era agricultor, viemos para o Amapá justamente em busca de emprego, o prefeito do Amapá, prometeu que iria dar emprego para a minha família de caseiro num vilarejo chamado Pernambuco, porém, essa promessa ficou apenas na boca. Fomos morar em casebre, emprestado pelo um amigo que veio do Maranhão. Depois de um ano, por meio de um garimpeiro que iriar retornar à construção da Br-156. Fui contratado, e nos primeiros cinco meses iniciou a derrubada de árvores na mata nativa dessa região, que foi chamado como “primeira etapa da obra”. Não precisava, ter experiência, o que interessava para o “patrão” era produção na obra.¹⁶²

A expressiva presença de trabalhadores sem qualificação para realizar serviços pesados através do sistema do trabalho por empreitada foi a característica principal nos primórdios da construção da rodovia. Essa rodovia, cuja a construção ocorreu em áreas rurais, no Amapá, entre 1970 e 1990, encontra-se relativamente habitada e muito distante da capital Macapá. Os empreiteiros conseguiram recrutar uma força de trabalho parcialmente local para suprir regularmente as demandas exigidas. Quando a necessidade de mão de obras era maior do que a oferta, agentes eram acionados para recrutar trabalhadores em lugares distantes do ponto de empreitada. Isso, por sua vez, acabou sendo a regra básica para as construções de pontes de concretos e grandes quilômetros de abertura da rodovia, em povoados mais afastados e de baixa

¹⁶² Entrevista de João da Silva Pinheiro, cedida no dia 13 de maio de 2021.

densidade populacional. Essas populações eram fragilizadas pela falta de apoio governamental, sendo que muitas delas não tiveram oportunidade de entrar em uma sala de aula, no entanto, as experiências e os fortalecimentos de grupos sociais tornaram-se essenciais dentro dos canteiros de obras, gerando questionamentos acerca da melhoria salarial e das condições de trabalho.

As militâncias políticas no campo têm um efeito positivo devido às contribuições de uma perspectiva de identidade dos operariados e da participação de grupos partidários que exigiam a saída do regime militar. Essa identidade dos trabalhadores do campo e do fortalecimento do operariado é abordada nos estudos dos historiadores marxistas Edward P. Thompson¹⁶³ e Hobsbawm.¹⁶⁴ Para os autores, os costumes, as manifestações culturais, a distribuição de panfletos, as sociedades secretas em prol dos trabalhadores, a formação de associações, de sindicatos, no final do século XVIII, assim como as criações de clubes de futebol, reuniões sigilosas, sindicatos, associações, os motins, greves, no século XIX e XX, assumem a identidade de grupos sociais.

Os argumentos dos historiadores deixam evidente que a História do Social propõe reintegrar os novos sujeitos e suas lutas pela origem ao destino do novo local de trabalho e evidenciam ainda que a base para a formação de grupos sociais está atrelada às trocas de experiências e às relações entre as trabalhadoras e trabalhadores em seus locais de trabalho. Esses compartilhamentos de ideias tornam-se os princípios para que os “grupos excluídos” busquem por melhorias através das criações de associações, a exemplo, a Associação das Parteiras Leigas de Tartarugalzinho, Associações de Pescadores e das Associações de Produtores e Agricultores.

No segundo momento, essa sessão apresenta uma dimensão de narrativas que apresentam vários exemplos de atividades desenvolvidas em diversos serviços na Amazônia. Registros de fontes primárias identificam tipificações ocupacionais que, na maioria das vezes, não eram “reconhecidas”, sendo, assim, atribuídas às condições capitalistas e à política oficial civil-militar na Amazônia.

As rodovias tornaram-se um dos fatores essenciais, no projeto de integração da Amazônia a outras regiões do Brasil, adotados pelo governo militar na década de 70. No que tange à pavimentação da rodovia, apesar dela seguir seu intuito de modo lento desde a década de 50, pois o primeiro convênio com o Departamento Nacional de Estrada e Rodagem (DNR)

¹⁶³ THOMPSON, Edward Palmer. *A Formação da Classe Operária Inglesa: A Árvore da liberdade*. Traduzida por Denise Bottmann. 8ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2017.

¹⁶⁴ HOBSBAWM, Eric J. *Mundos do Trabalho*. Coleção Oficinas da História, SP: Editora Paz e Terra, 2000.

foi assinado em 1957, em 1976, o DER/Amapá se responsabilizou pela conclusão e pela melhoria da rodovia.¹⁶⁵

As transformações operadas na abertura de estrada e rodovia, nas três últimas décadas do século XX, parecem ter sido mais profundas e perceptíveis em Macapá, já que essa era uma das principais cidades do Território Federal do Amapá, concentrando maior número de migrantes nordestinos¹⁶⁶ e de famílias oriundas das ilhas paraenses, que buscavam serviços na parte urbana amapaense. Em contrapartida, os municípios próximos ou cortados pela rodovia Br-156 conviviam com o processo de ocupação das suas margens e com diversas barreiras encontradas pelos moradores advindos das *regiões dos lagos*¹⁶⁷, os quais, por sua vez, viviam do trabalho agrícola e de nordestinos que buscavam novas oportunidades de empregos com carteira assinada, melhoria na renda salarial e moradias fixas nessa região.

A finalidade da AP-Br-15 não é apenas ocupar é povoar o território, é a rodovia política de significação internacional que deverá funcionar como instrumento apropriador de áreas brasileiras em confronto cultural com a Guiana Francesa e Holandesa, dominando e vitalizando as zonas da fronteira norte, desprovida da seiva litorânea. Sua conclusão, pela expansão geopolítica, impõe-se notadamente porque o município de Oiapoque é uma das áreas de menor quociente de progresso do país, sem meios de comunicações terrestres, mantendo-se de verbas insuficientes para atirar-lhe o processo de desenvolvimento, enquanto que as Guianas Francesa e Holandesa exibem características de regiões dinâmicas, em França e acelerada expansão, dispondo de aeroportos modernos, linhas aéreas regulares com a principais cidades da Europa e Portos organizados, em acesso constante por navios de rotas internacionais.¹⁶⁸

Enquanto o Oiapoque e outras regiões do Amapá ressentiam-se por causa do maior contato com as populações “mais evoluídas”, em face da quase total ausência de meios de

¹⁶⁵ SILVA, 2008, p.110.

¹⁶⁶ LACERDA, Franciane Gama. *Migrantes cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916)*. Tese do Doutorado em História Social, defendida na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. O caráter econômico e político são alguns dos principais fatores do processo migratório de nordestinos para a Amazônia. De certa forma, parte da historiografia resumia que esses atores sociais vinham em busca por terra, justificados pela falta de trabalho nas cidades nordestinas. Entretanto, o fluxo de migrantes tem dimensões sociais, já que nele está também presente a luta por trabalho e pela posse de terra.

¹⁶⁷ Na dimensão sociocultural, os habitantes do Território dos Lagos querem que os atores sociais mais fragilizados hoje sejam fortalecidos no futuro de uma forma que possam integrar organizações - como cooperativas e associações - e iniciar a sua caminhada sustentável. Além do mais, o Território dos Lagos almeja que esses atores sociais, hoje mais fragilizados, possam também contribuir mais ativamente com suas valiosas ideias para a implementação de novas políticas públicas voltadas para a realidade local. No que se refere à infraestrutura, o Território dos Lagos tem hoje duas claras prioridades: reforma agrária e implantação e recuperação de estradas e vias de acesso. Para que se alcance a almejada autossuficiência na produção agrícola, é imprescindível que as famílias assentadas há muitos anos tenham a sua situação de posse resolvida, tal qual a segurança de possuidores e a decorrente liberação de créditos para investimento na produção agrícola.

¹⁶⁸ RAIOL, *Op. cit.*, 1992.

comunicações, a Guiana francesa, transformada em departamento de estado, afrontava a fronteira norte do Brasil e quiçá (sic) todo o território, com consideráveis inversões de capitais em sistemas de energia elétrica, rodovias, abastecimento d'água, pesquisas e explorações minerais, utilização de matérias primas, serviços de imprensa e rádio e em programas ativos de educação e saúde, planejados e fiscalizados pelo governo francês.¹⁶⁹

A Br-15 dominará as terras brasileiras ao longo da linha divisória. Essa é a responsabilidade que o governo do território empresta à construção da rodovia, porque representará a fundação de Civil de infraestrutura e de suporte à afirmação de um modelo de civilização brasileira diante do estrangeiro. O domínio de nossas terras de fronteiras atingirá os anseios de soberania e as aspirações da consciência nacional.¹⁷⁰

Mas, pela realidade manifestada, essa defesa não passou do plano discursivo, uma vez que não houve mobilização político-administrativa do governo amapaense no sentido da implementação de projetos de alcance social no setor agrícola para a área de influência da estrada que, até hoje, permanece vazia socialmente, sem as condições mínimas necessárias para o desenvolvimento das comunidades camponesas. Parece que esse discurso geopolítico está associado ao interesse pelo o aumento de suporte de recursos financeiros, com intenções que passam pela realização de obras que possam mostrar “bons desempenho administrativos”, assim como pela dissimulação de objetivos que não os do efetivo desenvolvimento econômico-social da sociedade amapaense.¹⁷¹

Na verdade, o objetivo maior da “estratégia geopolítica de ocupação” do território do Amapá, que colocou a estrada como um dos seus grandes instrumentos de ação, foi garantir o estabelecimento do avanço da frente pioneira, ou seja, do grande capital sobre a fronteira norte do país¹⁷². A estrada rearranja especialmente os camponeses ao mesmo tempo que promove o processo de sua expropriação. Isso se dá em função da infraestrutura ser colocada para servir como instrumento para o avanço da presença pioneira (a que tem o dinheiro e o conhecimento da lei), de grupos ricos que avançaram na zona rural amapaense, e manipulavam os camponeses analfabetos, explorados por um sistema econômico que os coloca sempre na frente.¹⁷³

O exemplo abaixo de uma epígrafe de Raimundo Agostinho de Jesus, maranhense, 64 anos, caçador, pescador e cortador de madeira, atualmente mora na localidade de Tartarugal Grande e vive das diárias dos cortes de madeira de lei para a construção de casas, cercados e

¹⁶⁹ RAIOL, Osvaldino. *A utopia da terra na fronteira da Amazônia...*, *Op. cit.*, p.68

¹⁷⁰ Relatório do Governo do Território Federal do Amapá-GTF/AP de 1963.

¹⁷¹ *Ibidem.*, p.68.

¹⁷² RAIOL, Osvaldino. *A utopia da terra na fronteira da Amazônia...*, *Op. cit.*, p.69.

¹⁷³ RAIOL, Osvaldino. *A utopia da terra na fronteira da Amazônia...*, *Op. cit.*, p.70.

pontes, demonstra a vida dos colonos e trabalhadores na construção e abertura da Br-156 em trechos povoados e de concentração fundiária:

Nós, trabalhadores tínhamos um pequeno ganho dava apenas para comprar o rancho do mês, vivíamos na pobreza, e tivemos que buscar novos meios para sobreviver. Busquei emprego numa fazenda, mais trabalhava até os domingos, e resolvi me mudar para o Amapá. A instalação da AMCEL trouxe muita gente pra cá, mas fui trabalhar de baixar os matos com foice, fui contratado pelo um senhor que pagava diária para limpar o ramal que levava as pessoas até a vila de Carnot. Eu ganhava NCr\$6,00 cruzeiros novos na diária. Além de mim, trabalhava o Batista, André, Carlinho e Biru. Quando terminou a derrubada do capim e das matas voltamos para a nossa vida de caça e pesca. Depois mais um mês fui novamente em trabalhar em corte de madeira para a construção da ponte rio palha, aí tivemos carteira assinada, em seis meses de trabalho, como não sabia sempre pedia para Biru ler o que estava escrito na minha carteira de trabalho, eu não confiava no mestre de obra.¹⁷⁴

Portanto, o camponês antigo, os migrantes paraenses e os nordestinos mantiveram uma relação não somente entre eles, mas sim, com os rios, matas e florestas. Para os primeiros, a rodovia era um elemento intruso, mas era um sonho, pois traria a oportunidade de manter conexão com as cidades e ter acessos aos bens de consumo. Por outro lado, para os migrantes, a abertura de estrada era a oportunidade de trabalho e a concretização do sonho de um salário mínimo e carteira assinada. Embora isso fosse um pano de fundo para vários grupos manterem suas sobrevivências, o que se observou foi que muitas empreiteiras utilizavam as mãos de obras de parte dos migrantes e colonos com a finalidade de manter a política do Estado através da exploração da força trabalho nos canteiros de obras, na construção da Br-156.

Cabe destacar que o discurso oficial do GTF/AP Ivanhoé Martins dava ênfase à ocupação e à busca por trabalho na construção da estrada. Muitas famílias deslocaram-se para a região da ASA, motivadas pelos contratos e convênios com as empresas/empreiteiras, tais como: Fonseca Ltda nas obras de muros e pilares, Construtora Carmo Ltda, Construtora Unidas Ltda, Platon Ltda, J.M Costa e CR Almeida nas obras de pontes, terraplenagem, abertura de ramais e asfaltamento, construções de postos de saúde, mercados populares, tribunais de justiça, órgãos administrativos e escolas públicas principalmente próximas às margens direita e esquerda da rodovia Br-156.

¹⁷⁴ Entrevista de Raimundo Agostinho de Jesus, cedida em 24 de junho de 2021.

II. OS PEÕES DE OBRA NA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR-156

2.1 “Contratos de boca”: instabilidade laboral e as lutas dos recém-chegados

A imprensa macapaense também foi utilizada para anunciar o recrutamento de trabalhadores para a construção da rodovia e das obras públicas em localidades distantes da capital. Em 1970, a Empreiteira Carmo Ltda adotou a estratégia de contratar migrantes e moradores locais próximo a Br-156. Os possíveis interessados deveriam atender as normas e diretrizes estabelecidas pela empreiteira. Na tentativa de atrair os operários contratados, as empresas divulgavam, no centro comercial de Macapá, que o projeto de construção e pavimentação da Br-156 pagaria salários e diárias acima do previsto na tabela de construção civil, alegando que esses valores eram justificados pelo alto grau de dificuldade dos serviços preliminares.¹⁷⁵

Encontrar trabalho não era tarefa fácil no trecho Macapá-Amapá principalmente para aqueles que desembarcavam no Porto de Santana ou no Igarapé das Mulheres. As pessoas eram atraídas pelas oportunidades que a economia do manganês em Serra do Navio e do ouro na região Lourenço abriria para elas, tanto na capital, quanto na parte interiorana. Embora houvesse propaganda pública e privada, realizada na cidade de Macapá pelo governo de Janary Gentil Nunes e posteriormente pelos militares, apontando um “cenário de desenvolvimento”, o que se viu logo cedo foram as adversidades encontradas pelas mulheres e homens na luta por melhoria de vida em meio a floresta amazônica.

O trecho da rodovia constituiu uma conexão entre as populações locais e os migrantes que se deslocaram para as matas, cerrados, em meio à ferocidade dos animais, sendo esquecidos pelos materiais jornalísticos da Amazônia. Os problemas mais comuns na chegada desses trabalhadores na ASA foram: o difícil acesso à abertura de campos e matas e as condições insanas em que se encontravam as instalações dos canteiros de obras. Em diversas ocasiões, os trabalhadores tinha que desmontar os barracos por situações climáticas (chuvas torrenciais) ou, até mesmo, por causa da estrutura física que se encontrava em condições precárias para alojar pessoas, equipamentos e mercadorias.¹⁷⁶

Esse dilema tornou-se “natural” para aqueles que procuravam por uma vida melhor ou, pelo menos, por uma maneira de trabalhar de carteira assinada. Um caso desse foi do Senhor

¹⁷⁵ Informe da Cooperativa Agroextrativista da Colônia do Cedro, em 12 de dezembro de 1980, em reunião entre os posseiros, ribeirinhos e diretor do INCRA/AP, com o objetivo de atender a demanda de abertura de um ramal que ligasse a comunidade a Br-156.

¹⁷⁶ Arquivo da Biblioteca do Tribunal de Justiça do Amapá. Metas Físicas e Financeiras da movimentação de pessoas e das instalações de alojamentos.

Francisco Pena (maranhense, lavrador, casado, analfabeto e residente em Tartarugal Grande) que, no dia 29 de setembro de 1979, desembarcou em Macapá, mas logo foi recrutado pela Empresa Global para trabalhar na abertura de fossa e esgoto no trecho Breu-Amapá. Ao chegar no município do Amapá, encontrou um conterrâneo e recorreu ao auxílio de um local para dormir durante alguns dias. Quando “fichou” com a firma por meio do “contrato de boca”, Francisco trabalhava de carpinteiro, medindo espaços suficientes para “enfiar” tarugos e pernambancas, com o objetivo de demarcar as áreas onde seriam colocados os aterros e pedras, nas aberturas dos ramais. Depois de seis meses de labuta em meio a floresta, o carapina reclamou das condições do “alojamento” ao patrão e das condições para alojar os trabalhadores. As reclamações tornaram-se constantes nos meses seguintes, não só a respeito das condições do ambiente do canteiro de obras, como também em torno dos atrasos salariais, o que levou a Firma Global a demitir Francisco, o qual conseqüentemente procurou a Justiça do Município do Amapá para prestar queixa pela falta de pagamento das diárias.¹⁷⁷

Quando condicionados, nos canteiros de obras, muitos operários executavam suas atividades em regiões perigosas e próximas aos rios e lagos, porém, a esperança de assinarem a carteira de trabalho ou de terem um retorno financeiro imediato atraía mais. Em alguns casos, eles “aceitavam” os atrasos das remunerações salariais; em outras situações, exigiam das firmas um “adiantamento” que, por sua vez, não era cumprido, gerando conflitos e denúncias na justiça trabalhista. Em novembro de 1987, foi prometido ao senhor Messias Alves da Silva, 72 anos, (maranhense de Tutóia, solteiro, analfabeto, ferreiro e residente na agrovila de Terra-Firme no Tartarugalzinho), ao chegar no canteiro de obras, um adiantamento salarial, no entanto, após três meses, a contratante não cumpriu suas obrigações. O ferreiro resolveu pegar uma “carona” na caçamba que fazia rota quinzenal entre Ferreira Gomes até o Amapá em busca por justiça. O operário alegou que a firma não pagou as diárias nem as horas extras.¹⁷⁸

De acordo com a Certidão do processo de número de 610/1989, do dia 11 junho de 1989, o oficial de justiça, em cumprimento ao despacho *retro*, afirmou que se deslocou para o município de Tartarugalzinho, mas que não conseguiu devido às chuvas do mês de março de 1989: “ havia muitos buracos, lamas, árvores derrubadas, chuvas abundantes dificultavam a tração do pick-up, solos pantanosos, ausência de pontos de apoio são obstáculos cuja transposição ainda é inviável e que por si só funciona como estudo protetor”. Não se tinha as mínimas condições de chegar ao local previsto, por causa dos atoleiros e buracos, para notificar

¹⁷⁷ TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 123/1980-7, 25/06/1980.

¹⁷⁸ TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 610/1989-1 04/02/1989.

o Sr. Messias e a contratante. Somente no mês de maio de 1989, o oficial de justiça notificou a contratante e o contratado para uma possível audiência na capital macapaense.¹⁷⁹

Essa correspondência enviada pelo oficial de justiça, que prestava serviço à Juíza do Trabalho, Substituta da 1º Vara do Trabalho de Macapá, descrevia o cenário de trechos das obras de estradas e o percurso que envolvia a construção da Br-156, enfatizando as situações desfavoráveis para o transporte de mercadorias e de trabalhadores. O Diário Oficial do Amapá do dia 18 de março de 1970 relatava as possíveis queixas dos moradores e famílias, que residiam próximas à da construção Br-156, o que ressaltava a suspensão das obras devido às constantes chuvas de dezembro a maio e aos diversos atoleiros na estrada¹⁸⁰. Quanto às suspensões dos canteiros de obras, as máquinas eram abandonadas nos ramais por diversos problemas mecânicos ou por falta de combustível, o que afetava diretamente os trabalhadores principalmente no que se refere à mudança na forma de pagamento. Muito acabavam se mostrando insatisfeitos com o valor da remuneração paga no período do inverno.¹⁸¹

O “contrato de boca”, além dos problemas salariais/remunerações motivados pelas situações naturais (fortes chuvas), assim como defeitos nos tratores ou caçambas, somavam-se às deduções salariais decorrentes do consumo de determinados bens ou alimentação. Exemplificando, relatamos o caso em que um braçal foi recrutado para derrubar uma área inexplorada da Br-156, constituída de planície, serras, várzeas, pântanos, espigões, vales florestas, campos naturais e aéreas rochosas. O trabalhador Leônidas Correia Rosa, maranhense, 82 anos, casado, lavrador aposentado, residente em Bom Jesus do Araguari, veio morar em Porto Grande próximo ao Rio Araguari. Ele disse que, no primeiro mês de serviço, a firma disse que não haveria atraso na remuneração salarial e que a alimentação seria responsabilidade dela. O pagamento não era feito pelo dono da empresa, e sim por um engenheiro que vinha de Macapá, o qual chegava de barco pelo rio Aporema. No dia do pagamento, todos os trabalhadores que solicitavam tabaco ou bebidas teriam que pagar o dobro desses produtos. Foi acertado que, com o andamento da construção da ponte, os pagamentos seriam feitos a cada 30 dias, mas o seu Lima não trazia o dinheiro, apenas os materiais de

¹⁷⁹ Certidão de cumprimento ao mandado a empresa executada. O presente documento deixou de ser cumprido em virtude da empresa executada (a empreiteira CR Almeida) estar localizada na cidade de Tartarugalzinho, aproximadamente 280 quilômetros de Macapá e estar intrafegável, motivo pelo qual sugiro a Vossa Exa, a junção do presente processo aos demais com a mesma a destinação ou para outra localidade próxima, para que se proceda uma só diligência, pelo que devolvo os autos para posterior deliberação. Atenciosamente, José Paulo de Souza Rodrigues (Oficial de Justiça AD HOC).

¹⁸⁰ *Diário Oficial*. Ano V. Número 1143, Macapá, 11 de fevereiro de 1970, p.23, denúncia dos moradores do povoado de Ferreira Gomes, ao Engenheiro José Aleixo da Silva Lima, chefe da seção de Estradas e Rodagem, numa visita a localidade.

¹⁸¹ GONSALVES, *Op. cit.*, p.95.

construção e os alimentos. Como não houve respeito e ainda teve alteração na data de pagamento, resolveram paralisar o trabalho. Ele, a esposa Francisca Maria Lopes Rosa e os trabalhadores Cecico, Neemias, Fernandes, Vasconcelos, Rocha, Cleopas, Djanira, Domingos e Oliveira resolveram paralisar a obra devido às trapanças da parte do governo. Ele conta que já até sabiam que no sábado marcavam uma reunião para inventar desculpas pelo atraso de pagamento, mas que ninguém acreditava. O resultado foi que muito foram mandados embora pela firma, ao passo que outros resolveram voltar para suas pequenas roças para a produção de farinha e outros produtos.¹⁸²

O diário oficial do GTAP justifica que a referida obra apresentou uma série de problemas. Segundo os representantes do governo, no dia 06 de março de 1970, o Engenheiro José Aleixo da Silva Lima, chefe da seção de Estradas e Rodagem, resolveu fazer a inspeção e fiscalização da obra de construção da ponte sobre Rio Tracajatuba. Em seu relatório, concluiu que a empreiteira não cumpriu o que foi determinado no contrato. Segundo Emilio Prestes dos Santos-Desenhistas do GTFAP, o atraso do pagamento foi justificado pelo fato da empreiteira não seguir as plantas e os esquemas que deveriam conter na execução da obra.¹⁸³ O Sr. Neemias Rocha, maranhense, 64 anos, braçal e agricultor, casado, residente no Assentamento Bom Jesus dos Fernandes, em Tartarugalzinho, diz que a tomada de atitude dos representantes do GTFAP agravou ainda mais a relação entre os trabalhadores e a empreiteiras especialmente pelo fato que havia dois meses de atrasos salariais. Em dois meses, os 40 metros de pontes já estavam prontos conforme o combinado no “contrato de boca”. Segundo Neemias, um carpinteiro com apelido de Piauí jogou querosene numa pequena balsa atracada no Porto do Amapá em decorrência do atraso do pagamento e das condições degradantes em que se encontrava nessa região.¹⁸⁴

Ao que tudo indica, a construção da Br-156 constituía, por natureza, um ambiente de trabalho braçal que era caracterizado pela desigualdade de condições e pela vulnerabilidade, assim como por conflitos de cunho social e econômico. Em certos aspectos, a hierarquia adotada pelos governantes amapaenses e pelas empreiteiras prejudicava o operariado, que era, por sua parte, submetido a tarefas árduas. Essa situação nitidamente desfavorável, desde a chegada ao ASA até as barreiras judiciais, para buscar os seus direitos, contara com as injustiças das empreiteiras. Além disso, o calendário dos “contratos de bocas” não favorecia o trabalhador e

¹⁸² Entrevista de Leônidas Correia Rosa, cedida no dia 20 de maio de 2022.

¹⁸³ *Diário Oficial*. Ano V. Número 1120, Macapá, 06 de março de 1970. Reclamações na mudança de forma de pagamento e atraso nas remunerações dos trabalhadores que executavam as atividades no canteiro de obras no trecho entre Macapá-Amapá

¹⁸⁴ Entrevista de Neemias Rocha, cedida no dia 06 de julho de 2022.

sim os empreiteiros que se preocupavam apenas com a produção dos serviços. As irregularidades de pagamentos ou não cumprimento dos “acertos” faziam com que muitos trabalhadores abandonassem o canteiro de obras e retornassem ao trabalho da agricultura ou da pesca.

Nesse ínterim, as chuvas abundantes geralmente paralisavam ou suspendiam o serviço em vários trechos da estrada. As chuvas eram uma das grandes barreiras para os profissionais da construção civil na execução das obras, principalmente entre os meses de janeiro e junho, aonde estão registradas as maiores médias de chuvas na Amazônia. Os braçais, para não serem dispensados ou demitidos, trabalhavam em terrenos alagados com a presença de máquinas e da fiscalização de engenheiros. Essa mão de obra engajada em meses de trabalho era desgastante. O tempo útil de cada máquina se reduz à metade na Amazônia, embora se saiba que algumas delas também eram usadas nas obras na capital amapaense. Na década de 1970, era comum tratores, caçambas; D- 8 darem panes durante as atividades nos canteiros de obras.

As desavenças entre os trabalhadores de estrada e as empreiteiras já vinham ocorrendo nos últimos meses da década de 1970, portanto, não gerava um tema novo para os governantes do TFAP nem para os responsáveis pelo andamento da abertura de estradas e ramais. Para se afirmar que havia uma suposta omissão dos representantes das obras, o próprio governador Arthur Azevedo Henning revelou, por meio de documento oficial, que toda empresa contratada deveria resolver as questões de recrutamentos e pagamentos dos trabalhadores contratados nas diversas obras na Colônia Agrícola de Tartarugalzinho, no município do Amapá. A decisão do convênio de número 006/79-CJ firmado entre o GTFAP e as empreiteiras, destinado à abertura e à terraplenagem da Br-156 e de obras públicas no trecho da ASA, deveria corresponder os interesses governamentais de concluir os serviços solicitados.¹⁸⁵ Para diminuir os constantes desentendimentos e os efeitos dos possíveis conflitos nessas áreas, o Sr. Walter do Carmo propôs algumas alternativas. A primeira ditava que os encarregados responsáveis pelas obras deveriam substituir o recrutamento de trabalhadores de Macapá por homens e mulheres que se localizassem “próximos” ao perímetro da construção. A segunda era substituir o pagamento em

¹⁸⁵ *Diário Oficial do Amapá*, do dia 07 de março de 1979, de nº 2926, p.03. Convênio Nº 006/79-CJ.Termo de Convênio que celebram o Governo do Território Federal do Amapá e a empreiteira Comercial Carmo LTDA, para a celebração de contrato de recursos destinados a promover o desenvolvimento das áreas reconhecidas como polos urbanos no trecho da construção da BR-156, no município do Amapá. Participaram da celebração o governo do TFAP Arthur Azevedo Henning, o Prefeito Municipal de Macapá José Júlio Miranda Coelho e o responsável da Empreiteira Walter do Carmo. A finalidade era destinar recursos para atender a execução do presente Convênio, no valor de Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros), para execução de obras de construção civil, na responsabilidade da empreiteira manter o custo das compras de materiais/equipamentos, logística, pagamentos dos operários e compra de gêneros alimentícios.

diárias por salários fixos, sem assinatura da carteira de trabalho e previdência social. A terceira alternativa dizia que o regime de trabalho de abertura e terraplenagem da rodovia deveria ser por empreitada, o que, de certa forma, permitia que os diferentes grupos de operários executassem o serviço em curto prazo de entrega, o que configurava uma possibilidade de agregar outras remunerações por serviços executados.¹⁸⁶

José Bernardo da Silva Neto, maranhense, 76 anos, carpinteiro e agricultor, casado, residente na PA Bom Jesus dos Fernandes, em Tartarugalzinho, foi contratado para o serviço da carpintaria. Ele começou a operar em junho de 1979, já na gestão do Governador Aníbal Barcelos, na construção de uma ponte na Colônia Agrícola do Tartarugalzinho. Ali fez amizades com agricultores, pescadores e caçadores que também foram recrutados para as atividades braçais na construção de um mercadinho em Tartarugalzinho. Bernardo, ao se instalar nessa área, conseguiu, por meio de sua influência e liderança no canteiro de obras, um “pedaço de terra” através da concessão de um encarregado que voltara para a cidade de Bragança, no Pará. A aquisição dessa terra contribuiu para que o migrante se instalasse próximo à rodovia, atualmente Comunidade do Breu.¹⁸⁷ Entre as dificuldades de execução do convênio 006/79-CJ, estavam a insalubridade da região e confrontos com garimpeiros, significando enormes barreiras para o avanço das atividades da construção civil, afetando, assim, diretamente os trabalhadores recrutados. Representantes do GTFAP estavam cientes que poderiam surgir divergências entre os grupos sociais¹⁸⁸. Considerando o interesse das empreiteiras e dos políticos locais, sabia-se que as paralisações de serviços geravam enormes despesas para o orçamento anual dos recursos advindos para construção de estradas e obras públicas.¹⁸⁹

A firma Construtora Miranda Ltda teve vários gastos acima do orçamento de valor global da proposta apresentada, exemplo disso foi a construção de uma pequena fábrica de gelo no município do Amapá, cujo o valor inicial era de Cr\$ 200.000,00 (Duzentos mil cruzeiros). Com a suspensão da obra, o valor sofreu alteração para Cr\$ 230.000,00 (Duzentos e trinta mil cruzeiros). Com o intuito de aumentar a rentabilidade do andamento das obras em até 235 quilômetros de terraplenagem, o GTAP e empreiteira contrataram e readaptaram, por meio de um termo de aditivo, o modelo de contratação de serviços terceirizados com remunerações de

¹⁸⁶ Arquivo Municipal da Prefeitura do Município do Amapá. Na galeria de documentos oficiais inaugurado em 1997, sob a Gestão do Prefeito Carlos César da Silva.

¹⁸⁷ Entrevista de José Bernardo da Silva Neto, cedida no dia 25 de julho de 2022.

¹⁸⁸ Tenente da Polícia Militar Ronaldo Pereira de Oliveira, chefe do Gabinete do Governador Aníbal Barcelos, em uma reunião com representantes da empreiteiras e trabalhadores.

¹⁸⁹ VILHENA; *Op. cit.*; 2012, p.72.

diárias e com produção com qualidade e rapidez dos serviços. Assim, o presente contrato teve três grupos diferentes para executar as diversas massas de serviços: os diaristas, trabalhadores de carteira assinada e os empreiteiros terceirizados. É provável que uma das causas das mudanças de valores tenha se dado pelo fato de que a área de construção da obra de algumas era ocupadas por posseiros ou garimpeiros, em uma região exclusivamente de exploração de ouro e de madeira.¹⁹⁰

Tabela 3-Termo de Aditivo entre o GTFAP e a Firma Construtora Miranda LTDA

Descrição das obras	Contrato antigo	Termo Aditivo	Valor atualizado
Construção e montagem da carpintaria Municipal	Cr\$ 330.000,00	Cr\$ 22.000,00	Cr\$ 352.000,00
Construção de uma ponte na Colônia Agrícola	Cr\$ 200.000,00	Cr\$ 20.000,00	Cr\$ 220.000,00
Construção de um mercado em Tartarugalzinho.	Cr\$ 80.000,00	-	Cr\$ 80.000,00
Construção de um mercado em Sucuriçu.	Cr\$ 80.000,00	Cr\$ 10.000,00	Cr\$ 90.000,00
Construção de um mercado no bairro de Sete Mangueiras.	Cr\$ 500.000,00	Cr\$ 8.000,00	Cr\$ 508.000,00
Construção de uma passarela em Sucuriçu.	Cr\$ 400.000,00	-	Cr\$ 400.000,00
Construção de um muro na praça de esportes.	Cr\$ 800.000,00	-	Cr\$ 800.000,00
Montagem de uma pequena fábrica de gelo.	Cr\$ 200.000,00	Cr\$ 30.000,00	Cr\$ 230.000,00
Total Geral	Cr\$ 2.590.000,00	Cr\$ 90.000,00	Cr\$ 2.680.000,00

Elaborado pelo autor. **Fonte:** Adaptado do acervo do Diário Oficial do Amapá, 23 de maio de 1979.

Ivanildes Marly Rodrigues Cardoso, maranhense, 64 anos, cozinheira, casada, residente no PA do Cedro, em Tartarugalzinho, foi recrutada para trabalhar apenas por 90 dias. No entanto, houve atraso devidos às constantes chuvas e conflitos, justificados pelo avanço das obras em terras “*particulares*”. Ela disse que, logo de início, a empreiteira não deixava faltar gêneros alimentícios nem atrasava o pagamento. Apesar da firma manter muitos trabalhadores nos canteiros de obras por mais de três meses, o que garantia o sustento do emprego era o cumprimento rigoroso determinado pelos políticos e empresários que precisavam entregar, o mais rápido possível, as obras determinadas no contrato celebrado. Os argumentos utilizados

¹⁹⁰ Contrato de Empreiteira Global de número 005/1979-SOP. Termo de Aditivo de número 00056/1979-SOP entre as partes do Governo do Território Federal do Amapá e a firma Construtora Miranda LTDA, na construção (1) um mercado em Tartarugalzinho; Construção de um mercado em Sucuriçu; Construção de uma ponte na Colônia Agrícola; Construção de um mercado no Bairro de Sete Mangueiras, Construção de uma passarela em Sucuriçu e a Construção e abertura do ramal da Colônia Agrícola de Cruzeiro. *Diário do Amapá*, 23/05/1979, p.11.

pelos encarregados eram de que o comandante Barcelos tinha assinado um termo aditivo que evidenciava mais obras, garantindo o emprego. Sobre a construção da rodovia, a entrevistada afirmou que muitos trabalhadores reclamavam do aumento da carga horária de trabalho e do ritmo implantado, que objetivava a construções de pontes e a abertura de ramais. Os trabalhadores da linha de frente como mateiros, tratoristas, caçambeiros e carpinteiros sofreram com a alteração dos horários de trabalho.¹⁹¹

Os problemas referentes às condições dos trabalhadores, especificamente recrutados para o convênio de nº 006/79-CJ, desencadearam uma série de entraves, sobretudo, para os moradores e trabalhadores. A exploração desses grupos sociais na mão de obra do campo produziu não apenas a fantasia dos altos salários, como também a garantia de empregos. Os empreiteiros e empreiteiras tentaram dissimular a proletarização com a criação da falsa ideia da especialização operária como conquista de melhores níveis econômico-sociais. A instabilidade laboral estava presente, porque essas “especializações” faziam parte das exceções e não da regra geral da vida do expropriado do trabalho e da terra.

À medida que essa “especialização” ocorre em uma área sem indústrias, a proletarização do camponês se completa inexoravelmente já que sua utilidade deixa de ter uma função econômica para a empresa. É nesse momento que o “camponês-operário” se insere num processo de empobrecimento extremo com um final muito bem conhecido na região, pois ele não é levado apenas a separar-se de seus meios de produção, mas perde grande parte de suas possibilidades de sobrevivência física com o subaproveitamento de sua força de trabalho em diversas firmas ou empresas.¹⁹²

Poderíamos destacar outro momento difícil nas relações de trabalho, que foi o desligamento dos operários após a conclusão dos serviços prestados. Conforme citado anteriormente, eles retornavam às atividades agrícolas ou às empreiteiras, porque as empresas os “recontratavam” ou “contratavam” para novas frentes de trabalho, sempre seguindo cláusulas ou as normas da contratante. Cabe destacar que havia constantes reclamações sobre os valores das remunerações baixas e dos atrasos salariais. Não temos fontes sobre os valores de pagamentos dos trabalhadores diaristas e assalariados nas oito obras apresentadas na tabela 3, no entanto, os gastos que foram apresentados demonstram que os efeitos financeiros do termo aditivo tinham como propósito necessariamente as conclusões dos serviços conveniados, previstos nos documentos oficiais para o fortalecimento das política implantada no Amapá na

¹⁹¹ Entrevista de Ivanildes Marly Rodrigues Cardoso, cedida no dia 27 de julho de 2022.

¹⁹² RAIOL, *Op. cit.*;1992, p.110.

década de 1970 e 1980, nos quais havia elogios por parte dos militares da administração amapaense em favor do desenvolvimento do território federal, mas, na prática, a força trabalho dos operários não contribuía para melhoria no modo de vida de maneira que esses empreendimentos tomavam conta de toda a mão de obra e estabeleciam a expropriação social da terra, gerando *conflitos por terras*¹⁹³ nos trechos rodoviários e nos projetos econômicos implantados nesse marco temporal na ASA.

A primeira etapa do processo de construção da rodovia Br-156, durante o governo do presidente Washington Luís, com a criação do Serviço de Inspeção de Fronteiras, serviu para vigiar e nacionalizar as fronteiras. Para chefiá-la, foi nomeado o general Cândido Mariano da Silva Rondon, na visita a fronteira do Oiapoque. Em sua fiscalização, Rondon e sua equipe abriram trilhas nesse espaço, o que, duas décadas depois, daria origem à rodovia federal Br-156. A segunda etapa desse processo foram os acordos administrativos ocorridos na década de 1950, principalmente na gestão de Janary Gentil Nunes, um gestor visionário que tinha transformado a capital Macapá em um imenso canteiro de obras, mas que encontrava dificuldades para contratar uma empresa para abrir a antiga Br-15, que ligaria Macapá ao Oiapoque. Tomando por base esse levantamento das ações do projeto janarismo, a justificativa dessas barreiras deu-se pelo fato que houve resistência de grupos indígenas no eixo Calçoene-Oiapoque.

A partir de 1969, podemos afirmar que foram traçadas políticas para o processo de construção da rodovia com o recrutamento de trabalhadores de diversas partes do país, em especial do Nordeste e do Estado do Pará. O número exato de trabalhadores contratados não era de transparência pública, no entanto, os dados do Diário Oficial do dia dezesseis de fevereiro de 1970, o GTF-AP, representado pelo Engenheiro José Aleixo da Silva Lima, respondem pelo expediente da divisão de obras e a firma Construtora Comercial Carmo Ltda, denominada Empreiteira de Construção Civil, representada por Walter do Carmo. A descrição do serviço obrigava a empreiteira a executar a construção de estradas auxiliares e ramais próximos a Br-

¹⁹³ Até 1974, os conflitos pela terra ocorriam principalmente em outras regiões do país. Entretanto, em 1975 e 1976, 60% dos conflitos pela terra ocorreram na Amazônia, sendo que 76,5% dos conflitos graves tiveram mortos e feridos. Não só cresce na região o número de conflitos pela terra, mas nela cresce mais rapidamente ainda o número de conflitos graves. Dos conflitos graves pela terra ocorridos no país em 1976, 82% se deram na Amazônia, do mesmo modo que 90% dos mortos nesses confrontos correspondem à região Amazônica nesse ano. É clara a relação entre o incremento da ocupação empresarial da Amazônia e o crescimento dos conflitos. A comissão Pastoral da Terra-CPT registrou, em junho de 1981, 916 conflitos relacionados aos problemas de terras. Só nos Estados do Pará e Maranhão foram registrados 350 conflitos. As causas apontadas desses conflitos foram grilagem (56%), expulsão (9%) e despejo (70%). Esses conflitos aparecem caracterizados por lutas entre posseiros, fazendeiros e índios. Ver: RAIOL, *Op. cit.*; 1992, p.125.

156, no eixo Ferreira Gomes e Tartarugalzinho, da mesma forma que o contrato especificava que a contratação e pagamento salarial de trabalhadores era de responsabilidade da firma.¹⁹⁴

A transferência de trabalhadores para a construção desse serviço deu-se primeiramente pela contratação daqueles que residiam na capital especialmente operários que executavam suas atividades laborais nas escolas e órgãos públicos de Macapá e Santana. Nesse contexto, a primeira medida da empreiteira foi alugar equipamentos de grande porte tais como: tratores, caçambas, caminhões e ferramentas para as derrubadas das matas e árvores. Esse apoio logístico teve suporte do Governador, Ivanhoé Gonçalves Martins do TFA. Segundo o contrato, a empreiteira deveria deixar um engenheiro para representar o GTF-AP na fiscalização técnica do canteiro de obras, em contrapartida, a Divisão de Obras do GTF-AP fixaria uma fatura de 30% em valores para a execução da obra.¹⁹⁵

Dessa forma, também estabelecemos que os pesquisadores Emmanuel Raimundo Costa Santos e Edilza Fontes, historiadores que tratam da temática relacionada à rodovia, afirmaram não terem levantamentos dos números de trabalhadores que vieram trabalhar nos canteiros de obras na ASA no período de 1970 e 1990. Esses dados são perceptíveis nos dados apresentados pelos trabalhadores e familiares que vivenciaram essas relações históricas e sociais. Também é nesse sentido que começam a ser instalados os procedimentos da empreiteira para a execução do canteiro de obras. Cabe ressaltar que cada etapa dos trabalhos realizados variava de acordo com os contratos entre as empreiteiras e os representantes políticos no período estudado. Isso é mostrado claramente na entrevista com o Senhor Elzenir Bispo de Souza, piauiense, 81 anos, carpinteiro, residente em Macapá:

Em abril de 1970, saímos de Macapá, com destino a Vila de Ferreira, cada trabalhador ganhou um *vale* para deixar para seus familiares. Já dentro de um caminhão da *Mercedes Bens* estavam materiais de pequenos portes: serrotes, martelos, cordas, caixas de pregos, torques. Para alimentação de 60 dias tínhamos: caixa de conservas, carne salgada, fardo de café, bolacha de água e sal, e uma caixa de *K-suco*. O trajeto era cansativo, principalmente no período de chuva. Ao chegar no canteiro de obras, a primeira tarefa era colocar a rede e mosquitoireiro antes do anoitecer, em seguida tínhamos que retirar as mercadorias e equipamentos de trabalhar. A firma deixava claro que duas penalidades como desrespeito ao engenheiro ou mestre de obra o trabalhador era mandado embora.¹⁹⁶

¹⁹⁴ *Diário Oficial*. Ano V. Número 1102, Macapá, segunda-feira, 16 de fevereiro de 1970.

¹⁹⁵ *Diário Oficial*. Ano V. Número 1104, Macapá, segunda-feira, 23 de fevereiro de 1970. Local e data- lavrando e assinado nesta cidade de Macapá, capital do território federa do Amapá no edifício onde funciona a divisão de obras do GTF-AP. Dia 23 do mês de fevereiro do ano de um mil novecentos e setenta (1970) II- fundamental legal do contrato O presente termo de contrato foi devidamente autorizado pelo excelentíssimo senhor governador, tendo em vista o resultado da reunião da comissão que julgou a proposta apresentada para a execução de serviços da BR-156, de conformidade com carta-convite N°01/70-do expedida em 13.01.70.

¹⁹⁶ Entrevista de Elzenir Bispo de Souza, cedida no dia 03 de novembro de 2021.

No retorno para a sua casa em Macapá, o senhor Elzenir trouxe consigo o resultado do seu labor, uma das tarefas mais árduas. Ele ressalta que participou da construção dos grupos escolares Coaracy Nunes e Princesa Izabel e, no tempo em que trabalhou na rodovia como carpinteiro, detectou várias barreiras, como que entrar na floresta em tempo chuvoso atrapalhava as derrubadas das árvores. Nesse processo de trabalho, ele deu destaque a amizade que fez com outros operários de outros locais do Amapá, como moradores de Calçoene e Amapá. As lutas dos braçais se não resumiam somente ao cotidiano no canteiro de obras, mas em se proteger das doenças tropicais, acidentes e da violência no campo. O depoimento do Senhor Elzenir demonstra as dificuldades durante a penetração nessa área florestal. Além disso, as atividades laborais desses operários, no início, não se restringiam à reprodução, ou seja, aos afazeres considerados de carpinteiros, mas variavam entre o ofício que estava no “contrato”, às atividades de carregadores de materiais de construções e, muitas vezes, à de “*peões*”, as quais desempenhavam o trabalho de abrir as florestas. Esse processo de trabalho dos *colonos-operários* dessa região da ASA, portanto, assemelhou-se à figura do *caboclo-operário*¹⁹⁷ da região de Serra do Navio na exploração do manganês, provavelmente devido ao sistema de colonização ter sido semelhante mormente no que se menciona o modelo implantado pelas grandes empresas, firmas, subempreiteiras e empreiteiras em contratar mão de obra barata em regiões da ASA e também de trabalhadores desempregados de Macapá, que garantissem produção e lucros.

Muitas ofertas de emprego em Macapá ou em outra região do TFA eram noticiadas pelos jornais da época ou pela Rádio Difusora de Macapá. Nesse caso estudado, a RDM teve uma função relevante na comunicação da população ribeirinha com a capital. Um sinal dessa mudança foi justamente o acordo entre o governo de Ivanhoé e empreiteiras, que determinava a utilização das mídias e de outros veículos para anunciar o retorno das obras de ramais e da continuidade da construção da BR-156. Na década de 1970, a firma Platon Engenharia e Comércio LTDA, denominada empreiteira, utilizou-se da comunicação da RDM/AP para divulgar a oferta de empregos para a construção civil. O senhor Francisco de Assis Souza, maranhense, 77 anos, pedreiro, residente no Assentamento Nova Colina, no município de Porto Grande disse que:

¹⁹⁷ O termo foi utilizado, pelo historiador Adalberto Paz, se referindo aos seringueiros, castanheiro e garimpeiros que utilizam os recursos das florestas para garantir o sustento, mas, com chegada da ICOMI em Serra do Navio, muitos homens e mulheres “abandonaram” suas atividades tradicionais, e tornaram-se operários da ICOMI.

Chegou em Macapá na década de 1960 na época na busca de emprego na Empresa Brumasa de Almoxarifado, mas não conseguiu. Aqui as empreiteiras para recrutar alguém utilizavam a RDM/AP ou panfletos divulgados no Mercado Central de Macapá, na maioria das vezes os informes eram de carregadores de materiais de construção civil, de gêneros alimentícios e materiais de higiene. Ouvia-se muita repercussão de trabalhos em firmas de mineração, extrativismo e de empreiteiras nas principais avenidas do centro comercial de Macapá. Apesar das dificuldades no canteiro de obras, o que me levou a encarar esse trabalho foi justamente que nessa área tinha muitos garimpos, mais as trocas de experiências fizeram eu aprender a ser um ótimo trabalhador na construção civil.¹⁹⁸

Essa conexão entre trabalhadores vindos de Macapá, de outras regiões do país juntamente com os camponeses da ASA tornaram-se os sujeitos sociais recrutados para dar a continuidade na construção da Br-156. São essas experiências acerca dos trabalhadores no perímetro da rodovia Br-156 que este capítulo constrói. Procuramos lançar luz sobre as estratégias desenvolvidas nos espaços de poder que possam garantir a expansão do capitalismo no campo amapaense. É importante destacarmos os movimentos, as táticas de sobrevivência dos trabalhadores fora e dentro do canteiro de obras que, não raramente, evitavam as imposições dos *patrões das rodovias*.

Para explicar melhor esse comportamento ou essas ações que aconteciam no processo de construção da rodovia, podemos dizer que elas aconteciam quando eram feitas imposições para aumentar a produção e a entrega das obras no prazo. Tratava-se, portanto, de um dispositivo que visava mostrar a força do capital que estava se ampliando no campo da ASA. Para as empreiteiras, as atividades realizadas com qualidade, na amplitude de produção, significavam a manutenção e o retorno de novos contratos com o Estado. Diante desse cenário, os trabalhadores acionaram um conjunto de práticas para sobreviver à nova cultura do trabalho que lhes era ditada.

Essas práticas remetem a Michel de Certeau¹⁹⁹, essencialmente quando esse historiador afirma que a criatividade humana se sobrepõe ao autoritarismo ditado pelos sistemas tecnocráticos. Nesse sentido, as pessoas comuns procuram, em seu cotidiano, internalizar nos corpos e nas mentes dos trabalhadores rurais um relógio moral marcado por horas impacientes que correm velozmente e devem ser aproveitadas em todos os seus segundos curtos, tal qual as táticas ou astúcias das gentes comuns que, não raramente, driblam as imposições estruturais.

Os trabalhadores mobilizados em torno das atividades no canteiro de obras foram recrutados, inclusive, “aceitavam” as propostas para garantir a sobrevivência de suas famílias.

¹⁹⁸ Entrevista de Francisco de Assis Souza, cedida no dia 15 de novembro de 2021.

¹⁹⁹ DE CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994.

Os trabalhadores dos canteiros de obras podem ser divididos em três grupos representativos: aqueles vinculados às empreiteiras; os que eram contratados por firmas que prestavam serviços às empreiteiras e, por último, os que residiam no trecho da rodovia em povoados, agrovilas e núcleos urbanos, os quais podemos denominar, aqui na pesquisa, de camponeses.

Fotografia 13-Início da construção do Alojamento-Comunidade Bom Jesus-1987



Fonte: Manoel de Jesus, 2021.

No primeiro ano de mandato de Iracú Colares como prefeito do recente município de Tartarugalzinho, a empresa Estacon Engenharia S/A havia iniciado 35 obras, entre 1987 e 1988, com investimentos oriundos da SUDAM e do INCRA/AP. Isso ocorreu na abertura do ramal e na futura instalação do INCRA entre o trecho agrovila Bom Jesus e a Br-156. Nesses 02 (dois) empreendimentos, foi recrutada a mão de obra camponesa residente de Bom Jesus e dos povoados vizinhos. A fotografia 13²⁰⁰ celebra diretamente o convênio contratual relativo à construção do prédio do INCRA/Bom Jesus, que contou com a presença do Superintendente do INCRA/AP, Fernandes Costa Lima, do geólogo de Projeto da Billiton Metais S.A e da Master Mineração Ltda, Antônio Feijão, assim como de políticos locais, personalidades civis, camponeses da agrovila de Bom Jesus, Cedro, ramal do Limão e ramal do Mutum. Tratava-se

²⁰⁰ Ao lado da placa de início da obra, o senhor Iracú Colares, no meio o geólogo e Diretor Master Mineração Ltda; PA e AM o senhor Antônio Feijão e do lado direito (chapéu estilo cowboy), o senhor Adelino Gurjão futuro prefeito de Tartarugalzinho e o camponês José Ribamar Rocha (lado esquerdo de camisa quadriculada).

de uma construção de alvenaria com 05 (cinco) quartos, 01 (cozinha) e um (1) salão de reuniões para as possíveis reuniões entre trabalhadores, moradores, produtores e autoridades políticas.

No Amapá, as prestações de serviços eram renovadas nos acordos entre as empresas ganhadoras e os políticos do referido período. A imprensa oficial do GTF-AP, sob responsabilidade do diretor Iranildo Trindade Pontes, em 1976, destacava nas páginas semestral que as empreiteiras poderiam fazer subcontratações de pequenas firmas para executar as obras na zona rural amapaense. O historiador Braga²⁰¹ considera que um dos fatores para a precarização nos canteiros de obras é justamente a “contração de trabalhadores” uma vez que não possuía normas e diretrizes para garantir os direitos dos trabalhadores. Ademais, a maioria deles eram contratados por intermediários que não possuíam registro na Carteira de Trabalho, o que engrossava o caldo das subnotificações acerca de acidentes de trabalho nas estatísticas oficiais. Essas empreiteiras intermediárias no setor de construção civil tiveram marcos significativos, a partir de 1970, exemplo disso foram as normas contratuais entre o GTF/AP e essas firmas. A contratante exigia das contratadas uma estrutura física de equipamentos pesados, conforme a epígrafe abaixo:

O GTF/AP pelo setor de Divisão de Obras representado pelo governador Ivanhoé Martins, determina que as firmas interessadas deveriam apresentar a prova de capacidade para executar as atividades de construção civil, para a prova de capacidade será exigido da empreiteira tenha no momento do contrato, equipamentos necessários para a execução de serviços. A concorrente deveria anexar uma declaração de que conhece o regime de chuva da região, as condições de estradas em acesso e que conhece as condições do mercado de materiais de construção que devem ser adquiridos neste Território.²⁰²

Isso demonstra que o Estado teve rápido efeito de traçar uma política rodoviária eficaz, com o intuito de contratar empreiteiras que possuíssem equipamentos pesados, que tinham poderiam atuar mais rapidamente nos trabalhos de rodovias. Naquele contexto, as firmas deveriam se enquadrar na proposta exigida do GTF/AP. Entre 1971 e 1985, os atos do poder executivo em termos da lei para as condições dos trabalhos rodoviários aconteciam mediante às licitações de valores a serem analisados e as concorrentes deveriam apresentar equipamentos disponíveis aos serviços indicados.

²⁰¹ BRAGA, Magno Michell Marçal. *Rota Transamazônica: Nordestinos e o Plano Nacional de Integração*. Curitiba: Editora Prismas, 2015, p.126.

²⁰² *Diário Oficial* do dia 24 e 25 de fevereiro de 1971. Ano VI, números 1290 e 1291, da Divisão de Obras. Tomadas de Preços de nº 01/1971-DO. Contrato para construção e abertura da Br-156-Trecho Ferreira Gomes até o município do Amapá.

Para fazer o serviço de terraplenagem e construções de pontes meu pai teve que fazer empréstimo, para comprar os equipamentos que o engenheiro responsável exigia. Meu pai comprou um trator D-7, e alugou um trator D6, um motor-scaper, um motor niveladora, uma pá mecânica, um rolo vibratório, cinco caçambas e um jipe para a fiscalização do canteiro de obras.²⁰³

Embora os empreiteiros quisessem entregar as obras nos prazos previstos no contrato, eles encontraram problemas relacionados ao transporte dos equipamentos até o local/natureza de serviços. O próprio entrevistado afirmou que existiam várias barreiras da Construtora Carmo Ltda na zona rural do Amapá, mas duas eram constantes nos quesitos deslocamento e execução das obras no tempo adequado: a primeira eram os equipamentos, que ora ou outra apresentavam adversidades, como um furo de um pneu de trator, problemas de motores nas caçambas, tratores e outros. A segunda barreira englobava os atrasos de pagamentos das faturas de ordem de serviços, já que, em muitos casos, não era viável contratar trabalhadores de Macapá para o interior do estado. Nesse cenário, entra em destaque o recrutamento dos colonos que viviam na região da ASA e ocupavam os cargos iniciais como: braçais na abertura da floresta, escavações e carregamento de cargas no canteiro de obras. Para o GTF/AP, a rodovia deveria ser projetada de acordo com as normas técnicas do DNER e implantada no sentido Ferreira Gomes/Amapá/Calçoene/Lourenço, incluindo serviços específicos na rodovia e pagamentos dos trabalhadores.

Quadro 1-Plano de Aplicação de NCr\$ 500.000,00 para prosseguimento da Rodovia Br-156 Macapá/Clevelândia

Código	Serviços	Und	Quant	P. Unit	P. Total	Especificação
I-00	Estudos e projetos topográfico.	-	-	-	-	Capítulo I-Estudos e Projetos Topógrafo.
I-01	Exploração	Km	30	244,25	12.212,50	I-01-Será feita a exploração a partir da localidade de Ferreira Gomes, no trabalho indicado pelo reconhecimento aprovado.
I-02	Projeto	Km	50	264,72	13.236,00	I-02- De acordo com as especificações, serão projetados 50 km da rodovia, a partir do Amapá.
					Total do Capítulo I- 25.448,50	
II-00	Terraplenagem	-	-	-	-	Capítulo II-Terraplenagem.

²⁰³ Entrevista de Walter Júnior, cedida no dia 20/12/2020.

II-01	Desmatamento	m ²	85.000	0,04	2.400,00	II-01-Será feito o desmatamento do corpo estradal de acordo com as normas e especificações do DNER.
II-02	Escavação, Cargo e Transporte	m ³	200.000	1,10	220.000,00	II-02-Será feito o movimento de terra com escavações, carga e transporte de materiais de primeira categoria.
					Total do Capítulo II- 223.400,00	

Elaborado pelo autor. **Fonte:** Adaptado do acervo Diário Oficial do Amapá, 17 e 18 de junho de 1971.

Podemos observar nesse quadro que os braçais, os escavadores e os carregadores eram os operários de linha de frente na abertura das estradas. Nesse plano de aplicação, os empreiteiros exigiam dos trabalhadores metas diárias de produção, o que tornava o trabalho cansativo, extenuante e com um salário base abaixo da tabela de construção civil. Segundo Vilhena, “os trabalhadores que se deslocaram para o trabalho na construção civil das rodovias, diariamente estavam sujeitos, a pressão dos encarregados e mestre obras para produção dos serviços firmados no contrato no prazo determinado”.

Os trabalhadores recrutados para atuar em áreas ribeirinhas, sendo eles: camponeses, caçadores, pequenos agricultores, extrativistas não eram qualificados e as empreiteiras aproveitavam esse detalhe, já que necessitavam, no primeiro momento, da mão de obra braçal com a função de desmatar, abrir picada e auxiliar na chegada dos topógrafos e dos profissionais de carpintaria e de concretagem. Na ASA, esses operários eram convocados, na maioria das vezes, por representantes políticos de pequena expressão em municípios como Amapá, Calçoene e Oiapoque, além dos pequenos povoados de Porto Grande e Ferreira Gomes.

Nessa região, o ciclo de movimentação de pessoas se dava pela comunicação de viajantes, comerciantes, garimpeiros e de barqueiros. Eles informavam as populações locais sobre as empresas que estavam fichando trabalhadores. Figuras indispensáveis nesse avanço, até aqui nesta pesquisa, foram as intervenções dos governadores militares, na década de 1970, nos convênios de obras constantemente celebrados em benefícios de interesses econômicos e políticos. Nesse ciclo, o que menos importava era a vida operária. As propostas de execuções de serviços sempre foram acompanhadas pelos representantes legais do GTF/AP e pelas empreiteiras parceiras que, na maioria das vezes, dividiam as obras, como descreve o trecho abaixo:

Em seis do mês de abril do ano de hum mil novecentos e setenta, a sala da diretoria da visão de obras, situada na rua Mendonça Furtado, nº 63, nesta cidade, perante a comissão construída pelos senhores engenheiro Joaquim de Vilhena Neto, diretor da divisão de obras, engenheiro José Aleixo da Silva Lima, chefe da seção de estradas de rodagem e o senhor Murilo de Almeida Moreira, incumbida do recebimento e julgamento de propostas para a execução dos serviços de obras de artes especiais na rodovia BR 156-Macapá/Clevelândia, e, em atendimento à Carta Convite nº 03/70-Do, expedida às firmas CONTERPA- Construções, Terraplanagem Pavimentação S/A, Platon Engenharia e Comércio Ltda, Construtora Comercial Carmo LTDA, e a construtora e imobiliária Fonseca Ltda, compareceu o senhor Walter Pereira do Carmo, sócio-gerente da construtora comercial Carmo LTDA, único corrente presente, a fim de tornar parte da referida licitação. A Empreiteira Fonseca LTDA, justificou por meio de carta/ofício que não iria participar da licitação, alegando não poder concorrer em virtude de vários compromissos assumidos, nesta cidade em seguida foi feita a abertura das propostas da firma construtora comercial Carmo LTDA.²⁰⁴

De acordo com Vilhena, o representante Walter do Carmo seguiu as normas da divisão de obras do GTF/AP de reconstruir a ponte do Rio Tartarugalzinho pelo preço de NCr\$1.150,00 por metro linear, com um prazo de entrega dos serviços de cento e setenta e cinco dias e reconstrução da ponte sobre o Rio Palha pelo preço de NCr\$1.150,00 por metro linear e prazo de sessenta dias consecutivos. O empreiteiro resolveu utilizar a estratégia de recrutar as pessoas que residiam e desempenhavam outras funções na área rural. Os trabalhadores que se destacavam na *produção* eram novamente contratados para outras obras na rodovia. Essa contratação local diminuiria os gastos e despesas em trazer operários da capital amapaense.²⁰⁵

O autor destaca ainda que foi a partir de 1970 que equipamentos pesados e maquinários chegaram para favorecer a rapidez dos empreendimentos na rodovia. As máquinas foram compradas na empresa SOTREQ (Sociedade de Tratores e Equipamentos LTDA), sediada em Belém-PA, representante dos tratores *Caterpillar* no Brasil e Komatsu tratores, com representação em Manaus-AM. Para o traslado dos equipamentos, foi contratada a empresa de navegação JONASA (Joaquim Fonseca Navegação S/A), que trouxe da capital paraense a portentosa frota de tratores e equipamentos pesados até Macapá.

Seu Francisco das Chagas Pereira Alves, maranhense, 82 anos, carpinteiro, agricultor, viúvo, residente no PA do Cedro, em Tartarugalzinho, é um dos personagens que se “destacou” na trajetória laborativa e do seu desempenho na construção civil as margens da Br-156:

²⁰⁴ *Diário Oficial*. Ano V. Números 1136, Macapá, quinta-feira e sexta-feira, 16 e 17 de abril de 1970.

²⁰⁵ VILHENA. *Op. cit.*, p.52.

Tivemos que buscar tora das árvores nos ombros, próximo ao povoado de Itaubal do Amapá, para a revitalização da ponte Rio Tartarugalzinho. Na busca pela sobrevivência, logo após a minha saída do Lourenço retornei ao trabalho de lavrador. Mas, como a empresa estava “*fichando*”, no Amapá, tive a oportunidade de trabalhar como ajudante de obra. Naquela época, não havia movimento de circulação de pessoas, mas com a descoberta de ouro em Tartarugalzinho, e as revitalizações da ponte a vila se transformou num verdadeiro canteiro de obras. Em setenta dias de trabalho me destaquei, e o representante da obra me colocou como almoxarife. Trabalhei dois anos e dois meses em outras obras, apesar de não carregar madeiras na floresta ou carregar, a minha tarefa era cansativa um dos primeiros a chegar e o último sair juntamente com o encarregado da obra.²⁰⁶

As obras no trecho entre Tartarugalzinho-Amapá, depois de revitalizadas, tornaram-se um ponto de intensa circulação de pessoas e mercadorias, porém, a maioria das execuções de obras ocorria em tempos que variavam de 30 a 90 dias para construções de pontes e, para a abertura e pavimentação, variavam de 90 a 160 dias, dependendo da metragem de execução do empreendimento. Uma vez concluídas, somente uma parte dos trabalhadores era aproveitada em outras obras. Em relação ao “sucesso ou destaque”, podemos dizer que a maioria das atividades desenvolvidas na construção civil em rodovias era árdua, mas alguns operários mais próximos dos encarregados ou, até mesmo, parentes de políticos locais mudavam de cargos devido o “comprometimento na produção”, ou seja, a empreiteira afirmava que trabalhadores não qualificados tornavam-se profissionais porque tinham “espírito de crescer na vida”, isto é, mais uma tática de exploração da mão de obra no campo.

2.2 Trabalho e o cotidiano: As inquietações e hierarquia no canteiro de obras

As condições de trabalho nos eixos da construção da Br-156 eram precárias e exigiam pressão por parte das empreiteiras na execução mais rápida dos trechos presentes em diversos contratos. Os trabalhadores braçais contratados em Macapá, assim como aqueles que moravam em regiões da ASA e exerciam funções operárias na abertura de estrada eram alojados em barracões próprios, enquanto aqueles que tinham vínculos contratuais mais precários, como “*os peões de trecho*” e “*os machadeiros*”, não tinham moradias fixas nem condições de sobrevivência em decorrência do emprego temporário. Em algumas situações, a questão principal era subsistência de sua vida ou familiar. O operário que desbrava a mata para abertura de estrada obtinha, junto às empreiteiras, os produtos para sua manutenção no canteiro de obras, acrescidos de “juros extras” ou o “*fiar*”.

²⁰⁶ Entrevista de Francisco das Chagas Pereira Alves, cedida no dia 17 de novembro de 2021.

Os serviços do braçal na construção da Br-156 estavam vinculados a outras atividades. Em 1976, instalaram-se na Colônia de Ferreira Gomes, próximo às margens do rio Araguari, três serrarias. Essas firmas tinham uma ou mais fornecedoras chamadas de “madeireiras” que se incumbiam de abastecê-las de matéria-prima. A Construtora Carmo Ltda, a Construtora Unidas Ltda, Platon Ltda, J.M Costa, CR Almeida e a Estacon Engenharia S.A percorriam as localidades circunvizinhas aos trechos de aberturas de estradas, com interesse de conseguir madeiras de qualidade e “baratas”. Como o fornecedor comercializava madeira acima do preço, as empreiteiras contratavam e fichavam os “machadeiros” - trabalhadores autônomos que faziam corte de madeira em torno do seu local de moradia ou nas margens de igarapés - havia ainda um fluxo grande de jovens e adultos que estavam determinados a adentrarem nas matas e, por isso, faziam seus acampamentos em condições vulneráveis, sendo submetidos aos ataques de animais e de doenças como a malária.

Já os “machadeiros” fichados nas empreiteiras ganhavam pelo volume de madeira cortada, expresso em metros cúbicos colocado à margem dos rios ou ao lado dos ramais de estradas. Genilson Corrêa Barros, paraense, 62 anos, machadeiro, casado, residente em Tartarugalzinho prestava serviço em financiar madeiras para a construção de ponte. Ele percorria 22 km a pé de sua moradia, localizada no povoado do Mutum, até a ponte de Tartarugal Grande. Apesar de não morar no “alojamento”, toda a sua remuneração era feita na produção diária. Muitos locais de corte se concentravam nas margens dos rios e, ao chegar nos canteiros de obras, as madeiras eram removidas pelos tratores e caçambas e enviadas com destino à construção de pontes, cercados e alojamentos²⁰⁷. O entrevistado afirmou ainda que, na década de 1980, algumas empreiteiras financiavam as toras diretamente das empresas madeireiras. Os donos das serrarias contratavam os serviços dos “machadeiros” para a derrubadas das madeiras, que eram utilizadas na construção de pontes nos trechos da Br-156.

No período de 1980 e 1990, as empreiteiras passaram a construir suas próprias serrarias em áreas distantes do Macapá rural, ao passo que essas serrarias remuneravam os machadeiros pelo *sistema de aviamento*.²⁰⁸ As grandes serrarias forneciam recursos pelo modo de produção e de acordo com as necessidades dos trabalhadores, isto é, aquele braçal que produzisse consoante ao volume cúbico de madeira, recebia antecipadamente e depois fazia o acerto de contas. No povoado de Pracuuba, na década de 1980, os métodos de extração dos

²⁰⁷ Entrevista de Genilson Corrêa Barros, cedida no dia 19 de novembro de 2021.

²⁰⁸ Sistema de aviamento: o dono da serraria adianta bens de consumo e alguns instrumentos de trabalho ao produtor e este restitui a dívida contraída com produtos extrativos e agrícolas. É, pois, uma forma de crédito - mais eficiente que o sistema financeiro formal, incapaz de chegar aonde o produtor está. Ver: Banco da Amazônia, 1966, p.188.

“machadeiros” eram perigosos, considerando as dificuldades das regiões do local de corte, às margens dos rios e lagos, onde eram derrubadas muitas árvores.

O machadeiro Hermes Pantoja Brazão, maranhense 81 anos, lenhador, agricultor, residente no Distrito do Itaubal do Amapá, em Tartarugalzinho, relatou que, ao ser contratado para o corte de toras, foi dada uma entrada de dinheiro para que ele convocasse mais dois amigos que pudessem também entrar na floresta de várzea, na Região dos Lagos, pela facilidade do acesso fluvial. O dinheiro em espécie era para o pagamento de algumas diárias e de suplementos de alimentação, mas houve duas incidências nesse período, a primeira, o curso d’água para o transporte das toras de madeiras, que teve problemas por falta de pagamento da embarcação. Segundo, os trabalhadores machadeiros exigiram o restante do pagamento após a conclusão das derrubadas de árvores para a comercialização das toras, pois a execução dessa atividade exigia vários dias de penetração na floresta, com risco de doenças tropicais, picada de animais peçonhentos e acidentes de trabalho.²⁰⁹

A má estrutura nos canteiros de obras, os atrasos salariais, a exploração da força trabalho e os ditos salários não eram reajustados, portanto, esses fatores foram fundamentais para a criação de sindicatos laborais e associações trabalhistas. As empreiteiras, no entanto, que executavam as obras nos trechos rodoviários, não firmavam acordo algum e não se sentiam obrigadas a cumprirem com o reajuste acordado. O arrasto de tora não tinha como finalidade as contratações de pontes, vilas, alojamentos, geralmente, as empreiteiras mantinham um planejamento de comercializar madeiras para outras firmas, todavia, elas não pagavam os “valores justos” para os machadeiros retirarem as toras.

Um caso específico aconteceu no ramal do povoado de Entre Rios, onde o senhor Jaime Ferreira da Silva, paraense, 65 anos, machadeiro, casado, residente em Tartarugalzinho, era uma liderança comunitária, e firmou um contrato que almejava construir dois barcos para a remoção de madeiras pesadas até o rio Tartarugal Grande. Jaime ficou responsável em contratar quatro machadeiros e prometeu dar um adiantamento pela produção. Essas negociações trabalhistas eram frequentes nos serviços informais no meio rural, aumentando as reclamações na abertura de processos trabalhistas, por diversos motivos, entre eles, o da remuneração dos serviços prestados e diárias²¹⁰. O contrato entre o senhor Jaime e quatro trabalhadores era a derrubada e corte de madeiras das espécies maçaranduba, ypê roxo e sucupira. Além dessas madeiras, deve-se considerar que os machadeiros deveriam remover essas toras com ajuda de

²⁰⁹ Entrevista de Hermes Pantoja Brazão, cedida no dia 22 de novembro de 2021.

²¹⁰ Entrevista de Jaime Ferreira da Silva, cedida no dia 27 de novembro de 2021.

animais, como cavalos, burros, éguas ou búfalos. Em seguida, elas deveriam ser transportadas pelas embarcações até chegarem aos canteiros de obras, onde as empreiteiras as removeriam com a ajuda de tratores. Elas eram utilizadas na construção de pontes, cercados, mercadinhos, baiucas e casas.²¹¹

Os povoados de Porto Grande, Porto Platon, Rio Cassiporé (margem esquerda) utilizavam as madeiras da região para duas finalidades, entre elas, a construção de moradia, com madeiramento de construção; e a comercialização de madeiras para as serrarias e empreiteiras. As madeiras eram classificadas como valor comercial em dois tipos, madeiras de lei e madeiras brancas. Cabe ressaltar que a distribuição da população rural, na década de 1970 na ASA, era muito disseminada e isso pode ser explicado pelo tipo de atividade econômica que se praticava na região, a contar: caça de animais silvestres, pesca, mineração e extração de madeira, vaqueiros e meeiros. Vários trabalhadores desempenhavam essas atividades econômicas nas florestas, enquanto outros viam a construção civil como ponto chave para estabelecerem a melhoria no campo.

Ao analisar a situação da exploração do trabalhador obreiro através da exigência de produtividade na conclusão das obras licitadas, o historiador Sidney Lobato ressalta que, em alguns casos, havia conflitos e tensões, e as vítimas, entre outros, eram trabalhadoras, ao passo que os beneficiários eram representantes do governo ou empreiteiras. O clima de repressão e violência que se instalou após as constantes licitações e contratos de obras, na construção da rodovia Br-156 e de prédios públicos nas cidades próximas às margens das estradas, aumentaram com o surgimento de novos povoados e localidades. Dessa maneira, processos trabalhistas, que envolviam fatos de violência, remunerações salariais sem reajuste, pauperização pelas dívidas, além de acordos entre as elites locais e as firmas no campo, foram iniciados pelos peões de estradas na Justiça do Trabalho.

Em sua condição de trabalhador braçal, o pedreiro Elielson Maciel, paraense, 64 anos, casado, pedreiro, residente na localidade de Lago Novo, no município de Tartarugalzinho, trabalhou na Empreiteira CR Almeida S/A, próximo ao rio Tartarugal Grande, um lugar com problemas de saneamento básico, abarrotado de trabalhadores que dormiam em redes ou em pequenos colchões. Eles dividiam espaço com madeiras, cimentos, seixos, tijolos, e materiais de construções.²¹²

²¹¹ Entrevista cedida no dia 27 de novembro de 2021 (já citada).

²¹² Entrevista de Elielson Maciel, cedida no dia 06 de dezembro de 2021.

A recordação desse trabalhador narra o cotidiano de algumas instalações de dormitórios, alojamentos e estratégias de exploração do trabalho braçal no subsetor de construção pesada, que estavam concentradas nos investimentos do governo e sendo administradas pelas empreiteiras. Exemplo disso foi a construção de uma ponte de madeira na localidade de Cassiporé sobre o rio Primeiro. Lá se encontravam vários problemas com a abertura da rodovia como violência entre os posseiros, grileiros e índios, diversos atoleiros nos ramais e ainda a falta de fiscalização das autoridades administrativas mormente do Ministério Público e do DER. Por esse motivo, em 1988, trechos de terraplenagem que totalizavam 13 km entre as cidades de Amapá e Calçoene foram interrompidos por falta de disposições legais ou contratuais.²¹³

O entrevistado Elielson Maciel permaneceu por quase 5 meses trabalhando na parte de terraplenagem e asfaltamento na condição de pedreiro e até de mateiro. Esse espaço de convivência e sobrevivência permitiu que ele exercesse outras funções, após a saída da empreiteira, de caráter comunitário no cultivo de mandioca, banana e arroz, na região do município do Amapá, especificamente na localidade de Tartarugalzinho. Em relação ao processo de produção nos canteiros de obras, a CR Almeida Ltda não exigia mão de obra qualificada para a contratação, mas havia uma equipe técnica que acompanhava a mobilização inicial dos trabalhadores, de materiais de construção civil e alimentação. A finalidade era cumprir o contrato de licitação, daí a relevância de algumas empreiteiras exigirem de seus operários maior produção, com maior carga horária nessas obras.

Isso nos faz refletir que, nos anos 70, na ASA, a indústria da construção civil não exigia de seus trabalhadores mão de obra qualificada, por outro lado, tal afirmação nos leva a pensar que muitos deles eram analfabetos e não possuíam qualificação profissional, somando-se a isso os baixíssimos salários e o aumento da carga horária semanal, fica claro que não havia investimentos e programas para atendê-los adequadamente. Os representantes do governo amapaense e de muitas empreiteiras não estavam interessados na gestão humana nem nas melhorias dos alojamentos e das vilas residenciais.

No que tange aos processos judiciais trabalhistas, até o ano de 1987, havia apenas um processo que envolveu a CR Almeida Ltda na Justiça do Trabalho, em território amapaenses, aberto pelo senhor Elielson Maciel, com a denúncia de coação e assédio por parte da empresa,

²¹³ A empreiteira deveria manter um engenheiro para representá-la em matéria de ordem técnica e suas relações com a fiscalização na obra, da mesma forma que o mestre de obra deveria atuar com a contratação de auxiliares, serventes, ajudantes, mecânico, operador de máquinas e almoxarife para executarem a limpeza e a pavimentação do trecho da rodovia. De certa forma, ela deveria abrigar todos os operários com alojamentos e alimentação. *Jornal do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Tartarugalzinho*, 08/09/1989, p.3.

tal qual pelo aumento da carga horária de trabalho diário, o que acabou sendo arquivado²¹⁴. Supomos que o arquivamento se deu pelo fato de que a contratante resolveu pagar o “contratado” após a notificação judicial de “aceitar” os termos para arquivar o processo.

Em contrapartida, o DER, para atingir suas finalidades de fiscalizar os trechos da rodovia, adotou medidas para reformulação do seu quadro pessoal, com justificativas que envolviam as ausências de seus servidores na ASA e denúncias por parte dos trabalhadores em livros atas, tal como abaixo-assinado e carta-denúncia das condições trabalhistas em diversos trechos da BR e das populações locais, que reclamavam das condições dos ramais e estradas.

Situações semelhantes se repetiam, como no processo de Francinilde Pereira Ribeiro, maranhense, no qual havia uma declaração dela, na 1º Vara de Trabalho, no Endereço Avenida Duque de Caxias, 116 ao lado da Telemar, dizendo que labutou como cozinheira em um barracão adjacente às margens da Br-156 entre Macapá e o Amapá, durante o período de 01/11/1987 até 01/12/1988, mas, que pediu demissão em 01/09/1988. Ela alegou que a firma não pagou os meses de outubro e novembro do mesmo ano (1988) e que a empreiteira prometeu pagar horas extras pelo serviço de cozinhar durante 06 vezes ao dia para três equipes diferentes nos canteiros de obras, mas que não recebeu as suas parcelas resilitórias; a mulher afirmou ainda que, durante todo o vínculo, trabalhou cerca de 10 domingos nas atividades de busca por madeira seca para fazer o “fogo” para as refeições diárias dos operários sem perceber por isso e que não foi efetuada a baixa de sua CTPS, por esse motivo, estava requerendo as verbas mencionadas.

A reclamada Empreiteira Carmo Ltda, afirmou que pagou todos os direitos trabalhistas e que a reclamante trabalhava somente até sexta-feira, às 16:00 horas, e que, a partir desse horário, ela voltava para seu “terreno” próximo à localidade do Breu no Amapá, a 265 Km de Macapá, onde exercia os trabalhos domésticos e cuidava dos seus filhos, enquanto o marido trabalhava de vaqueiro para o proprietário Senhor Altamir Mineiro, fazendeiro, empresário da construção civil e político relevante do recente município de Tartarugalzinho.²¹⁵

²¹⁴ Processo de nº 01101/1987/1 da 1º Vara de Trabalho de Macapá.

²¹⁵ Processo de nº 01274/1989/2 da 1º Vara de Trabalho de Macapá. Ainda como parte do acordo: A Reclamante levantará os depósitos existentes em sua conta vinculada de FGTS, mediante alvará judicial a ser expedido pela secretaria deste juízo; A reclamada recebe neste ato a CTPS de Nº 86520, série de nº 00001 para que proceda a baixa do contrato de trabalho com data de saída em 29/04/1989 devendo devolvê-la no prazo de 48 horas, sob pena de multa de 01 (um) salário mínimo, além de busca e apreensão do referido documento. Com o cumprimento do acordo a Reclamante dará à reclamada quitação de todos os pedidos contidos na exordial. Do valor do acordo, NCz\$ 600,00 refere-se a parcelas de natureza indenizatórias e NCz\$ 500,00 refere-se a parcelas de natureza remuneratórias. Custas pela Reclamante no importe de NCz\$ 40,00, acumuladas sobre o valor da conciliação, pague-se à Reclamante e arquivem-se os autos, com as cautelas legais. Em caso de inadimplência, execute-se. A reclamada deverá recolher e comprovar perante a secretaria da vara, no prazo de 10 dias, após o cumprimento do

Figura 3-Operários em cima de Pick-up na Br-156, em Tartarugalzinho (1989)



Fonte: Ary Souza, 1989.

No dia 22 de março de 1989, às 9 horas da manhã, reuniram-se na 1ª vara do Trabalho de Macapá, a senhora Francinilde Pereira Ribeiro (reclamantes), o empreiteiro Walter do Carmo (reclamada) para apreciação das parcelas trabalhistas. Abertas a audiência e apregoadas as partes, verificou-se a presença da reclamante pessoalmente, assistida pelo Dr. Manoel Carlos Pereira Souza representante de acordo com a procuração. Na conclusão da audiência, as partes resolveram conciliar nas seguintes bases: a reclamada pagará à reclamante a importância de NCz\$ 660,00 (seiscentos e sessenta cruzados novos) em uma única parcela vencível até o dia 22/04/1989, sob pena de multa de 30% em caso de inadimplência pelo não pagamento das horas extras e do pagamento salarial dos meses de outubro e novembro de 1988.

O processo nº 44210/1982 do TRT/PA descreve o desentendimento entre dois operários que ocasionou em agressão física e ameaças. Em uma reunião de operários que trabalhavam em um trecho com relevos montanhosos da Br-156, sob as ordens de um mesmo encarregado, um trabalhador defrontou-se com as exigências impostas pela firma de trabalhar quatro horas corridas sem intervalos e com a hostilidade das próprias condições nos canteiros de obras. No

acordo, os descontos previdenciários, relativos a este acordo, sob pena de execução. Nada mais, a Juíza Titular da 1ª Vara do Trabalho de Macapá Maria Zuila Lima Dutra deu por final o processo.

entanto, outro trabalhador, oriundo da Região dos Lagos no município do Amapá, ligado ao dono da empresa, tomou as dores dos responsáveis dizendo que: “se não quisesse trabalhar era só pedir para sair”. A reação foi imediatamente coletiva de operários que faziam parte desse grupo de trabalho. Em uma ação espontânea, as tarefas diárias foram suspensas. Conseqüentemente, os dois trabalhadores envolvidos nos fatos travaram uma briga que acabou em agressão no momento em que uma das partes jogou um “formão chanfrado” na cabeça da vítima. Assim sendo, essa agressão foi denunciada para a polícia do município do Amapá, e o agressor foi levado em um Jeep Willys CJ-5 4X4 da guarnição policial para prestar o seu depoimento. O resultado dessa tensão foi a demissão sem justa causa de ambos envolvidos, o que os levou a denunciarem a empresa na Justiça do Trabalho pela exploração da força de trabalho e coação por parte do dono da empreiteira.²¹⁶

Pode-se observar que ambos sofreram as conseqüências dos modelos adotados pela empreiteira, mas, mesmo sofrendo as represálias, eles estavam sendo sujeitos do processo, pois estavam lutando pelos interesses individuais e coletivos. Nesse contexto, a resistência do trabalhador braçal, que buscava o direito às folgas, aos intervalos para refeições e aos feriados, deixou de ser uma manifestação única e, sim, coletiva, do mesmo modo que dava resposta aos patrões que exigiam apenas muita produção. Ademais, as relações culturais e sociais dentro e fora dos canteiros de obras entre as classes sociais foram marcadas por muitas divergências entre os trabalhadores, uns promovendo a luta de caráter igualitário, outros buscando “conquistar” um espaço social que atraísse uma melhor remuneração e novas funções. Nesse sentido, as práticas operárias iam de encontro aos interesses dos patrões e das condutas e representatividade da própria categoria braçal. Diante de tais questões, a principal conclusão é que, nos canteiros de obras, existiu a forte presença de relações de poder.

A prática social dos trabalhadores de rodovias abrange em si múltiplas dimensões que se complementam e se opõem numa contínua harmonia e tensão, implicando na articulação entre o projeto político de autonomia das firmas, a vida cultural e as relações sociais em cada tempo e espaço. Uma amostra disso foram as informações contadas no processo trabalhista de Benedito Tavares, esclarecendo qual era o horário de entrada e saída do trabalhador no canteiro de obras. Nessa perspectiva, é possível pensar algumas hipóteses encontradas no litígio através dos depoimentos dele e das testemunhas (neste caso, um pedreiro e um machadeiro). Sabemos que o trabalhador executava seus trabalhos diários entre horários que iam das 6h00min às 11h00min; das 14h00min às 19h00min; e 21h00min e 23h00min (segunda-feira a quinta-feira),

²¹⁶ Processo nº 44210/1982 da 8ª Região do TRT/PA.

nas (sextas-feiras e sábados). Bené, como era conhecido onde trabalhava, executava atividades de caça e pesca no período noturno.²¹⁷

O relato exposto na Justiça de Trabalho sobre o processo do obreiro Benedito expõe que havia operários da empresa, assalariados e diaristas que moravam nos alojamentos, mas desempenhavam há anos as atividades de caça e pesca. Os patrões e donos das empreiteiras utilizavam dos seus poderes para explorar essa força de trabalho. Nesse sistema, podemos observar que não existia uma regra escrita ou contratos assinados entre os peões que abriam as estradas e os patrões, na prática, existiam metas a serem alcançadas na conclusão das obras licitadas. Cabe destacar que havia uma relação de trabalhador com a terra, até então não discutida nesta dissertação, mas podemos destacar que, embora muitos braçais executassem mais de uma atividade diária, ficava evidente que eles não aceitavam as imposições adotadas por engenheiros, representantes da firma ou patrões.

Para a empreiteira, o lucro em cima das obras viabilizava novos contratos com o GTAP. Nos anos 70 do século XX, ocorreu um reordenamento da exploração econômica da região, justificado pelo avanço na zona rural, pelos projetos econômicos e pelas mais variadas empreiteiras, as quais assumiram o poder e o controle em diversos setores econômicos, sociais e políticos no campo, tal como a *contratação verbal*, a ausência de registros na carteira do trabalhador rural, os argumentos dos patrões na junta de conciliação que os operários realizavam apenas serviços sazonais (o que poderia descaracterizar o vínculo empregatício), tudo isso pode ser verificado, de maneira mais ampla, no baixo índice de ações ajuizadas por trabalhadores da construção civil na zona rural amapaense-adultos e jovens numa média aritmética de (4,55%), movimentação demonstrada por aqueles poucos peões que decidiram procurar a justiça.²¹⁸

Havia uma hierarquia de funções nos canteiros de obras. Todo pedreiro, ferreiro ou carpinteiro passara por servente de obras. Tanto o carpinteiro como o tratorista eram profissionais para a justiça do trabalho e para a sociedade. No entanto, o pedreiro, o carpinteiro e o mestre de obras, além se definirem como profissionais relevantes na execução das obras, se viam como mestres no início até a conclusão de cada trecho. O pedreiro não batia massa, ele organizava e determinava a quantidade de cimento e areia para que os serventes fizessem a mistura utilizada na construção. Geralmente, na ausência do mestre de obras, esses profissionais juntamente com os carpinteiros tinham a grande responsabilidade de levantar e construir as

²¹⁷ TRT da 8ª Região de Macapá-Processo. Processos Processo de nº 4512/1970/1 da 1ª Vara de Trabalho.

²¹⁸ TRT da 8ª Região de Macapá-Processo. Processos ajuizados por Trabalhadores da construção civil na Zona Rural do Território Federal do Amapá (1970-1980).

estruturas e pilares das pontes, no entanto, a maior parte dos pedreiros que estavam instalados não possuíam nível de habilidade em todas as tarefas e tinham baixo nível de escolaridade. Os serventes, por sua vez, “participavam” de diversas tarefas em obra de rodovia como preparação do canteiro de obras; abertura das matas e caminhos; limpeza e compactação dos solos; faziam o fogo para a alimentação diária; preparavam a massa de concreto e outros.

Muitas empreiteiras do Amapá buscavam a mão de obra barata dos povoados, que estavam dispersas ao longo dos rios e matas. Essa dispersão era uma estratégia para não haver conexão entre essas populações ao final de cada trecho de obras, medida adotada por razões para que não houvesse motins nem problemas com a justiça do trabalho. Povoados de Ferreira Gomes, Aporema, Porto Grande, Lago Novo tornaram-se locais de “contratação de mão obra” principalmente dos *cabanos*,²¹⁹ que viviam às margens do rio Araguari, sendo eles os primeiros agentes, reconhecidos historicamente, que territorializaram a região para construção de rodovias e para a exploração extrativa e mineral. Em linhas gerais, podemos afirmar que a região da ASA viveu um impacto provocado pela instalação da Hidrelétrica Coaracy Nunes e pela Construção da Ponte Tancredo Neves, ligados ao grande projeto para a Amazônia.

Os “apanhadores de castanhas”, “garimpeiros”, “caçadores” e “vaqueiros”, que eram dedicados exclusivamente às atividades nas matas e geralmente habitavam os cursos médios dos grandes rios, como Aporema, Araguari, Flechal e Tartarugal Grande, se deslocaram e serviram de mão de obra abundante e barata na construção civil, desempenhando as tarefas braçais e de serventes, na década de 1980. Além da construção da Hidrelétrica do Paredão, em 1976, na Gestão do Presidente Ernesto Geisel, a obra de construção da ponte Tancredo Neves mobilizou a chegada de todas as partes em busca de empregos e, conseqüentemente, de salários devido à propaganda do governador Jorge Nova da Costa.

Outros grupos de trabalhadores como paraenses, macapaenses, nordestinos também foram “fichados” nessa empreitada, inclusive alguns eram caracterizados pela movimentação nas labutas de outros projetos econômicos (*peões de trecho*²²⁰). Existiam aqueles que trabalhavam longe da família, na ilusão de conseguir um bom dinheiro, ainda existiam aqueles trabalhadores inexperientes “contratados” pela primeira vez (*peões cabaço*). Adentrando o

²¹⁹ Cabanos era o termo utilizado como alcunha dos homens que viviam em casas simples, cobertas de palha. O mesmo nome cabano também significa um tipo de chapéu de palha comum entre o povo mais humilde da Amazônia. Sobre este debate da Cabanagem, ver o estudo de RICCI, Magda. Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840. *Revista Tempo*, v 22, p.5-30. 2007.

²²⁰ Ao contrário dos intelectuais, no dizer dos próprios “paraibas e maranhenses” (como também são chamados os peões de trecho), “eles não andam, são chutados pela vida, rolam, pulam para lá e para cá” e assim prosseguem até aonde “só Deus sabe”.

mundo do trabalho da construção civil na ASA, percebemos que ele se constitui da congregação de variadas forças de trabalho que atuam em um sistema sincronizado de relações.

Parece-me, no entanto, que eles deixam pegadas, marcas, constroem trilhas próprias, difíceis de serem “trilhadas”, imperceptíveis algumas vezes. A impressão de que estão parados à luz do olhar sensível se desfaz. Eles realizam um movimento - eles giram. Não em círculos, mas em espiral, lentamente em “piões”, num bailado cadenciado pelo ritmo das picaretas, pás, betoneiras, bate-estacas e acoplados ao som do bater dos pés na alegria dos forrós, dos cantadores, repentistas, dos talheres nas marmitas frias, dos corpos cansados jogados pelos cantos da vida [...].²²¹

De fato, inúmeros trabalhadores chegaram nesse trecho e nos perímetros desse segmento, na construção da ponte Tancredo Neves, na localidade de Ferreira Gomes. Apesar de todas as adversidades vividas no campo de trabalho, eles expressaram sua forma de descontentamento e conquistas que construíram durante as experiências diárias dentro e fora do canteiro de obras. Pedreiros, carpinteiros, mestre de obras, encarregados, eletricitas, armadores, mateiros e serventes constituem a força de trabalho dita "bruta" porque desempenhavam funções que demandavam esforço físico. Engenheiros, arquitetos e o pessoal do escritório constituem o outro polo dessa relação. O fato é que somente com a sincronização do trabalho desses elementos é que se pode conceber a dinâmica da Construção Civil.

Em abril de 1985, o presidente da República José Sarney (1985-1990) nomeou governador do TFAP, o Senhor Jorge Nova da Costa, através da indicação do ministro do Interior, Ronaldo Costa Couto, para ocupar interinamente o governo do Amapá. Ele assumiu o cargo em julho, passando a superintendência da Sudene a José Reinaldo Tavares. Segundo o *Jornal do Brasil*, de 9 de julho de 1985, seu nome “foi a solução encontrada pelo presidente diante da atual impossibilidade de acordo entre o Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB) e o Partido da Frente Liberal (PFL) do Amapá, em torno de um nome de consenso para governar o território”. O novo governador deu continuidade a construção da Ponte Tancredo Neves e ao asfaltamento de 50 km da BR-156, nomeando Walter do Carmo como Conselheiro de Gestão do GTFAP. O processo licitatório foi vencido pela Construtora Estacon Engenharia S.A.

²²¹ KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O peão e o acidente de trabalho na construção civil do Rio de Janeiro*. Dissertação em Educação. Rio de Janeiro. Fundação Getúlio Vargas Instituto de Estudos Avançados em Educação. Departamento de Filosofia da Educação. 1988, f.218.

Figura 4- Inauguração da Ponte Tancredo Neves, em janeiro de 1986



Fonte: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil-CPDOC.

Mais uma vez, o governo utiliza-se da história para estabelecer um paralelo entre a vida das populações locais, antes e depois da construção da ponte. Esse projeto, na concepção governamental, era um sonho histórico que fortaleceria a estrutura de ir e vir de mercadorias e de pessoa para redimir a ASA de seu abandono. Apesar do discurso oficial, na menor das hipóteses, o governo federal teve problemas nas aplicações de recursos financeiros e no planejamento estrutural, prejudicando os operários que se deslocaram da Estacon Engenharia S/A. A Estacon Engenharia S/A, como contratada, “*fichou*” com 648 no primeiro semestre de 1985; esse número caiu para 330 em novembro do mesmo ano, por causa da conclusão da segunda fase da obra, em que quase metade dos operários eram “residentes” da ASA, em especial, os operários braçais e peões que desempenhavam as atividades pesadas.

Em Belém de 1985, o Ministro Ronaldo Costa Couto, numa conferência, pronunciou-se no auditório do BASA para uma plateia de 900 pessoas, afirmando que disponibilizaria recursos financeiros do BASA e da SUDAM, para alguns projetos da Amazônia, empregados

especialmente na construção e abertura de rodovias. Costa Couto visitou pela primeira vez o Amapá e disse à população macapaense e aos políticos que esses recursos para a construção da ponte não foram assinados por ele e, sim, pelo ministro Delfin Neto, com falhas na execução no canteiro de obras próximo ao Rio Araguari. Essas verbas não incluíam as parcelas da Construtora Estacon Engenharia S/A, mas o ministro ressaltou: “*que os recursos do BASA devem ser empregados em projetos de desenvolvimento, e o Amapá abriria vários portos de trabalho na construção civil e na comercialização mineral*”.

Na análise da imagem 2, podemos observar a circulação de pessoas no dia da inauguração da Ponte Tancredo Neves, na localidade de Ferreira Gomes. A paisagem do rio Araguari que se encontra no fundo da imagem contrasta com a ponte. Em cima dessa obra, encontra-se trabalhadores, entre eles, Manoel de Jesus, maranhense e pedreiro, Maria Alves, maranhense e cozinheira, populações locais, responsáveis da Empresa Estacon S/A, representantes políticos locais e nacionais (Governador do TFAP Jorge Nova Costa, Presidente José Sarney, sua esposa Marli Sarney, Ministro do Interior Ronaldo Costa Couto e representantes políticos de Macapá). A fotografia dá um sentido de que a ponte estava representando o “*progresso*”²²², cruzando uma região e contribuindo para a conexão de pessoas, veículos, riquezas do campo, levando consigo vários grupos sociais que, através do trabalho, ligam-se a esse suposto avanço e desenvolvimento.

Evidentemente que é preciso ter cautela na aplicação do conceito de progresso, levando em consideração as diferentes realidades socioespaciais, o que provoca, portanto, o não estabelecimento de uma relação direta entre a modificação industrial radicada na Europa com a transformação que ocorre na Amazônia. Apesar de serem duas realidades distintas, é possível que a percepção da mudança de tempo, das experiências entre os trabalhadores possam se comparar de alguma maneira, enquanto a relação entre passado e futuro se chocam, atualizando experiências e perspectivas entre o passado rural e o futuro urbano, marcado pela construção da ponte, pelo asfaltamento da rodovia e pelos possíveis empregos para as populações locais.

No ano de 1985, encontramos o arquivo geral do TRT/PA Ananindeua que relata a metodologia da empresa para o controle e gerenciamento dos operários. A denúncia foi acolhida pelo representante da Associação dos Trabalhadores Rurais da Vila de Tartarugalzinho-ATRVT, representado pelo ajudante de carpintaria João Evangelista, maranhense de Alcântara,

²²² A palavra “progresso” afetou a percepção temporal herdada do passado que não acompanhava mais as rápidas mudanças engendradas pelo capitalismo industrial, tal como escreve: “Um futuro portador de progresso modifica também o valor histórico do passado” (KOSELLECK, 2006, p.317). Ver: KOSELLECK, R. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Tradução de Wilma Patrícia Maas, Carlos Almeida Pereira. Revisão da tradução de César Benjamin. Rio de Janeiro: Contraponto/Editora PUCRio, 2006.

que veio para o Amapá em 1981. Segundo o relato, havia redes montadas próximas ao povoado do rio Araguari, que pertenciam aos peões. Esse fato daria início a primeira fase da obra (derrubadas de árvores manualmente nas proximidades da Rodovia BR-156).

Após a contratação dos operários, o mestre de obras e engenheiros responsáveis os levavam para as áreas de trabalho, locais onde teriam as derrubadas de árvores e queimadas em campos abertos. A cadeia de exploração começa, então, pelo dono da construtora, passando pelo engenheiro e chegando aos mestres de obras. Essa rede violência psicológica, moral e física é a base de sustentação para o controle produtivo no canteiro de obras. A prática de fiscalização da construtora era uma estratégia para evitar os movimentos de greves, motins e reuniões entre operários. Em contramão, o mesmo trabalhador afirma que essa cadeia de vigilância tinha suas nuances, isto é, cooptação e camaradagem entre os operários.

A moradia no alojamento na Estacon S/A próximo a área da ponte permitia maior conexão entre os peões do trecho e os trabalhadores de povoados vizinhos (Ferreira Gomes e Porto Grande que, em 1987, se tornaram municípios), que só voltavam para casa nos fins de semana, dando ênfase àqueles que eram casados ou tinham união estável. O alojamento era não só o espaço de trabalho, mas também o espaço de troca de experiências, de representações de culturas diferentes, de grupos recém-chegados de outra região do Brasil, de condições de trabalho e de vida. Apesar das tentativas de controlar os trabalhadores, eles conseguiam se articular para as situações de seus interesses ocorridas dentro e fora da obra.

2.3 O padrão alimentar e as estratégias operárias para sobrevivência

[...]. Havia, porém, outras táticas. Diante da insuficiência do abastecimento e do incessante aumento dos preços dos alimentos, os trabalhadores buscavam alternativas ao mercado. Muitos moradores dos lindes da cidade de Macapá recorriam à caça, à pesca e à coleta como importantes fontes alimentares. As armadilhas de rifles eram colocadas em pontos estratégicos da mata. Comumente, os caçadores se colocavam na forquilha das árvores, onde ficavam de tocaia até que um veado, uma cotia, um porco do mato [...].²²³

Nessa seção, para comparar esse aparato crítico, abordaremos o cotidiano alimentar, as estratégias e as condições de sobrevivência dos peões nos canteiros obras, nos trechos da Br-156, e suas diversas formas de exploração, como a cobrança de alimentos e refeições por preços

²²³ LOBATO, Sidney da Silva. Fome e táticas alimentares, no cotidiano dos trabalhadores de Macapá (1944-1964). *XXVII Simpósio Nacional de História*. Conhecimento Histórico e Diálogo Social. Natal, 22 a 26 de julho de 2013.

abusivos. Na ausência da circulação monetária, o “fiar” de mercadorias ou mantimentos tornou-se uma das estratégias de sobrevivência, em que aqueles que moravam “próximos” aos trechos da obra traziam seus gêneros alimentícios de sua moradia, ou seja, quando as construtoras não forneciam alimentos, muitos braçais ficavam com fome na obra, enquanto outras empreiteiras forneciam alimentação com baixo valor proteico, contribuindo para o desgaste corporal e mental dos trabalhadores no local de trabalho.

Parece ser apropriado, começamos a discussão deste tópico com a investigação do livro ata de número 002/1989 da Associação dos Trabalhadores Rurais de Tartarugalzinho- (ATRT); o qual aponta que em uma das reuniões de seus associados, os trabalhadores e moradores de Tartarugalzinho fizeram graves acusações contra a Construtora CR Almeida S/A a respeito de seu tratamento, ressaltando as condições alimentares dos operários que prestavam serviços no trecho de Tartarugal Grande até a sede municipal de Tartarugalzinho. Chama a atenção o fato que a reunião foi realizada no próprio alojamento da empresa. O dono encontrava-se em Macapá numa audiência com o governador Jorge Nova da Costa, talvez para resolver o problema apresentado pelos próprios operários, isto é, os alimentos vencidos, conforme o registro abaixo:

No dia dez de fevereiro de mil novecentos e oitenta e nove, às nove horas da manhã foi realizado uma reunião extraordinária, no espaço físico do alojamento, com a participação de: um membro da Associação dos Trabalhadores Rurais de Tartarugalzinho; dois auxiliares de serviços diversos; dois ferreiros; duas cozinheiras; um agente de transporte; dois motoristas de caçamba; sete pedreiros; quatro carpinteiros e treze serventes-braçais), tendo como principal pauta: “as constantes refeições dos meses de dezembro de 1988 e janeiro de 1989 estavam estragados”.²²⁴

Com base na escrita, trata-se inicialmente de uma informação obtida no livro ata, destacando as denúncias e insatisfação dos trabalhadores acerca dos alimentos que eram servidos no canteiro de obras. Arroz, macarrão, feijão, café, açúcar e farinha faziam parte de uma lista prioritária juntamente com as vísceras, bobó, tripa e bucho de boi. No entanto, a carne bubalina, em diversas situações, era servida “estragada”, “sem tempero” e “sem sabor”. Não havia um local específico para o depósito dos alimentos. Outra situação era que algumas empresas descontavam das diárias ou do salário as refeições que eram servidas, mesmo sendo de péssima qualidade. Todavia, é preciso considerar que as condições de subordinação a que

²²⁴ Ata de reunião de nº 002/1989 da Associação dos Trabalhadores Rurais de Tartarugalzinho-ATRT.

estavam sujeitos no momento da alimentação não implicaram na aceitação passiva, tampouco em normatividade e resistência:

...quando eu tinha vinte anos, fui “fichado” como pintor, fui contratado para pintar a massa asfáltica da Br-156. Nesse período de dois meses, de labuta a gente, tinha somente uma refeição por dia, e o patrão mandava servir uma comida fria, que era feita as 8hrs da manhã, o alimento era servido as 14hrs, eu trabalho até 7hrs por dia sem intervalo, com fome e muitas vezes tínhamos que buscar água em córrego, ou no pequeno riacho para o abastecimento diário do alimento e para “matar a nossa sede”. Eu “não arreguei”, reclamei para ele (patrão), e disse que iria procurar outro trabalho, que dei comida para humano, e não para “cachorro”.²²⁵

Outra situação semelhante ao relato do pintor José Conceição de Souza, paraense, 62 anos, funcionário público, residente em Tartarugalzinho, aconteceu, em 1990, um delito praticado pelo responsável da construção da ponte de concreto que ligava o Distrito de Itaubal do Amapá à Tartarugalzinho. O encarregado da obra, com mais dois seguranças, exigiu que os trabalhadores comessem carne de capivara “pútrido”. Aliás, essa foi uma das principais acusações do movimento de trabalhadores braçais contra diversas empreiteiras de construção civil no Amapá: “os alimentos estragados servidos aos operários”.

Em 10 de outubro de 1989, Maria de Jesus Alves, “brasileira, maior, solteira, lavadeira de roupa e trabalhadora rural” e Carlos Eduardo Alves “brasileiro, peão de trecho”, ambos residentes e domiciliados no lugar denominado “Vaca Malhada”, no município de Tartarugalzinho, acionaram o Tribunal de Justiça de Trabalho de Macapá pelas seguintes razões: os reclamantes foram admitidos pelo reclamado no dia 10 de outubro de 1988 para trabalharem no serviço de limpeza e na preparação do almoço para outros operários mediante um ajuste salarial à base do salarial mínimo mensal, em cima da quantidade de refeições diárias; afirmaram ainda que foram despedidos sem justa causa. Ambos reclamantes disseram que nos momentos da “*pelada*”, encontros nos bares e alojamento, que os operários se comunicavam e discutiam sobre os principais problemas do canteiro de obra, destacando a qualidade do alimento, remuneração e assédio. Uma outra razão era que, durante o período de trabalho no canteiro de obras, o reclamado lhes pagaram apenas durante o segundo ano, o salário Cr\$ 2,00/dia; no terceiro ano, o salário passou a ser Cr\$ 3,00/dia. Os operários afirmaram que eram ameaçados pelo mestre de obra e pelo engenheiro que, se contassem sobre os alimentos e os materiais vencidos, a construtora daria apenas 20 minutos para a refeição²²⁶.

²²⁵ Entrevista de José Conceição de Souza, cedida no dia 23 de novembro de 2021.

²²⁶ Processo TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 580/1989-7-17/04/1989.

Não devemos esquecer, todavia, que, às vezes, os peões exerciam várias atividades dentro de um canteiro de obras. Existiam funções e locais que precisam funcionar diariamente, como a cozinha ou local improvisado para fazer o alimento. Apesar de alguns peões não serem grandes profissionais na cozinha, na falta de cozinheira, muitos “arriscaram” fazer ou tentavam preparar a alimentação. Como veremos, a preparação de alimentos para mais de 100 operários não poderia contar com apenas uma ou duas pessoas na cozinha, certamente, era necessário, no mínimo, quatro operárias.

As preparadoras de alimentos ou cozinheiras exerciam as atividades manufaturadas, portanto, também se conhece divisão de trabalho. Pelo o que conseguimos constatar, na Construtora CR Almeida Ltda, existiam duas funções básicas para a distribuição e preparação da alimentação. A primeira equipe era formada por um peão e um servente que se encarregavam de matar o búfalo, tirar o couro e desossá-lo; a segunda equipe era formada por uma cozinheira e uma ajudante que preparavam o alimento. Apesar de, em alguns momentos, os peões se ocuparem de outras funções, em certas ocasiões, havia tensões e desentendimentos, isto é, a divisão trabalho mostrava-se com certas irregularidades.

Maria Francisca Alves, maranhense, 68 anos, cozinheira, residente em Tartarugalzinho reclamou para o representante da firma que sua remuneração não estava de acordo com o trabalho que executava. No contrato verbal, dona Maria era horista, porém exercia atividades como diarista na função de cozinheira, mas desempenhava também a função de serviço gerais. Ao tomar por base, a empresa pagava até dois salários para os peões que trabalhavam tanto no canteiro de obras como na equipe de cozinha. A operária resolveu procurar a justiça do trabalho. Ela relatou que: “fui demitida, e logo eles contrataram outra cozinheira, mas, tive tempo de avisar ela (nova contratada), que a empresa não pagava salário mínimo. Somente depois de dezenove dias, o encarregado da firma me procurou, e falei que só voltaria se a minha carteira fosse assinada, ele assinou de cozinheira”.²²⁷

Provavelmente, dona Maria era uma operária de mão de obra especializada, pois a construtora a contratou novamente. Cabe destacar que a contratante, em sua política de contratação, exigia profissional qualificado. Porém, o nosso estudo nos permite acreditar que a empresa não encontrou uma cozinheira qualificada ou o pagamento da hora trabalhada estava fora do orçamento da firma. Na realidade, o que estava ocorrendo era que, na década de 1980, no trecho rodoviário, havia troca de experiência e conexão entre trabalhadores. Os encontros

²²⁷ Processo TRT da 8ª Região de Ananindeua-PA-Processo Trabalhista de número 1190/1975-2.

em reuniões, bares, lazer, festividades permitiam a troca de ideias sobre o valor de salário, carga horária e alimentação.

Em 1979, a Firma TRACON-Equipamentos Pesados S/A, na responsabilidade do Senhor Ezequias Ribeiro de Assis, contratou 10 trabalhadoras, sendo 06 para exercer a função de cozinheira; 04 para a função de serviços gerais; e também realizou a compra de carne bubalina e mantimentos como café, açúcar, farinha e arroz para a operação nas frentes de serviços da Rodovia Br-156. O contrato foi estimado em Cr\$ 1.0000,00 (um milhão de cruzeiros). Esses recursos oriundos do Convênio PG - 16/76-DNER/GTFA- conforme Nota de Empenho nº 956/79 destinava-se à alimentação para os operários.²²⁸

A rotina diária dessas trabalhadoras da “cozinha” era considerada árdua, pois não havia proteção como luvas e botas para o tratamento dos alimentos e não havia os temperos essenciais para dar o sabor à refeição. Dessa forma, as “refeições” oferecidas eram de má qualidade e, ao longo do trecho rodoviário, muitos ficavam em jejum devido à distância. Alguns trabalhadores reclamavam e “abandonavam” a comida, sobretudo, pelo motivo de estar “sem sabor” e “sem tempero” e frequentemente culpavam as cozinheiras.

As rotinas das cozinheiras são relatadas nas narrativas de Maria Cristiane Moreira, paraense, 75 anos, cozinheira, lavradora, casada, residente no município de Amapá abaixo:

Nos dias de trabalho eu acordo às 04h20min, e vou andando até o trabalho. Logo que chego, no canteiro de obras faço café e vou cuidar da preparação da carne. Trabalho o dia todo na cozinha juntamente com as outras colegas, desde do preparo do café até na hora de servir as refeições diárias. Muitos trabalhadores reclamam da comida, mas, não temos culpa, as vezes vamos pedir “cheiro-verde” e “cebolinha” de um lavrador, para colocar na carne, senão sairia sem tempero. A culpa é do dono da firma, eles deveriam reclamar pra ele, e não para nós...²²⁹

Sem nenhuma segurança, o caminho trilhado por essas trabalhadoras era avaliado como desgastante por elas, que afirmavam que trabalhar na cozinha do canteiro de obras exige muito esforço físico e um tempo necessário específico para “cuidar” e “preparar” a alimentação diariamente. Alguns chegavam a certa idade e o corpo não resistia, ficando cansadas e esgotadas para enfrentar a labuta diária. A esse respeito, Maria Dalva Alves Negrão, maranhense, 72 anos, cozinheira, casada, residente no município de Amapá, fez as seguintes considerações:

²²⁸ *Diário Oficial*. Ano V. Número 3041, p.3. Macapá, segunda-feira, 16 de fevereiro de 1979-Contratação de cozinheira e compra de gêneros alimentícios.

²²⁹ Entrevista de Maria Cristiane Moreira, cedida no dia 27 de novembro de 2021.

Eu trabalhava em três horários, no canteiro de obras pela parte da manhã fazia a preparação do alimento e servia em média 38 refeições para outros companheiros. No turno da tarde, era mais difícil, pois eu levava as louças até a margem do rio, percorrendo quase 1 km. A empresa não dispunha de instalação, e nem de cozinha, com frequência os operários faziam suas refeições debaixo das árvores próximo ao alojamento. À noite, como eu morava apenas 2 km da firma, voltava para casa para cuidar dos meus filhos e da roça. Essa rotina de dupla jornada, entre a firma e a roça eram frequentes, senão fizéssemos isso, nossos filhos passariam fome, além disso quando sobrava o resto da comida do almoço dos operários, eu misturava com farinha, levava para casa e repartia para meus filhos. No canteiro de obras, as atividades começam cedo, principalmente quem estava responsável em preparar as refeições. Quem trabalha direto principalmente eu, sei que é difícil a vida de cozinheira, já estava nessa luta dezoito anos de trabalho, cozinhando para as empreiteiras, servidores públicos e donos de garimpos. A construção civil é muito cansativa, o tempo de repouso era jogar um “bingo”, nos feriados ou nas festas organizada no bar.²³⁰

No relato da cozinheira Maria Dalva, datado de 1989, também fica evidente as dificuldades dos trabalhadores para obter os alimentos e um emprego para garantir o sustento familiar. Para a Dona Maria, a questão principal era não ser demitido de suas atividades, pois, trabalhando somente na roça, não conseguiam garantir uma vida fácil no campo. Por isso, mesmo com baixa escolaridade e a ausência de opções de trabalho, o receio de ser demitida e não ter como sustentar a si próprio e de oferecer condições adequadas de sobrevivência à família eram fatores levaram muitas mulheres e homens a aceitarem as condições de trabalho na construção civil.

Entre 1980 e 1990, a ASA conheceu uma época de grandes mudanças. No governo de Jorge Nova da Costa, distritos e povoados foram transformados em municípios, seguindo os documentos oficiais de portarias e do diário oficial da União. O governo estadual implementou o programa de grandes prédios de alvenarias e órgãos públicos como escolas, posto de saúde, tribunais de justiça, câmara de vereadores e outros prédios que mudariam a paisagem próxima à Br-156. Por exemplo, às margens do rio Araguari, grupos de operários realizaram várias construções em Ferreira Gomes e Porto Grande, da mesma forma que, na margem direita do Lago Duas Bocas, em Tartarugalzinho, garimpeiros, pescadores e lavradores mergulharam nas atividades de construção civil.

A mão de obra nessa área era essencialmente dos moradores dos municípios, e conseqüentemente, a produtividade dependia em grande parte da estrutura, dos materiais de equipamentos e de transportes. Em 1987, a Construtora Estacon S/A tinha 148 operários que estavam no trecho de asfaltamento entre a ponte do Rio Tracajatuba (Divisa entre Ferreira

²³⁰ Entrevista de Maria Dalva Alves, cedida no dia 11 de dezembro de 2021.

Gomes e Tartarugalzinho) até o trecho próximo à entrada do Assentamento Entre Rios (Tartarugalzinho), onde foi instalado um canteiro de obra na entrada do distrito Aporema. Na sede do município de Tartarugalzinho, foi instalado também um canteiro de obra da empresa CR Almeida S/A, onde começaram a operar 214 trabalhadores na pavimentação asfáltica.

Os trabalhadores não desfrutavam de uma boa alimentação, por isso, muitos preferiam “fiar” alimentos da baiuca de uma “Senhora Maria Borges Soares”, moradora de Calçoene, que resolveu se deslocar para Tartarugalzinho em busca de emprego. Em 1988, trabalhou na casa do Senhor Mineiro, já em 1989, casou com um garimpeiro da região do Lourenço, onde resolveram construir um estabelecimento comercial. Ela atendia prostitutas, peões, vaqueiros, garimpeiros e agricultores com frequência. Nas folgas, principalmente nos sábados e domingos, os operários frequentavam o estabelecimento para se alimentar, jogar dominó, beber, fumar e aproveitar os prazeres da noite. A maioria dos frequentadores eram homens e empregados das firmas, inclusive aqueles que se dedicavam aos serviços pesados nas obras.

No tocante ao processo de preparação da carne cozida propriamente dito, o operário Joás Caldas Gomes, maranhense, 70 anos, servente, residente em Tartarugalzinho, relatou que trabalhou na empresa do senhor Altamir Resende, conhecido como “Senhor Mineiro”, no povoado do Limão, a 9 km de Br-156, descreveu que:

Quem trabalhava no corte de madeira, para o mineiro comia em alguns dias “vaca atolada”, porém a macaxeira estava azeda, o que provocou diarreia e vômito. E alguns operários eram levados numa motocicleta até um posto de saúde na sede. Apesar do seu Mineiro ter uma boa relação com os operários, esse fato provocou descontentamento pelo alimento que eram servidos semanalmente. Depois de um dia paralisação em prol de qualidade alimentar, o patrão, alugou uma casa (proprietária dona Fátima Alves) por seis meses próximo ao Rio Mutum, e contratou uma moradora ribeirinha para fazer as refeições para os trabalhadores da construção civil e os vaqueiros.²³¹

Diante do exposto, acreditamos ser evidente que não havia higiene na preparação dos alimentos em diversas empreiteiras e que, na maioria das vezes, quem preparava não tinha prática e experiência do “ato de cozinhar”, isto é, não era uma funcionária assalariada, mas um trabalhador improvisado na cozinha. Ficou claro também que a paralisação de um dia de trabalho ou greves traziam prejuízos financeiros para as empreiteiras. As trocas de experiências entre os operários permitiam que eles tomassem decisões relevantes em protesto contra a má qualidade da alimentação.

²³¹ Entrevista de Joás Caldas Gomes, cedida no dia 13 de novembro de 2021.

Havia inúmeras estratégias desenvolvidas pelos operários para não passar “fome” ou garantir uma remuneração extra como: os trabalhadores caçavam e comercializavam a carne ou “vendiam” sua força trabalho em troca de horas extras. Outros trabalhadores ainda recorriam a outro expediente ou intervalo para ampliar sua margem de ganho, fazendo alguma diária em serviço terceirizado e, até mesmo, praticando atividades de caças e pescas coletivas para o consumo ou comercialização. Uma grande parcela dos braçais percebia que, se não adotasse uma estratégia de sobrevivência, ficaria dependente dos patrões e de possíveis empréstimos ou “vale alimento”. Mas, realmente, nem todos operários tinham essa percepção. Para tantos, a dívida ou trabalhar com a produção era essencial para obter futuramente novas oportunidades em futuras obras, fazendas ou em serviços públicos.

A ata do Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras da Construção Civil de Tartarugalzinho-STTCC, do dia 22 de janeiro de 1988, às 8h00min, reuniu-se na Escola de 1º Grau, Reialina Ferreira Tomaz com o primeiro prefeito Adelino Fernandes Gurjão Filho e sua vice-prefeita Claudete Maria Ferreira Moraes, colocando em pauta o controle da alimentação e da produção por parte da firma, sendo que o dono da empresa instalou um orelhão com fichas, no município do Amapá. O aparelho comunicativo servia para que o encarregado relatasse os fatos ocorridos semanalmente no canteiro de obras. Assim, os trabalhadores manifestaram uma forte tensão pelo fato do dono levantar hipóteses de desvio dos alimentos e de chamá-los de preguiçosos²³².

A atitude dos membros da STTCC mostra que, apesar das dificuldades enfrentadas, no que diz respeito à remuneração, carga horária ou à má alimentação, havia outro agravante: muitas empreiteiras contratavam “seguranças” ou “capangas” para inibir os peões, no entanto, parte desses trabalhadores não aceitavam serem ameaçados nem explorados. Eles usavam a estratégia de denunciar ou negociar com a parte hierárquica da empresa, sem a presença da justiça no canteiro de obras. Essa habilidade operária de conciliar a noção de *kairos*, uma expressão grega que é discutida por Yves Schwartz,²³³ definindo e como “um certo tipo de inteligência [...]”, que permite à ação humana se exercer em circunstâncias indefinidamente variadas e “[...] exigindo do homem adaptações sempre novas e se opondo a todo sistema”.

²³² A ata do Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras da Construção Civil de Tartarugalzinho-STTCC, do dia 22 de janeiro de 1988. Participantes: Antônia Waldeni dos Santos Carvalho, Antônio Ferreira de Souza, Raimunda Angela Coutinho de Souza, Antônio Carlos dos Santos, Benício Rodrigues dos Santos, Bernardo Ferreira da Rocha, Camilo Alves Silva, Maria dos Santos da Silva, Carlos André Ferreira da Silva, Carlos Augusto Sousa, Jocielma dos Santos Maciel, Casemiro sena da Cruz, prefeito Adelino Fernandes Gurjão Filho e vice-prefeita Claudete Maria Ferreira Moraes.

²³³ Ver: SCHWARTZ, Y. *Le paradigme ergologique ou un métier de Philosophe*. Toulouse: Octarès. 2000.

Clodoaldo Nascimento Favacho, amapaense, 65 anos, motorista, casado, residente em Macapá, relatou que no período que era mecânico na Empresa CR Almeida S/A, não suportava trabalhar com o segurança vigiando e o assediando todos os dias. Segundo o entrevistado, na reunião entre os operários e o dono da firma, poucos se manifestaram, assim, não houve protesto contra a gestão. Além disso, alguns ainda aplaudiram no final. Após o término, eles discutiram sobre o que não foi relatado como as paredes de madeira do alojamento que estavam em estado precário, assim como a concentração de mosquitos e carapanãs. O lema dele era ficar “calado” e trabalhar tanto dentro e fora da firma, mas não gostava de ser ameaçado e assediado: *“Trabalho na manutenção dos tratores, no entanto, quando não há valorização na minha remuneração, o alojamento sem condição de moradia e até alimentos com baratas, eu aumentava o orçamento de peças mecânicas para o dono gastar um maior valor na aquisição”*.²³⁴

O relato permite deduzir que, para eles, a labuta ia além da manutenção do salário, desta forma, usava-se a estratégia de não fazer discursos para protestar contra o patrão. Para Clodoaldo, era necessário “disfarçar” que tudo estava bem no ambiente de trabalho. Outra forma estratégica era “sabotar” problemas nos equipamentos. Dessa maneira, a postura estratégica desse peão está intrinsecamente vinculada à reformulação das normas do meio social em que vivia.

James Scott, em sua obra *a Dominação e a Arte da Resistência*, diz que existem aparentes formas de aceitação pelos dominados de sua subordinação. Acrescenta ainda que coexistiriam estratégias de sobrevivência e formas de simulação que se destinariam a ocultar a sua revolta e resistência perante relações que consideram injustas e humilhantes. A resistência assumida em formas cotidianas é essencial para qualquer visão dinâmica das relações de poder, embora sendo “muitas vezes dissimulada, e em grande medida preocupada com ganhos imediatos”.²³⁵

Embora as reações dos operários fossem de não confrontar o dono da empresa, as denúncias, de algum modo, ganharam força com a criação de associações e sindicatos que exigiam boas remunerações e um sistema de trabalho que valorizasse o trabalhador, atendendo suas reivindicações, protestos e melhorias. No Amapá, especificamente na ASA, foram criadas

²³⁴ Entrevista de Clodoaldo Nascimento Favacho, cedida em: 22/08/2021.

²³⁵ James Scott tema similar a este no estudo sobre os grupos subordinados no sudeste asiático, que foram capazes de manipular taticamente as aparências em seu próprio benefício ou de usar sua imagem das relações diretas de poder, onde podem subsistir opiniões radicalmente divergentes, ver: SCOTT, James C. *A Dominação e a Arte da Resistência*. Lisboa: Letra Livre, 2013, p.223.

e incorporadas diversas classes sindicais para o avanço do capitalismo no campo, em geral, com as implantações de projetos econômicos, empreiteiras e dos conflitos por terras.

Pode-se concluir que havia algumas táticas operárias de sobrevivência atreladas às relações de poder no contexto de dominação no canteiro de obras, no seio de grupos subordinados, produzindo táticas e sobrevivências na constituição de novas dimensões sociais, econômicas e morais. Criar aparências na relação de trabalho fazia parte da utilização das metodologias dos operários para o patrão não perceber suas indignações.

III. OS OPERÁRIOS E O INÍCIO SINDICAL: AS VIVÊNCIAS NO TRABALHO E O EXERCÍCIO LABORAL

3.1 Diversas funções, campanhas salariais e as formas de pagamentos

Nas relações de trabalho, existiam várias formas de pagamento, tais como diárias, empreitadas, horistas e salários mensais na carteira de trabalho. A forma de trabalho em “diária foi descrita pelos peões de trecho”, onde predominavam esses trabalhadores sazonais, sendo que essa forma gerava polêmicas no interior das empresas, as quais, por sua vez, mostravam-se descontentes com a modalidade de pagamento. Os peões preferiam trabalhar na diária por ser a forma mais prática de manter o controle da força trabalho, por outro lado, os patrões defendiam o salário mensal (fixo) sem os direitos previsto na legalidade. Essa relação de trabalho em salário fixo beneficiava o controle da produção, a fiscalização nos alojamentos, o que permitia verificar se o operário “não estava enrolando”, isto é, não estava produzindo. Ademais, com essa prática, a empreiteira obtinha lucro, e controlava o ritmo da produção.

Em março de 1986, o governo de Jorge Nova da Costa enviou para o Distrito de Ferreira Gomes dois tratores e duas caçambas licitadas pela empresa Estacon Engenharia. Nesse mesmo mês, enviou também dois topógrafos para a verificação do local para o acampamento dos trabalhadores que seriam recrutados pela firma. Chegando à antiga Colônia de Prata, próxima ao rio Araguari, os profissionais tiveram problemas com as condições climáticas e dificuldades para penetrar nas matas. Cabe destacar que os valores acordados com o Diretor do DP/GTFA, Eduardo Seabra Costa, com as diárias da marcação topográfica, seriam de Cz\$25,00 (vinte e cinco cruzados) por diária, no entanto, foram pagos apenas o valor de Cz\$18,00 (dezoito cruzados) por dias trabalhados.²³⁶

O Senhor Hamilton Castillo, paraense, 74 anos, topógrafo, casado, residente no PA Igarapé do Peixe, em Tartarugalzinho, relata três problemas da sua vinda para a região da ASA. Os dois primeiros referiam-se às situações climáticas e ambientais. O terceiro, aos rendimentos salariais que variavam segundo os acordos iniciais com o representante do GTFAP. Como forma de pressão, os trabalhadores (topógrafos) informaram ao Diretor que seus desejos eram de retornar para Ferreira Gomes, no entanto, o valor deveria ser de Cz\$750,00 (setecentos e cinquenta cruzados) mensal. Depois dessa fala, eles foram demitidos.

²³⁶ Entrevista de Hamilton Castillo, cedida no dia 25/08/2021.

Era comum ocorrer nos canteiros de obras alterações de pagamentos ou diminuição dos valores acordados inicialmente. Durante o inverno na ASA, o processo de trabalho na construção civil foi interrompido por surgirem inúmeras dificuldades para as conclusões. Além, das situações climáticas, havia os problemas de pagamentos e os “*acertos de boca*”. As atividades de construção civil desenvolvidas na rodovia Br-156, na década de 1970, eram subordinadas às empreiteiras. Nesse contexto, o isolamento de vários meses, principalmente de peões solteiros, ausência familiar, pouco tempo para o lazer e os problemas das remunerações trabalhistas resultaram em um ambiente de pressão, desencadeando lutas por campanhas salariais e formas de pagamentos.

O setor da construção civil determinou, em grande medida, onde seriam as ligações viárias. No exercício de 1970 para 1974, o governo de Ivanhoé Martins, nas publicações de contratos e portarias com empreiteiras, informou que a região da ASA havia recebido nove processos de convênio de empresas diferentes e que a DER fez ligações em pavimentos asfálticos. Entre a Br-156, trecho Macapá-Porto Grande, e a Br-210, trecho Porto Grande-Amapá foram licitadas trinta e três licitações entre 1975 e 1980. Em três décadas, a partir da abertura e construção da rodovia, houve mais de quarenta e três processos de contratos publicados no diário oficial do GTFAP.

Em 1988, no município recém-criado de Ferreira Gomes, não foi diferente. Lá se encontravam duas obras com marcos diferentes. O primeiro, da década de 1970, com a Hidrelétrica do Paredão; e o segundo, na década de 1980, com a construção da ponte Tancredo Neves, além disso, ambas contaram com mais de 1500 obreiros em diversas atividades e com remunerações diferentes. A maioria dessas licitações de contratações de trabalhadores, materiais, equipamentos, transportes e combustíveis eram recursos da SUDAM e do DER. Outra estatística do Diário Oficial do Amapá, visando contribuir para o levantamento de trabalhadores que exerceram as atividades na Br-156, foi a análise do quinquênio de 1980/1985, que dizia que a média anual de peões era 1414 e passou para 1680, no quinquênio de 1985/1990, justificada pela abertura de ramais, estradas, pavimentações e pela criação dos novos municípios em 1987 e 1990.

Na agenda da Secretaria de Planejamento do Estado do Amapá, no exercício de 1989, havia, no programa de rodoviarismo, obras de construções de pontes de concretos, madeiras e asfaltamentos até o Oiapoque, com a contratação imediata de 250 trabalhadores de construção civil. Ainda em outubro desse mesmo ano, foram *fichados* 96 da Empresa Estacon Engenharia para o projeto de construções de duas escolas e pontes de madeiras nas margens da rodovia

respectivamente no Projeto de Assentamento Bom Jesus e do Cedro, que contou com as populações ribeirinhas (muitos *peões cabaços*), peões de trecho, garimpeiros, pequenos agricultores e até índios (*Karipunas*). O próprio governador Aníbal Barcellos, em um discurso, apresentou no palácio governamental a tabela de pagamento dos vencimentos mensais e gratificações dos contratados, como podemos ver a seguir:

Tabela 4- Salários do Pessoal da Rodovia BR/156 Macapá/Clevelândia²³⁷

Classificação	Salário antigo	Auxílio alimentação	Horas Extras	Salário atual/sem hora extra
Almoxarife	Cr\$233,60	Cr\$33,00	Cr\$1,10	Cr\$266,60
Auxiliar de artífice	Cr\$180,00	Cr\$30,56	Cr\$0,75	Cr\$210,56
Auxiliar de manutenção	Cr\$180,00	Cr\$30,56	Cr\$0,75	Cr\$210,56
Auxiliar de medição	Cr\$180,00	Cr\$30,56	Cr\$0,75	Cr\$210,56
Borracheiro	Cr\$190,00	Cr\$30,56	Cr0,800	Cr\$220,56
Braçal/Mateiro	Cr\$152,80	Cr\$30,56	Cr\$1,10	Cr\$153,90
Carpinteiro	Cr\$243,50	Cr\$30,56	Cr\$1,20	Cr\$274,06
Cond, Topógrafo	Cr\$243,50	Cr\$30,56	Cr\$1,20	Cr\$274,06
Cozinheiro	Cr\$180,00	Cr\$30,56	Cr\$1,10	Cr\$210,56
Datilógrafo	Cr\$190,00	Cr\$30,56	Cr\$0,90	Cr\$220,56
Encarregado de obra	Cr\$410,50	Cr\$41,50	Cr\$1,75	Cr\$452,00
Escriturário	Cr\$230,80	Cr\$30,56	Cr\$1,00	Cr\$261,36
Mecânico	Cr\$267,00	Cr\$30,56	Cr\$1,12	Cr\$297,56
Motorista	Cr\$310,80	Cr\$35,00	Cr\$1,30	Cr\$345,80
Lanterneiro	Cr\$270,00	Cr\$35,00	Cr\$1,12	Cr\$305,00
Pedreiro	Cr\$243,50	Cr\$30,56	Cr\$1,20	Cr\$274,06
Servente	Cr\$152,80	Cr\$30,56	Cr\$1,10	Cr\$153,90
Tratorista	Cr\$310,80	Cr\$35,00	Cr\$1,30	Cr\$345,80
Vigilante	Cr\$233,60	Cr\$33,00	Cr\$1,10	Cr\$266,60
Desenhista	Cr\$250,80	Cr\$30,56	-----	Cr\$281,36

Elaborado pelo autor. **Fonte:** Adaptado do Diário Oficial do Amapá, 25 de fevereiro de 1985.

O cotidiano no canteiro de obras apresentava uma série de divergências no que diz respeito à jornada de trabalho, remunerações salariais, horas extras e vale alimentação, principalmente entre os próprios trabalhadores. A jornada de trabalho do operário da construção civil no Amapá, na década de 1970, era de 44 horas semanais e, até 1988, ela era dividida em 8 horas diárias de segunda a sexta, complementadas com mais 4 horas no sábado. No entanto,

²³⁷ A presente tabela foi elaborada tomando-se como base os valores dos níveis semelhantes do serviço público em 1980, acrescido do auxílio alimentação e horas extras variadas de acordo com a função, em canteiros de obras distantes a partir de 200 km de Macapá. *Diário Oficial do Amapá*. GTFAP, 1985.

a introdução da quantidade de horas trabalhadas aumentava por causa das horas extras que os operários eram forçados a produzir por causa do sistema de produção e do vencimento de conclusão da obra.

Para produzir no ambiente de trabalho, as empreiteiras utilizavam três formas de pagamentos distintos. O salário base dividido por dia mais o número de horas extras; na segunda forma, a empreiteira contratava os trabalhadores com sistema de diárias, recebendo semanalmente ou quinzenalmente pelas horas trabalhadas; e a terceira, uma das técnicas mais benéficas para as firmas, a produção por “empreita”, na qual a remuneração era feita mediante a finalização ou a conclusão de alguma etapa de acordo com o objeto de contratação. A última forma de pagamento dava poderes aos gestores políticos do GTFAP de rescindir o contrato com a empreiteira quando esta não cumprisse quaisquer das suas obrigações.

Os tipos de remuneração variavam de acordo com os interesses locais e regionais. Muitas vezes, a remuneração fixa da tabela 4 não era estabelecida nos pagamentos mensais, isto é, as empreiteiras retiravam os benefícios e estabilidade do trabalhador utilizando o sistema de “empreita”, não dando condições de segurança e previdência ao operário e sua família. Dessa maneira, o sistema de rentabilidade e remunerações apresentavam fortes discordâncias em relação à divisão de trabalho, que privilegiava algumas funções e sacrificava outras que executavam suas atividades de produção.

Vejamos o que nos diz o entrevistado Jorge Porto dos Santos, piauiense, 61anos, aposentado, casado, residente no município de Pracuuba, trabalhou como carpinteiro para a Construtora CR Almeida LTDA durante a construção de pontes no trecho rodoviário entre Tartarugalzinho/Calafate, no município de Calçoene, a respeito da remuneração: “é injusto trabalhar, horas por dia ganhando mensalmente duzentos e quarenta e três cruzeiros e cinquenta centavos, trabalhando das 6 horas da manhã até 7 horas da noite, enquanto, o nosso encarregado recebe quase o dobro, e trabalhava apenas um horário e três dias da semana.”²³⁸

Também relatamos o depoimento de José Augusto dos Anjos Batista, maranhense, 68 anos, braçal, residente em Tartarugalzinho, trabalhou em outro trecho rodoviário entre Pracuuba/Amapá como mateiro e almoxarife: “Em 1986, como mateiro eu ganhava em diária, mas, o meu esforço fui contratado para o almoxarifado, e iria receber mais duzentos e cinquenta cruzeiros, no entanto, o proprietário da obra não pagava a hora extra, que estava na tabela apresentada na reunião de contrato”.²³⁹

²³⁸ Entrevista de Jorge Porto dos Santos, cedida no dia 18 de agosto de 2021.

²³⁹ Entrevista de José Augusto dos Anjos Batista, cedida no dia 26 de setembro de 2021.

Outro argumento utilizado pelo servente João Júlio²⁴⁰, maranhense, servente, residente na localidade de São José do Mutum, em Tartarugalzinho, que naquele momento operava no trecho da rodovia, é que a empreiteira não utilizava o salário em tabela e mascarava o principal motivo de não aceitar os profissionais com formas de pagamento em diária, criando condições para sua autonomia em trabalhar no “empreite”, enquanto os serventes eram obrigados a trabalhar no sistema de diária, no qual se exigia mais produção e velocidade na produção e entrega da obra: “não era vantagem para os serventes e mateiros trabalharem em diária, os encarregados e profissionais exigiam muito na produção, pois, saiam no lucro e ainda ganhavam hora extra”.

O regime de trabalho, de acordo com os relatos, não cumpria o que era estabelecido na tabela de Salários do Pessoal da Rodovia BR/156 Macapá/Clevelândia. Era explícita a relação de exploração. Nessa conjuntura, a condição dos operários, diante o pagamento em *diárias*, representa uma tática “bastante vantajosa” não só para os encarregados, carpinteiros, pedreiros, mas também para empreiteiras que passaram a considerar a “*empreita*” como uma forma de serviço que exigia maior percentual de lucro, mas que, por outro lado, possibilitava maior exploração da força trabalho daqueles que desempenhavam as atividades em diárias.

Como podemos observar, há uma enorme contradição entre a apresentação do discurso do governador Barcellos, publicado no diário oficial, sobre a tabela do piso salarial dos operários que estavam distantes a mais 200 km de Macapá e aquilo que foi realmente feito nos acordos “contratuais de boca” relatados pelos trabalhadores. Tal situação levou alguns operários a procurarem o TRT da 8ª Região com diversas denúncias, entre elas, as dificuldades de trabalhar nas margens rodoviárias e o não comprometimento salarial das firmas, isto é, a forma de pagamento por “empreita” beneficiava apenas as firmas e construtoras que concretizavam suas autonomias e sua política de trabalho na ASA. Nesse contexto, ocorreu um expressivo deslocamento de trabalhadores em busca de atividades em que pudessem ter a carteira assinada, contudo a relação/dominação vivida por décadas na rodovia estavam bastante presente em outras atividades na zona rural.

A modalidade de pagamento por “empreita” configura uma das estratégias preferenciais adotadas pelas Construtoras que atuavam na zona rural do Amapá, na qual o intuito era receber do GTFAP o valor acordado, utilizando um tempo de trabalho reduzido, mas com velocidade na produção de seus trabalhadores. Eric Hobsbawm pondera que esse tipo de sistema de produção é bastante comum e estratégico para os empresários desde a época do capitalismo

²⁴⁰ Entrevista de João Júlio, cedida em 29 de setembro de 2021.

industrial, quando afirmavam que as pessoas oriundas das camadas pobres deveriam ser agradecidas por possuírem algum ofício, assim não ficariam à mercê do ócio e que o trabalho daria oportunidade de garantir o sustento familiar, o emprego, suas remunerações salariais para o consumo diário, em contrapartida, essa mesma força de trabalho permitia ao trabalhador um contrato fixo ou temporário, muitas vezes, sem qualificação profissional restando a eles o subemprego e péssimas condições de vida.²⁴¹

Era óbvio que a vida desses trabalhadores já não fazia mais parte dos planos de nenhum governo amapaense daquela época. Dizem que o Presidente do Sindicato dos Trabalhadores da Indústria da Construção Civil-STICC, o senhor Pedro Duarte Lacerda, tentou algumas ações, apresentando uma proposta orçamentária do sindicato sobre as empreiteiras não cumprirem o que tabela dos salários dos operários de rodovia, na reunião do dia 22 de setembro de 1985 entre o governador Jorge Nova Costa, representantes da STICC e das empreiteiras. O discurso dos representantes (patrões) era que os peões “optavam” em substituir o trabalho assalariado pela “diárias” e que eles “cediam” a essa prática para não serem dispensados ou usavam essas estratégias para obterem êxitos na justiça.

De acordo com o processo de nº 1325/1990-4, o Sr. José Wellington Pereira Silva, que labutava como servente da Construtora Estacon S/A, procurou a DRT do Amapá das 6h00min às 18h00min com apenas 15 minutos de almoço, entre fevereiro até maio de 1989. Ele foi dispensado sem justa causa, recebendo Cr\$112,92, a título de FGTS de Cr\$ 432,95. Com a rescisão, totalizou uma indenização no valor de Cr\$ 545,87, só que ele não concordou com o valor recebido, alegando que fazia horário corrido de almoço, tendo apenas um intervalo de 15 minutos, e que a empresa não pagou o valor de 60 horas extras, que totalizava Cr\$ 66,00. Relatou ainda que, por diversas vezes, ficou até as 22h00min, acrescentando que labutava nos domingos e feriados e não recebia por isso. Falou também que em seu contracheque não vinha suas horas extras laboradas, ou seja, elas eram recebidas “por fora”, concluindo que sua rescisão fora calculada com valor inferior ao que realmente recebia. Sua atividade era exercida no ramal do Cedro, na instalação de um motor de energia para distribuição de luz nessa mesma agrovila. O mesmo alegou ainda que proprietário da empresa o ameaçou com arma de fogo em seu local de moradia no ramal do Limão em Tartarugalzinho, caso ele fosse no fórum dar parte.²⁴²

²⁴¹ HOBBSAWM, Eric. *A Era do Capital*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

²⁴² Processo de nº 1325/1990-4 do TRT/AP. Na primeira audiência, a Juíza do Trabalho Maria Jesuíta Barros Machado afirmou que o oficial de Justiça não conseguiu encontrar o reclamado, pois ele estava em um terreno próximo ao ramal que estava sendo aberto na comunidade Ponta do Socorro, 55 km da sede de Tartarugalzinho. Segundo o oficial de justiça, o local encontrava-se totalmente desvantajoso por se tratar de uma comunidade que fica a 290 Km de Macapá, além disso, o Tribunal Regional do Trabalho-TRT, por meio de justificativa, afirmou que não tinha combustível para chegar ao local de notificação. No dia vinte e seis de julho de 1990, foi realizada

O depoimento do Sr. José Wellington Pereira Silva expõe a desobediência às normas estabelecidas pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), criada ainda na ditadura do Estado Novo, como o pagamento de direitos do salário-base, vale alimentação, hora extra e o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). Essa sua ação judicial revela que, no canteiro de obras, havia super exploração, precariedade e crime por ameaça de morte. O trabalhador queixou-se do não pagamento da hora extra e sentiu-se desvalorizado pelo fato de se dedicar à construção civil e ter tido a sua carteira assinada apenas uma vez.

Analisando a ata de audiência referente ao Processo Trabalhista de nº 1325/1990-4 do TRT/AP, constatou-se através das folhas de pontos assinadas pelo empresário da Construtora Estacon S/A, que a empresa não seguia a tabela-base de 1980 da construção civil e que os operários executavam diversas funções distantes a mais de 200 km da capital amapaense e que realmente havia diferenças de horas extras, sendo esse motivo julgado como procedente pelo juiz, já que o empregador se contradisse em sua defesa.

Em setembro de 1985, a título de exemplo, Joaquim Rodrigues de Araújo, amapaense, 71 anos, caçambeiro, casado, residente na cidade de Macapá, segue a mesma queixa sobre a falta de pagamento das horas extras trabalhadas, quando labutou na Construtora Carmo Ltda, no trecho Distrito de Ferreira Gomes até a ponte do rio Tracajatuba, descreve:

O meu serviço era desgastante, e sempre fui a favor de salário igual, dos motoristas e encarregados de obras, meu serviço não era somente transportar outros operários, madeiras e materiais de construção, e sim, percorrer povoados em busca de alimentos para o abastecimento distantes até 70 km do canteiro de obras, que no período de chuva, as dificuldades aumentavam para o deslocamento de veículos pesados. A condição na floresta próximo as margens da rodovia era perigoso, o vigilante usava uma espigarda em caso de ser atacado por alguma onça ou outro animal. Quinzenalmente, o meu processo de trabalho era de acompanhar o dono da empreiteira até o trecho Flexal-Breu, para a compra de carne bubalina, suína, de sementes oleaginosas, de animais silvestres e farinha de madioca, a fim de completar a alimentação até o final de cada mês. Era raro, nessa região encontrar plantações de legumes e frutas. Esse trajeto na década de 1980, demorava até 4 horas de ida e 4 horas de volta, somando-se num total de 14 horas por dia, até que conseguia abastecer o veículo, no dia 05 de cada mês, o pagamento será um valor líquido de Cr\$ 340,00 (trezentos e quarenta cruzeiros), ou seja, o patrão não pagava a hora extra, alegava que, o momento que o veículo ficava parado eu não estava trabalhando. Assim, resolvi voltar para a comunidade do Santo Antonio da Pedreira, para cuidar do meu roçado.²⁴³

a audiência com a presença do Juiz classista dos empregados: Jorge do Amaral e Sousa, e do Juiz classista dos empregadores.

²⁴³ Entrevista de Joaquim Rodrigues de Araújo, cedida no dia 22 de outubro de 2021.

Percebemos que o recurso da hora extra não era uma modalidade utilizada apenas para produção mais rápida da conclusão de uma obra ou projeto. A hora extra tinha a finalidade de aumentar a produção que garantisse o lucro. Outra manobra presente no canteiro de obras era o pagamento em “diárias” para os trabalhadores braçais e serventes, e o pagamento na forma de “empreita” destinava-se aos pedreiros e carpinteiros. Ele deixa claro em seu relato que as horas extras não eram contabilizadas nas viagens com longas distâncias que atendiam os anseios da firma. Além disso, seu Joaquim é sincero em afirmar que, no interior do alojamento, havia divergências, decepções e insatisfações pelo método adotado pela firma no processo de pagamento e reconhecimento daqueles que resistiam à labuta na rodovia Br-156.

Assim, a partir da década de 1980, alguns trechos de construção da rodovia iniciaram uma organização de trabalhadores para ampliar o discurso sobre as campanhas salariais. Assuntos como trocas de experiências e planejamento tornaram-se frequentes entre os operários. No primeiro trimestre de 1987, as trocas de experiências entre os peões, comunidades e povoados das margens da rodovia aumentaram com as mudanças de alternativas adotadas pelos representantes do capitalismo no campo, principalmente empreiteiros, fazendeiros e empresários, o que contribuiu para a formação de sindicatos e associações para lutas por melhorias das condições de trabalho. Essa polarização é explicada pela disparidade entre os três grupos sociais. Os dois primeiros adotaram medidas de controlar com frequência o trabalhador em suas produções diárias e nas remunerações salariais. Os trabalhadores da construção civil da rodovia se colocaram em oposição a esses grupos capitalistas no campo amapaense.

3.2 Terceirização, denúncias, tensões e as primeiras comissões de trabalhadores

O segmento da construção civil na região da ASA, nos projetos de infraestrutura, era formado por um grupo de empreiteiras na forma denominada “Empreiteira Global”, a partir de 1970. Conforme já foi apresentado, consta na presente pesquisa mais de 25 empresas de construção civil inseridos nos relatos de processos trabalhistas, entrevistas orais e nos periódicos que atuavam nos canteiros de obras da Rodovia BR-156. É evidente que a terceirização era uma das táticas das empreiteiras para acumularem lucros nos empreendimentos, para isso, elas passaram a adotar os métodos de fechar “acordos” com as empresas subcontratadas, em sua maioria, livram-se dos encargos sociais legais, além de pagarem salários inferiores e oferecerem as piores condições de trabalho.

Em 1984, a Empresa Estacon S/A foi contratada para a execução dos serviços de

reconstrução da ponte do Rio Flexal, no Km-261, na rodovia Br-156, no município do Amapá. O diário oficial anunciou no exemplar do dia 18 de junho desse mesmo ano que pagou à contratada a importância de Cr\$ 147.185. 000,00 (cento e quarenta e sete milhões e setecentos e oitenta e cinco cruzeiro) para o serviço de 120 (cento e vinte) dias consecutivos, contados a partir da primeira ordem de serviço dada pela contratante. Além do mais, a Estacon Engenharia S/A subcontratou a firma SANECIR LTDA-Saneamento, Engenharia Civil e Rodovia com um acordo de 100 dias trabalhados e no valor de Cr\$ 110.000. 000,00.

Segundo Délcio Ramos Duarte, Coordenador da Divisão de Obras do governo de Annibal Barcelos, a organização de recrutamento dos operários era de responsabilidade da firma Estacon Engenharia S/A e todos os encargos sociais legais, diárias, salários e compra de alimentos estavam inseridos nos termos de contratação.²⁴⁴Lara (2010) adverte que as subcontratações eram desvantajosas para os peões, pois “atinge agudamente a organização dos trabalhadores, dificulta a sindicalização nas empresas subcontratadas e a fiscalização nesses locais”. A partir de 1990, houve uma expansão das estratégias de terceirização e as “firmas subcontratadas, em sua maioria, livram-se dos encargos sociais legais, além de pagarem salários inferiores e oferecerem as piores condições de trabalho”.²⁴⁵

Essas empresas chegavam e se instalavam na vila de Tartarugalzinho, Ferreira Gomes e Porto Grande, assim como e implantavam seus negócios cometendo inúmeras irregularidades trabalhistas, justificadas pela insuficiência de ações fiscalizatórias em função da ausência dos órgãos de controle, a exemplo, o Tribunal de Justiça do Trabalho, a Delegacia Regional do Trabalho do Amapá que, até 1990, não estava instalada nessa região. Muitos casos de denúncias e processos trabalhistas foram remetidos à sede do TRT na cidade de Belém.

Observa-se que o diário oficial do GTFAP deixa claro que existia a presença de duas firmas, cujos campos de trabalho eram a construção de pontes de madeiras, a terraplenagem e os órgãos públicos próximos à rodovia Br-156 e que os recursos oriundos para o pagamento de operários era de responsabilidade de ambas. É possível analisar que o próprio governo e algumas empresas contratadas não queriam responsabilidade com os pagamentos salariais e encargos.

²⁴⁴ Contrato firmado com autorização do Chefe da DAA/SOSP-Délcio Araújo Duarte, entre o governador Annibal Barcelos e a firma Estacon Engenharia S/A, processo de nº 28800.000709/84, da licitação relativa ao Edital de Tomada de Preços nº 16/84-CLOS, combinado com o item XVII do Artigo 18 do Decreto-Lei de nº 9411 de 18 de junho de 1984, cujo instrumento contratual deixava claro que os pagamentos salariais e os encargos sociais eram de responsabilidade das empresas contratadas e das terceirizadas.

²⁴⁵ Ver: LARA, Ricardo. Contribuições Acerca dos Desafios do Movimento Sindical Diante da Crise do Capital. In: SANT'ANA, R. S. (Org.) et al. *O Averso do Trabalho II: trabalho, precarização e saúde do trabalhador*. 1ª Ed, São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 85-106.

Representantes do GTFAP e de algumas empreiteiras sabiam dos riscos sérios causados pela insatisfação dos peões, daí a justificativa de muitas contratarem firmas terceirizadas. Durante as entrevistas, um ex trabalhador da Sanecir Ltda-Saneamento, Engenharia Civil e Rodovia, afirmou que no canteiro de obra instalado próximo à vila de Tartarugalzinho, no município do Amapá, os operários não recebiam os encargos sociais, apenas as remunerações em diárias e, às vezes, gêneros alimentícios adquiridos nos bazares e cantinas situados às margens da Br-156.

É importante salientar que os operários compreendiam que as firmas contratadas e subcontratadas agiam de forma combinada para garantir lucro em cima da jornada de trabalho deles. Essa relação é encontrada na vila de Tartarugalzinho, pelo membro do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Tartarugalzinho, o senhor Francisco das Chagas Pereira Alves, em uma reunião que tinha como pauta o avanço da empresa AMCEL nas terras da ASA. Ele denunciou que a recente empresa Sanecir Ltda estava recrutando trabalhadores para serviços temporários e que camponeses que prestavam serviços braçais estavam se sentindo lesados pelo “*sistema de descontos*”. Segundo o sindicalizado, quando os trabalhadores chegavam de 30 a 60 minutos atrasados, devido às constantes chuvas, buracos e atoleiros nos ramais e na rodovia, a firma reduzia os valores semanais. O sindicato acusou a empreiteira de usar fiscais e seguranças para promover ameaças e assédios no canteiro de obra. Alguns operários, resolveram até pedir demissão ou se mudar de localidade por causa das perseguições políticas e empresariais nessa região amazônica.²⁴⁶

Ainda debatendo o “*sistema de descontos e remunerações*”, a empresa Sanecir Ltda adotou, entre 1984 e 1985, o recrutamento de trabalho temporário em *diárias* e *empreitas* ao ponto que muitos operários chegaram a ficar em situações precárias. Eles precisavam executar suas atividades em estado doentio, sem higiene, com descontos salariais e sob promessas de melhores condições de trabalho. Ademais, o que se observa nas fontes processuais é a oferta de mão de obra baixa de qualificação, como o recrutamento de mateiros, braçais e servente de obras que recebiam por diária até Cr\$ 5,13 nas investidas de aberturas dos ramais na década de 1980.

Como exemplo desse sistema adotado pelas empresas terceirizadas, pesquisamos o processo de Ivan Martins de Carvalho, que entrou com uma ação, com o apoio dos trabalhadores rurais do município do Amapá, no dia 22 de julho de 1986, denunciando que a empresa

²⁴⁶ Ata de reunião no dia 22 de julho de 1985, com os membros Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Tartarugalzinho, em protesto pela compra ilegal de terras pela Empresa AMCEL.

descontava a alimentação e faltas justificadas e não pagava as horas extras, pedindo, assim, para que fossem revisados os seus valores diários. Cabe destacar que o trabalhador alegou que labutava em situações precárias e, às vezes, doente, com carga horária 9 horas/dia, sem hora extra.

O caso abaixo relata algumas irregularidades trabalhistas, no qual o juiz da sentença determinou que fosse feita uma análise nos documentos de pagamentos e de contratação para averiguar o valor da diária, deduções e horas extras:

Nos autos verificamos que o senhor Ivan Martins de Carvalho, carpinteiro, natural do povoado do Lago Duas Bocas, no Município do Amapá, labutava como diarista, na firma terceirizada denominada “Sanecir Ltda”, e era remunerado por Cr\$ 5,00 por/dia, num total de Cr\$ 275,00 por/mês, numa dedução mensal de Cr\$ 25,00, pelo consumo do tabaco e bebidas de produtos e gêneros alimentícios no sistema de “fiação” nos bares e armazéns. Recebeu um valor líquido de Cr\$ 200,00, que no seu cálculo recebera um valor de Cr\$ 250,00. A firma alegou, pelo seu representante legal, que esse valor líquido de Cr\$ 200,00, deu-se pelo fato, que o operário chegara alguns dias atrasados, no canteiro de obras. Dessa forma, o juiz determinou que os documentos de contratações, recibos, folhas de pontos e de horas extras. Coube a autoridade judicial, declarar no autos, que a perícia contábil não constatou documentos legais de remunerações e cadastros dos trabalhadores, concluindo que houve irregularidades no cálculo e nas deduções trabalhistas, determinado multas e indenizações ao empregador por não apresentar o controle de pagamento, das diárias pagas, recolhimento de encargos sociais do senhor Ivan Martins de Carvalho, além de multas por assédio e ameaças por representantes da empresa, que residiam em Tartarugalzinho.²⁴⁷

Acima está descrita a forma como as empreiteiras pagavam pelo serviço temporário na região da ASA. É importante salientar que as remunerações salariais eram em média uma diária do profissional de carpintaria é de Cr\$ 21,00, entre 1983 e 1986, mas a maioria das empreiteiras utilizavam as estratégias de pagamento de acordo com a produção e a dedicação dos peões nos canteiros de obras, uma estrutura para manter o equilíbrio e o controle administrativo, social e econômico por parte das empreiteiras na busca por lucros. Essa estruturação estava presente na região da ASA, com a polarização entre as empresas terceirizadas e o trabalho temporário.

Na década de 1980, alguns camponeses que residiam às margens da Br-156 se tornaram braçais. Um registro da Paróquia São João Paulo II mostra que os trabalhadores acionaram a justiça local para denunciar encarregados e o proprietário da firma que não cumpriam o acordo de pagamento de salário mínimo, mas de diárias. A construção do prédio da prefeitura, de uma escola municipal e do um posto da caesa deu início a um processo que acentuaria na década de

²⁴⁷ Processo de nº 00289012/1986 TRT de Ananindeua-PA.

80 com mais efervescência, a abertura de empregos e a expansão do mercado de mineração, que possibilitou a entrada de trabalhadores e empresários ligados ao extrativismo e pecuária. Especificamente, na construção do prédio da caesa, instalou-se um conflito entre o patrão e cinco peões, estimulados pelo não cumprimento da lei trabalhista, do pagamento salarial. Foi identificada ainda a presença de seguranças, policiais, engenheiros, políticos locais e familiares dos patrões nessa estrutura para manter o controle e as possíveis manifestações operárias.²⁴⁸

Apesar de alguns trabalhadores não concordarem em procurar a justiça comum ou trabalhista para possíveis denúncias e, ainda por cima, se tornarem bajuladores ou popularmente chamado “*puxa-saco*”, a grande maioria adotava a postura de cobrar dos patrões melhorias salariais e de condições de trabalho. Além do esforço físico e mental necessários para a sua realização naquele contexto, era necessário que essa categoria buscasse diferentes jeitos de organização social. Grande parte dos trabalhadores estava ciente que no canteiro de obra havia fiscalizações para o controle de produção e de violência associada ao processo de trabalho. Alguns não demonstravam engajamento político “ideal” ou “necessário”, porém os operários foram frequentemente retratados como “*cospe no prato que comeu*” pelo fato de denunciarem seus patrões, enquanto outros camuflavam em “obedecer” e “submeter” as exigências das firmas.

As estratégias de camuflagem reuniam trabalhadores que, em décadas anteriores, estavam presos a sua trajetória camponesa e não tinham o privilégio de uma contratação com carteira assinada ou em diárias. No entanto, as conexões entre vários trabalhadores contribuíram para a troca de experiências, para o fortalecimento das melhorias salariais e para uma “*submissão*” que garantia sua organização sindical para os possíveis protestos, motins e greves. Estava claro que, se os trabalhadores quisessem manter seus empregos, teriam que fazer algo. A partir de então, passaram organizar as primeiras comissões de lideranças no campo, preparando-se assim para resistir, mesmo porque os patrões tentassem abafar a movimentação no canteiro de obras.

Essa comissão procurou os representantes políticos do município do Amapá para solicitar apoio, mas alguns deles se limitaram a aconselhar os trabalhadores a não procurarem a justiça trabalhista, pois poderiam haver possíveis conflitos e ações com queixas trabalhistas. Sabendo dessa situação, o Senhor José Antonio da Costa, maranhense, 72 anos, caminhoneiro,

²⁴⁸ Registro de reclamação dos camponeses e agricultores que participavam das missas na Igreja Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, na localidade de Tartarugalzinho, no município do Amapá. Eles denunciavam aos líderes da igreja, professores, representantes da paróquia, as possíveis violências e ameaças que recebiam dos patrões por causa das lutas por melhoria nas formas de pagamentos.

casado, residente em Porto Grande, em junho de 1984 resolveu adotar a tática de “boicotar” o andamento e execução de obra:

Trabalhei na construção da estrada de rodagem até a Vila do Cujubim, no município do Amapá. Os primeiros trabalhos foram desgastantes, com falta de certos recursos, serviram-se de trilha dos caminhões de nós trabalhadores e outros que trafegam antes mesmo da instalação do território federal rumo a vila de Porto grande. Mais tarde, já no tempo de território federal, fui contratado pela Empreiteira Carmo Ltda, foi nesse período, que os patrões queriam manter o controle sobre os trabalhadores braçais, e não aceitavam pagar os valores em tempos chuvosos, com essa situação resolvemos fazer as primeiras ações de “boicotes”. Na primeira investida na abertura do ramal, próximo da vila de Ferreira Gomes, que para chegar tinha que passar de uma ladeira em meio a floresta fechada, com cerca de seis quilômetros para chegar ao Rio Araguari, foi nesse canteiro de obra que resolvemos “dar um sumiço” nas picaretas, enxadas, teçados e outras ferramentas, como forma de protesto do não pagamento dos serviços prestados no período chuvoso. O dinheiro que eu tinha que receber desse serviço era para buscar a minha família que morava na cidade de São Luís, no Maranhão.²⁴⁹

A paralisação por situações climáticas gerava demora na entrega da obra, mas, para os operários, essa suspensão significava um ganho, pois, apesar de estarem em locais de riscos, eles podiam exigir esses valores. Interessante notar que, nesse breve relato sobre a batalha travada em torno da proximidade da BR-156, encontramos táticas de “*motins ocultos*” que poderíamos denominar de reivindicações das horas trabalhadas em defesa dos seus direitos.

A reivindicação das horas trabalhadas na Justiça do Trabalho em Macapá adquiriu um sentido maior para esses braçais, já que representava a defesa daquilo que era direito como a prestação das horas previstas em lei, do direito ao auxílio-alimentar e das formas de pagamentos. O relato do entrevistado reafirma a visão que tinha da exploração da força trabalho e das manifestações de forma implícita ou *ocultas* estabelecidas em reuniões, assembleias, sindicatos e os “*boicotes*” durante a jornada de trabalho.

Mais um caso de “*boicote*” no canteiro de obras contra um patrão ocorreu na construção da Delegacia de Polícia na Vila de Ferreira Gomes, num projeto específico com normas de serviços do governo de Annibal Barcellos. Essa construção foi acompanhada pelo engenheiro Douglas Lobato Lopes, presidente da CLOS/GTFAP e contava com serviços de inspeção e da contratação das empreiteiras. No dia 22 de julho de 1984, o juiz do trabalho entrou com o mandado de segurança contra a Sanecir Engenharia Ltda alegando que, para haver contratação de trabalhadores, teria que pagar 07 braçais pelas atividades desenvolvidas na demarcação e

²⁴⁹ Entrevista de José Antônio da Costa, cedida no dia 12 de agosto de 2020.

derrubada da mata para o futuro prédio público. Após o pagamento, em agosto de 1984, o magistrado liberou a execução para a construção da obra. Mesmo diante desse acordo, no final da obra executada, alguns trabalhadores alegaram que não receberam nenhuma indenização prevista em lei, o que acarretou conflitos e no “furto” dos materiais de construções que estavam em uma das salas da futura delegacia. Segundo a firma, havia provas legais de que esse fato tinha a participação de funcionários dispensados do canteiro de obras.²⁵⁰

Os peões de estradas que moravam nas instalações provisórias próximas aos trechos rodoviários, na maioria das vezes, tinham “alimentação” e alojamentos para o descanso durante a fase de construção da obra. Essa estratégia de permitir que os trabalhadores morassem no canteiro de obras, adotados pelas empreiteiras, tinha como uma das finalidades o controle interno de ações diárias das possíveis tensões, isto é, utilizar a mesma força de trabalho nas futuras licitações de serviços principalmente daqueles operários de confiança, que aceitavam mão de obra barata e temporária. Os trabalhadores residentes nos canteiros de obra que eram responsáveis pelos serviços de terraplenagem ou do nivelamento dos terrenos acidentados (encarregados, mestre de obra, engenheiro, motoristas, tratoristas e outros) tornaram-se operários de confiança nas tomadas de decisões dos donos das firmas.

Por outro lado, os carpinteiros, ferreiros, borracheiros, mecânicos, pedreiros, serventes-auxiliares, braçais e outros desempenhavam diversas funções e representavam aqueles que buscavam uma oportunidade de garantir o seus empregos, mas lutavam pela melhoria da condição de trabalho e de vida. Dois fatores tornaram-se importantíssimos para as primeiras manifestações de trabalhadores da construção civil na Br-156. Um deles aconteceu na visita do governador Jorge Nova da Costa, na vila de Ferreira Gomes, em 1986, na qual uma comissão de operários e ex operários da Estacon S/A tomaram a decisão de entregar uma *carta*²⁵¹ escrita a lápis na mão do próprio gestor amapaense. Nela eles falaam sobre os atrasos salariais e as tensões nas obras. O segundo fator era que muitos peões de rodovias que atuavam em trabalho

²⁵⁰ A Secretarin de Obras e Serviços Públicos . do Governo do Território Federal do Amapá através, da Comissão de Licitação de Obras e Serviços designada pela Portaria (P) de nº 042/81-SEAD torna público para conhecimento a contratação da empresa SANECIR ENGENHARIA Ltda para realizar a construção e execução de serviços de uma Delegacia de Polícia na vila de Ferreira Gomes, sendo da responsabilidade da empreiteira o recrutamento dos serviços terceirizados ou não e a compra de materiais de construção civil. *Diário Oficial*, 27/07/1984.

²⁵¹ Nos arquivos da Prefeitura Municipal de Ferreira Gomes, existe um documento que mostra a vinda de uma comissão de políticos de Macapá para a Vila de Ferreira Gomes, em que estava presente o governador Jorge Nova da Costa. O dado mais importante é que a carta foi entregue ao governador que, por sua vez, a entregou a um dos secretários presentes na inauguração da Ponte Tancredo Neves. Segundo Jorge Porto dos Santos, piauiense e catequista da paróquia de Ferreira Gomes, na carta havia denúncias de irregularidades da firma e também, das reivindicações movidas pelos moradores e trabalhadores para o GTFAP ajudar a população com recursos financeiros sobre as áreas alagadas, por conta das constantes chuvas na cabeceira do rio Araguari.

provisório não recebiam os encargos sociais e nem possuíam moradias fixas, daí a justificativa para as primeiras formações de comissões.

Agora veremos que, nos alojamentos, os trabalhadores dormiam, repousavam, faziam suas refeições, trocavam experiências sobre diversos temas, inclusive sobre o cotidiano na firma. Cade destacar que a chegada dos encarregados no dormitório ou no momento de lazer não era recebida com ânimo por aqueles operários que estavam insatisfeitos e que resolveram utilizar a prática de *carta-denúncia* e *abaixo-assinados*. As comissões de trabalhadores descobriram que a comunicação com órgãos oficiais estava sendo feita por documentos escritos com assinatura de todos os manifestantes e isso era uma arma muito eficaz, visto que tinha dois objetivos: o de denunciar que as firmas não pagavam salário mínimo e de sollicitar a presença da justiça do trabalho nos canteiros de obras.

Nos canteiros de obras, em dias de pagamentos ou nos momentos de “recreação”, os donos das firmas faziam questão de agradecer aos operários pelas suas benfeitorias. Eles participavam de “refeição especial” e utilizam-se da oratória que sem eles (trabalhadores) não haveria estradas nem órgãos públicos construídos nesses trechos da Br-156, ou seja, não haveria progresso e mudanças. Essas cerimônias de agradecimentos, méritos e práticas de “nomeação” de homens de confiança faziam parte das políticas das firmas de garantir o funcionamento das obras às margens da rodovia que possibilitaria o fortalecimento da atividade de construção civil.

Veremos, a seguir, algumas informações sobre os momentos dos pagamentos e remunerações surgidas na vida dos operários nos alojamentos. Havia reações diferentes no que diz respeito à folha salarial. As reações vinham daqueles que estavam na expectativa de receber o valor total; com a curiosidade de pagamento de horas extras, e de outros peões que estavam ansiosos e apreensivos pelos possíveis descontos mensais ou semanais. No *Diário oficial do 02 de janeiro de 1984*²⁵², o GTFAP apresentou o relatório da prestação de serviço da Empresa Estacon Engenharia S/A.

Até o início de 1985, segundo o engenheiro Lindoval Fonseca Peres-Diretor do SOSP/DER, foram construídas várias pontes na rodovia BR-156 no trecho Macapá-Amapá e concluídas as compras de transportes, alimentação, materiais de construções e pagamentos de operários. Em 220 dias de serviços, a prestadora de serviço denominada “CR Almeida Ltda” pagou pelos serviços temporários, como a execução de abertura de ramais, estradas vicinais e

²⁵² *Diário oficial* do 02 de janeiro de 1984, o GTFAP apresentou o relatório da prestação de serviço da Empresa Estacon Engenharia S/A Relatório da Secretaria de Obras e Serviços Público-SOSP-Departamento de Estrada de Rodagem-DER sobre a prestação dos recursos do subtrecho da rodovia BR-156, que liga Porto Grande a Entrada do Paredão, de Ferreira Gomes e Entroncamento da saída do Paredão de Tracajatuba, do Aporema e Tartarugal Grande e do subtrecho Tartarugalzinho e Itaupal.

pontes. Mas, na folha de nº 07 do registro de contrato e convênio, a empresa responsável pela admissão e demissão de trabalhadores era a Estacon Engenharia Ltda. Ela não apresentou documentos fiscais e nem recibos de pagamentos e o chamado benefício do auxílio alimentar não estava incluso no relatório. O que constava na lista era a prestação das compras dos materiais de construções e instalações de setores da empreiteira.²⁵³

A Empresa Estacon Engenharia apresentou em sua prestação de contas, os seus materiais utilizados durante a execução da obra: 02 tratores, 05 caçambas, 20 carros de mãos, instalação de uma borracharia, 02 rebocadores, 100 pás, 50 picaretas, 50 enxadas, 20 terçados e outras ferramentas. Lista de todos os trabalhadores que prestaram serviço para empreiteira de forma provisória com o recrutamento de pagamento em diárias, das empreitas e aqueles que trabalharam pelo salário mensal.²⁵⁴

Estava previsto no contrato que a empresa Sanecir Engenharia Ltda, denominada “terceirizada”, deveria entregar à Estacon S/A uma tabela salarial que incluiria os salários mensais, encargos sociais, horas extras, número de funcionários e outras atividades desenvolvidas no canteiro de obra. No entanto, muitos trabalhadores que não moravam na vila operária chamavam a atenção pelo fato de comentarem que, nos “intervalos”, aqueles que residiam no alojamento trabalhavam acima da jornada prevista em lei. Exemplo disso, quando o dono da firma precisava de um serviço de “urgência” como buscar uma carga ou mercadorias no caminhão em Macapá ou situado em outro município, necessariamente acionava um operário fora do horário de trabalho.

Esse parece ter sido o caso em 1986, do senhor Francisco Carneiro da Cunha, paraense, 75 anos, residente em Macapá, motorista de ônibus da *Estrela de Ouro* trecho Macapá-Flexal, no Amapá, que fez um frete autorizado pela empresa para trazer no bagageiro 50 sacos de cimentos, 02 isopores com gelo com carne de fígado, 03 caixas com ovos, 05 fardos de açúcar, 04 fardos de café, além de buscar 13 trabalhadores na feira do Pacoval em Macapá para serem “fichados” como serventes de obras. Ao chegar na vila de Tartarugalzinho, depois de 8 horas de estrada, ele deixou claro que o frete seria apenas de ida e pediu para que o dono da firma solicitasse alguém que também soubesse dirigir para que se fosse feito um revezamento no volante até Macapá.²⁵⁵

²⁵³ Depoimento do representante do GTFAP na sede do Tribunal Regional do Trabalho do Amapá-Pará-TRT/AP/PA, no processo trabalhista da ausência de documentos que não comprovavam os pagamentos e os encargos sociais dos trabalhadores que executaram o serviço na rodovia Br-156.

²⁵⁴ Relatório de Prestação de Contas da Empresa Estacon Engenheiro do dia 10 de janeiro de 1985.

²⁵⁵ Entrevista de Francisco Carneiro da Cunha, cedida no dia 22 de agosto de 2021.

Assim, no dia 13 de março de 1986, o coletivo (ônibus) saiu do povoado de Flexal (margem da Br -156) com destino a Macapá, conduzido pelo senhor Eurico dos Santos Batista, maranhense, trabalhador braçal, casado, residente no município de Ferreira Gomes, que trabalhou como servente de limpeza nas margens da Br-156, para aplicação de placas de emergência, de 1985 e 1986. Nessa conexão de quase 9 horas de viagem, reclamou que: “o dono não deu nem dinheiro para a comida, e nem pagou a minha hora extra. A minha mão de obra nessa ida para Macapá, não entraria no pagamento mensal, é por isso que muitos de nós ia reclamar na justiça do trabalho”.²⁵⁶

Essa análise dos relatos dos entrevistados nos revela que em nenhum momento houve inspeção dos órgãos de fiscalização e que tanto a empresa Estrela de Ouro como a empreiteira cometeram infrações de acordo com a NR-18, expondo de forma drástica os seus operários às diversas situações e condições de riscos de acidente no ambiente de trabalho, tais como: o uso de máquinas pesadas e irregularidades nos desvios das funções dos operários. Especificamente, no relato do senhor Eurico, a empresa que operava na atividade de construção civil cometeu pelos menos duas infrações: a primeira relacionada ao desvio de função e a segunda referente ao motorista que não possuía carteira de habilitação, sem autorização prévia da autoridade competente. Essas infrações deixam explícito que algumas empreiteiras não se preocupavam com as condições de trabalho e segurança de seus operários.

As obras de limpeza e aplicação de placas de emergência nas margens da Rodovia BR-156 eram realizadas predominantemente por grupos de trabalhadores braçais, sem qualquer formação e especialização. Outros braçais como mateiros, peões de estradas e cortadores de madeiras eram designados a executar os serviços e atividades pesadas, deslocando-se para mata conforme o progresso da obra. Dessa forma, o universo da figura dos trabalhadores da construção civil apresentava diferenciações sociais com interesses individuais ou coletivos. Essas diferenciações eram representadas e simbolizavam discussões sobre as campanhas salariais, condições de trabalho, e principalmente quem seriam os líderes sindicais que combateriam as opressões presentes no canteiro de obra.²⁵⁷

Para Edilza Fontes, alguns operários desempenhavam suas funções para atender as demandas das construtoras, enquanto outros grupos, nas mais variadas profissões/funções, discutiam sobre os interesses coletivos e individuais, defendendo salários igualitários, e os demais eram a favor que os salários fossem diferenciados de acordo com a “relevância” de cada

²⁵⁶ Entrevista de Eurico dos Santos Batista, cedida no dia 19 de setembro de 2021.

²⁵⁷ Ata de reunião no dia 22 de julho de 1986, Sindicato dos Trabalhadores de Construção Civil do Amapá-STCC.

um. Para os profissionais (ferreiros, pedreiros, carpinteiros), seus salários deveriam ser acima dos braçais e serventes, enquanto esses dois últimos não aceitavam ser submetidos a outros peões no canteiro de obra.²⁵⁸

Não demorou muito para que as primeiras obras executadas, entre 1984 e 1986, já não estivessem concentradas apenas nas margens da rodovia, dessa forma, gradativamente os operários eram deslocados ao longo de ramais e aberturas de estradas de trechos localizados nos futuros assentamentos agrários criados pelo INCRA/AMAPÁ, na década de 1980. Nesses trechos, uma parcela da mão de obra foi empregada nos serviços de limpeza dos ramais, escavação, derrubadas de árvores, remoção e nivelamento do solo, principalmente de camponeses que residiam em povoados e pequenas vilas da ASA.

Em 1982, contratado pela Empresa Estacon Engenharia S/A para fixar placas de emergência e de serviços de obras na abertura, Josinaldo Pantaleão de Souza, amapaense, 68 anos, servente, casado, residente na Vila do Carnot, município de Calçoene, fixou em um ano de serviço mais de 800 placas e revelou que, em cada etapa do empreendimento, os problemas aumentavam devido à natureza e ao processo de trabalho. A execução de atividades em fixar placas nas margens da BR-156 cortava as terras indígenas do baixo Oiapoque, e isso era um obstáculo para os operários que adentravam a selva amazônica. Esses grupos tribais eram distribuídos próximos à rodovia e não permitiam a presença de algumas empreiteiras em suas terras. Essa situação pode ser observada, por exemplo, no depoimento do senhor Josinaldo.

Fomos designados em colocar aterros, placas de emergência e de informação, em uma área indígena, que as constantes chuvas provocaram danos na estrada e algumas placas anteriormente foram retiradas. Ao longo do trabalho, técnicos da SUDAM, da empreiteira e da Secretaria de Planejamento e da Coordenação do Território Federal do Amapá-SPCTFAP firmaram em acompanhar, a natureza da construção que passava por duas aldeias nas margens da BR-156, a aldeia Kunanã e do Piquiá. No entanto, nos primeiros meses não houve inspeção dos representantes legais. Assim, os serviços nesse canteiro de obra registraram várias paralisações, principalmente pela resistência indígena, de não permitir o avanço das empreiteiras em suas áreas. O chefe da aldeia do Piquiá nos advertiu que os aterros situados em locais onde havia rios e riachos, era necessário suspender os trabalhos, no entanto, requisitamos que a comissão de trabalhadores da categoria da construção civil que tomasse alguma providência, mas, não houve resposta do poder público. Como era de se esperar diante da situação, os serviços foram suspensos, e que gerou problemas e ocorrências de que alguns trabalhadores não receberam pelos dias de paralisação das atividades de aterros na área indígena, e que

²⁵⁸ FONTES, Edilza. *O peão de trecho e o peão de casa: identidade operária entre os trabalhadores da construção civil de Barcarena no canteiro de obras da ALBRAS/ALUNORTE*. Novos Cadernos NAEA. v. 6, n. 1, p. 65-82, jun. 2003, ISSN 1516-6481, p.76.

causou prejuízos, impactos financeiros, reclamações e tensões entre a empreiteira e os braçais.²⁵⁹

As reclamações eram sobre as ocorrências constantes de acidentes em áreas de difícil acesso, assim como o uso das máquinas pesadas, construções de muros de segurança, paredões, bueiros construídos ao longo da estrada, apontados pelos trabalhadores como as causas principais do aumento de criação de comissões que buscavam melhorias e que exigiam da firma maior segurança, diminuição do ritmo de trabalho, que era uma imposição de encarregados, fiscais e engenheiros. Muitos eram vitimados psicologicamente pelas ameaças de indígenas ou de capatazes de fazendeiros, o que colocava em risco a própria vida dos operários. Isso sem levar em consideração o desgaste gradativo em virtude do alto grau de complexidade das tensões em áreas indígenas e na aquisição de *doenças*²⁶⁰ decorrentes do trabalho nas florestas, nos barrancos, sobretudo, a inalação de poeiras minerais ou inorgânicas que pode causar alteração pulmonar.

Chama atenção também que, na contratação de niveladores, topógrafos, braçais e trabalhadores de enxada, muitos desses trabalhadores tiveram problemas em alguns trechos para execução das atividades nos canteiros de obras. Trata-se da violência de invasão das terras de camponeses na ASA, que foram praticadas em alguns casos por intervenção mais direta do Estado. Foi que ocorreu em 1985 no trecho Tracajatuba-Aporema, entre o quilômetro 172 e 183, por ação do Senhor Aluísio Aragão de Souza chefe do DER/SOSP e o Engenheiro Lindoval Fonseca Peres DER/SOSP que “liberaram” esses obreiros em invadir as terras de oito famílias de agricultores e pescadores²⁶¹. Nesse jogo empurra-empurra de responsabilidades é o operário da construção civil, parte mais fraca da relação trabalho, e grande maioria dos prejudicados que perderam seus lotes não recebiam nenhum tipo de indenizações, que conseqüentemente abandonavam seus cultivos e buscavam outras áreas, enquanto os braçais eram dispensados *sem aviso* prévio por não atende as normas da firma.

O operário Moisés Custódio²⁶², casado, motorista de caçamba, residente no bairro Santa Inês, foi contratado pelo próprio governador Annibal Barcelos para labutar no ramal da

²⁵⁹ Entrevista de Josinaldo Pantaleão de Souza, cedida no dia 12 e 13 de julho de 2021.

²⁶⁰ Nas décadas de 1970 e 1980, um dos principais problemas relacionados à doença era a malária, inimiga maior dos braçais que desbravavam as matas na busca por madeiras de toras, caças e pesca, em áreas de difícil acesso, os trabalhadores eram tratados com remédios caseiros. Nesta época, a Fundação Nacional do Índio – FUNAI construiu uma enfermaria para o atendimento no trecho Calçoene e Oiapoque. Outra doença muito presente no canteiro de obras que surgia durante as progressões de trabalho diário era a hérnia decorrente do trabalho penoso nas firmas.

²⁶¹ *Diário Oficial* de nº 4399 do dia 15 de abril de 1985, pg. 03-04, relatório encaminhado pelo Senhor Aluísio Aragão de Souza chefe do DER/SOSP ao chefe de gabinete do governador Hélio Guarany de Souza Pennafort.

²⁶² Entrevista Moisés Custódio, cedida, no dia 18 de agosto de 2021.

Ferreirinha ganhando mensalmente Cr\$ 21.000 (vinte e um mil cruzeiros), declara-se vítima, em maio de 1985, em virtude de sofrer ameaças de agricultores por ter invadido suas terras. Em sua entrevista, Moisés afirma que, um servidor público da MINTER-Ministério do Interior afirmou que a abertura do ramal não havia moradores, e que era necessário a construção de duas pontes que serviria de acesso a locomoção de pessoas e produtos agrícolas, esse fato gerou tensões entre os camponeses e a subempreiteira que assumiu a obra até em 1986.

Anunciado no dia 24 de setembro de 1984, o Projeto Maiuhira - Projeto Piloto Integrado seria desenvolvido com aplicação de fichas e programação de toda estrutura para a execução da obra, com a intenção de que os operários tivessem valores reajustados por uma nova tabela salarial do GTFAP. De modo geral, a empreiteira adotara a confecção de cartazes com medidas de segurança e proteção dos operários com as transcrições: “atenção trabalhador em obras” ou “todos devem utilizar o equipamento de proteção para evitar acidente”.²⁶³Essas mensagens estavam presentes especialmente em áreas com tarefas mais complexas e pesadas como a construção e elevação de pontes.

Os cartazes apresentam, no primeiro momento, a figura da empreiteira que se “preocupa” com a integridade física e da proteção dos trabalhadores nos canteiros de obras, no entanto, na década de 1970, grande parte delas não recrutou técnicos de segurança para o acompanhamento desses braçais. Em uma de suas considerações sobre isso, Emir Magalhães Vasconcelos, carpinteiro, ponderou que, na prática, na maioria das obras entre 1970 e 1980, não havia essa preocupação com a saúde e segurança de trabalho. Segundo o entrevistado, de “imediate começamos com um movimento que acreditávamos que a firma reajustaria a tabela salarial e no auxílio-alimentação que seriam divulgadas, mas a comissão, na tentativa de se buscar uma melhoria na condição de vida, não teve resposta da firma”.²⁶⁴

As comissões e associações não lutavam apenas por melhorias salariais, mas usavam de diversas táticas para fiscalizar o cotidiano no canteiro de obras, onde geralmente havia operários que, em suas folgas, mantinham contato com parentes e passavam a formar mais comissões de trabalhadores para assim pressionarem o poder público com o objetivo de trazer benefícios para aqueles que possuíam ou não família nas firmas. Então, a força dos trabalhadores e dos demais excluídos sociais da região da ASA passou a se dirigir pela busca de melhorias, criando mecanismos de reação a um eventual fracasso no mundo dos trabalhadores de rodovias.

²⁶³ Convênio de nº 267/84 firmado entre a SUDAM e o GTFAP para a execução de projetos do Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA) Projeto Maiuhira - Projeto Piloto Integrado em Amapá, na localidade de Tartarugalzinho.

²⁶⁴ Entrevista realizada no dia 02 de maio de 2022.

A Associação de Agricultores e Trabalhadores de Tartarugalzinho-AATT, em reunião com seus associados, no dia 14 de fevereiro de 1985, colocou em pauta que a SUDAM tinha liberado recursos do POLAMAZÔNIA, oriundos do PIN, para contratar 02 técnicos para julgar conveniente a execução do Projeto Maiuhira - Projeto Piloto e que esses valores iriam ser destinados ao serviço de terraplenagem da vila de Tartarugalzinho, mas que, no desempenho físico-financeiro, não constava tentativa de melhoria nas condições dos braços, isso tinha ficado apenas no discurso do GTFAP. De acordo com a presidência da AATT, a empreiteira não acatou todas as determinações e orientações emanadas da SUDAM, que era acompanhar a fiscalização dos trabalhos, inclusive divulgar, por meio de documentos ou impressão de material, informações sobre o processo de pagamento e criar mecanismos para não haver greves e nem paralisação.²⁶⁵

Embora possuíssem maneiras de manter uma entidade sindical na região da ASA, nos últimos anos da ditadura militar, a categoria dos trabalhadores conseguiu formar as primeiras comissões de greves que exigiam melhores condições de trabalho e de salários dos poucos filiados. Esses pequenos núcleos de operários sindicalizados surgiram com a criação de vários assentamentos agrários pelo INCRA de lavradores que lutavam por “terras firmes” para sobreviver e que também se fortaleceram com diversos objetivos

3.3 Os sindicatos e as associações de trabalhadores

Em 04 de maio de 1984, ocorreu o convênio entre a SUDAM e o GTFAP que visava a contratação de construtoras para os serviços de emergência, ocasionados pelas enchentes dos rios Gurijuba, Flexal e Araguari, em contrapartida, os recrutamentos e pagamentos salariais eram das empresas vencedoras das licitações: CR Almeida S/A, Sanecir Engenharia Ltda e J.M Costa. A intenção era que elas dessem preferência para aqueles trabalhadores que tivessem seus próprios equipamentos, ferramentas e transportes e não fossem filiados a qualquer sindicato. As construtoras deveriam enviar ao GTFAP, no término do convênio, um relatório final dos serviços realizados, detalhando as aplicações feitas com os recursos recebidos, como compra de materiais, de equipamentos e vencimentos salariais²⁶⁶.

²⁶⁵ Ata de reunião da Associação de Agricultores e Trabalhadores de Tartarugalzinho-AATT, realizada no dia 14 de fevereiro de 1985, na casa de farinha do seu Binoca, na vila de Tartarugalzinho.

²⁶⁶ Processo de nº 01708/84 de nº 125/84 da SUDAM. Diário de nº 4171, do dia 04 de maio de 1984, que indicava uma certa preocupação da SUDAM e do GTFAP, nas tentativas de trabalhadores e camponeses da ASA organizarem grupos sindicais que estavam alinhados provisoriamente ao período de uma obra, e que as subcontratadas fossem responsáveis pela contratação do trabalho assalariado evitando possíveis problemas com a justiça do trabalho.

Essa discussão demonstra que havia preocupações dos responsáveis pelos convênios e das subcontratadas, pelo fato de algumas associações de trabalhadores ganhara força nessa região na década de 1980. Um sindicato provisório surgiu na região do Flexal, pertencente ao município do Amapá, denominado *Sindicato dos Diaristas e Serviços Gerais do Amapá-SDSGAP*²⁶⁷ e durou apenas oito (8) meses, período da terraplenagem e abertura de ramais, em 1980. Os poucos sindicalizados protestavam contra o atraso do pagamento e alguns deles resolveram viajar para Macapá com a finalidade de cobrar a Comissão de Licitação de Obras e Serviços-CLOS. O retorno dos serviços seria estabelecido após a quitação salarial. Outro sindicato de curto prazo foi a *Associação do Trabalhadores de Empreita da Construção Civil-ATECC*²⁶⁸, que desenvolveu suas atividades de Construção de uma Granja Modelo, localizada no Km 2 da Br-156. Durante os três meses de trabalho, carpinteiros, serventes, cozinheiro e carroceiros “organizaram” um movimento de “greve” motivado pelo atraso salarial e pela jornada de trabalho de 9 horas/dia, adotado pela Empresa Rodrigues Engenharia e Comércio Ltda, que ganhou o convênio para a execução da obra, na qual, ocorreram as primeiras manifestações organizadas pelos próprios trabalhadores.

Era habitual, nessa parte da Região Amazônica, a aparição de sindicatos ou associações apenas nos intervalos de execução de um convênio firmado entre o governo federal e os patrões de firmas. Nos anos de 1980 e 1990, no trecho entre Ferreira Gomes ao município de Amapá, ocorreram vinte e nove (29) ocorrências grevistas, nove (9) pelos trabalhadores na construção de rodovias; sete (7) pelos trabalhadores de serviços de obras públicas nas margens da rodovia; cinco (5) nos canteiros de obras na exploração de madeira; duas (2) pelos trabalhadores de serviços gerais em assentamentos agrários; seis (6) pelos agricultores e produtores de farinha de Tartarugalzinho. Entre as nove (9) da construção civil, cinco (5) eram de entidades que não foram identificadas por seus líderes ou representante legal.

Em 1990, alguns operários da Empresa CR Almeida S/A, que operavam na pavimentação e terraplenagem como tratorista, operador de escavadeira, rolator e motorista promoveram um movimento paredista. Esses trabalhadores, que atuavam nos canteiros de obras nos municípios de Tartarugalzinho e Amapá, resolveram paralisar os trabalhos pelo atraso salarial e posicionaram as máquinas em frente à residência do Senhor Altamir Mineiro, na

²⁶⁷ Esse sindicato deixou de existir em novembro de 1980, após seus membros buscaram novas oportunidades de emprego nessa região.

²⁶⁸ O “movimento” sindical da ATECC foi conturbado e não teve apoio da sociedade civil, sendo que alguns membros foram demitidos da Empresa Rodrigues Engenharia e Comércio LTDA, com a participação da polícia militar do TFAP. Nesse curto espaço, os peões braçais executaram os serviços de construção de um galinheiro construído em madeira de lei, coberto com palha, medindo 150 m²; Galpões construídos em madeira de lei, cobertos c/Brasilite, medindo 320m² e poço tipo Amazônico - 10 (dez) e 8 a 12 metros de profundidade.

margem da Br-156, em Tartarugalzinho. A suspensão da “greve” deu-se pelo acordo entre o Prefeito de Tartarugalzinho Adelino Fernandes Gurjão Filho, de sua vice-prefeita Claudete Maria Ferreira Moraes, vereadores locais, o representante da firma e operários, sendo que foi decidido que a empresa pagaria os vencimentos salariais, o vale alimentação e faria manutenção no alojamento para atender todos os trabalhadores.²⁶⁹.

As paralisações grevistas compunham protestos e insatisfações de peões de obras em alguns pontos da ASA, porém, podemos observar que esses movimentos surgiam apenas naquele momento, na execução de um serviço de curto prazo, por isso que, em alguns casos, os operários consideravam a sindicalização como perda de dinheiro e tempo, já que se dissolviam rapidamente, independente do resultado final das manifestações. Marcel van der Linden destaca que os sindicatos existiram, no primeiro momento, para criar condições de lutas salariais, condições de trabalho e direitos, sendo que a greve se tornou uma arma para alcançar os objetivos coletivos e individuais. Dessa forma, um número de corporações sindicais da construção civil da ASA foi classificado como *Autônomos*, que incluem as “organizações cogumelo”:

Esses sindicatos são autônomos, e que têm como principal objetivo a organização de greves, e que incluem dois subtipos. Em primeiro lugar, alguns sindicatos são formados ao início ou durante uma greve, e [que] se dissolvem rapidamente após seu término (independente de se a greve acaba em vitória em derrota ou numa solução de compromisso) [...].²⁷⁰

Assimilando o contexto inglês do final do século XIX e comparando-o com os trabalhadores e trabalhadoras de construção civil, podemos concluir que as primeiras formações sindicais e associações possivelmente eram organizações “cogumelo”. No entanto, as ocorrências grevistas, de acordo com os arquivos da Justiça do Trabalho de Ananindeua, apontam que, no Amapá, na década de 1980, havia associações muitas dispersas.

No Território da ASA, a primeira iniciativa de organização de categoria da construção civil avançou com a criação de associações rurais ligadas à luta pelas melhorias salariais, em

²⁶⁹ Arquivo da Câmara dos Vereadores do Município de Tartarugalzinho. Participaram da negociação também, os vereadores Jonas Dias Mendes, Rosemary Castilho Gomes, Luiza quaresma Dias, Júlio da Silva Vilhena, Sebastião Soares da Silva, Herodi Costa dos Santos, Francisca Silva Brito, Juscelino dos Anjos Freire, José Távora Gurjão. Sendo, que o Senhor Jonas Dias Mendes que dirigiu os destinos do poder Legislativo Municipal no biênio 1989 a 1990 foi o mediador entre a Firma e os trabalhadores braçais.

²⁷⁰ O historiador apresenta uma visão panorâmica sobre o termo “sindicato”, com uma definição flexível o suficiente para abranger mais do que as organizações sindicais oficialmente reconhecidas nos países capitalistas, teremos então que definir “empregados” em termos muito gerais, ver: LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do Mundo: Ensaio para uma história global do trabalho*. Tradução: Patrícia de Queiroz Carvalho Zimbres. Campinas, SP. Editora da Unicamp, 2013, p.251.

busca de emprego e possuíam as características de cunho mutualistas, ao passo que outras eram apoiadas pela igreja católica. No entanto, as associações respondiam a uma gama enorme de questões que se colocavam como problemas no campo. Em primeiro lugar, muitos braçais possuíam o dilema de não ter um lugar fixo de morada e de possuir o desejo de viver nessa área. Particularmente, os trabalhadores vindos de Macapá, Maranhão e das ilhas do Pará eram deslocados para os trabalhos sazonais na rodovia e tinham tratamento de exclusão e preconceitos por aqueles que residiam nessa área. Em segundo lugar, significava ainda criar mecanismos de sobrevivência num provável insucesso na inserção no mundo do trabalho rural.

No campo do trabalho, várias lideranças de obras na ASA eram negras oriundas do Maranhão e de quilombos, como seu Pelé- Raimundo de Jesus e seu Padi- Raimundo Silva e Silva. Ambos atuaram como carpinteiro, enquanto Larico Silva e Laurico Silva tornavam-se líderes da localidade de São Tomé do Aporema, sendo que o primeiro, em 1990, foi vice-presidente da *Associação dos Trabalhadores Rurais de Tartarugalzinho-ATRT*, entidade voltada para as ações de fortalecimento do Distrito do Aporema, que exigiam da Prefeitura Municipal de Tartarugalzinho a liberação do serviço de limpeza de estradas e ramais.

Por fim, as primeiras associações criadas foram da categoria agrícola no trecho Ferreira Gomes e Porto Grande, seguidas de pescadores e construção civil. No núcleo de Ferreira Gomes, muitos trabalhadores criaram associações relacionadas à agricultura, pesca, de organização festivas, atividades esportivas e recreações. Ao longo da estrada, partindo do Km 9 até a Colônia Agrícola do Pracuuba, o processo associativo foi baseado na agricultura, mas a pecuária destacou-se em Aporema. Em Tartarugalzinho, os desafios dos trabalhadores eram colocados em prática, nas obras públicas, com a criação de associações educacionais, escolas, serviços gerais e de trabalhadores que exigiam do governo municipal o edital do primeiro concurso público para a contratação de servidores públicos. Assim, em 1993, o senhor Altamir Mineiro Rezende teve como um dos marcos de sua administração a realização do 1º concurso público, criando, assim, o 1º quadro de servidores públicos efetivos do município de Tartarugalzinho, com a larga participação sindicatos criados entre 1980 e 1990, com documentos protocolados e assinados por moradores, trabalhadores e políticos locais. Foram contratados os primeiros professores, auxiliares educacionais, serviços gerais, cozinheiras, carpinteiros, braçais, técnicos em enfermagens e agentes de endemias.

A *Associação dos Agricultores de Tartarugalzinho-AAT* foi criada no dia 12 de setembro de 1988 no Lago Duas Bocas, distante cerca de 35 Km da sede do município, tendo como finalidade a luta por terras e empregos nessa região. Elas buscavam o apoio das

autoridades políticas. O primeiro prefeito dessa cidade, o Senhor Iraçú Guimarães Colares-1988, iniciou seus trabalhos com uma assembleia composta por políticos locais e representantes da AAT. Nomeado como representante da AAT, o senhor Bernardo Ferreira da Rocha, ao lado do prefeito e do 1º Presidente da Câmara Municipal de Tartarugalzinho-CMT, o Senhor Jonas Dias Mendes, dirigiu os destinos do poder legislativo municipal com demandas como conflitos de terras, conflitos travados nos trechos de obras, liberação para exploração de ouro e conflitos trabalhistas.²⁷¹

Em 1989, a AAT transformou-se no *Sindicato dos Trabalhadores, Produtores e de Serviços Gerais-STPSG*, numa organização mais dinâmica que lutava contra os patrões do ramo de obras públicas e da construção civil. O desejo desses trabalhadores e familiares, além das lutas contra aos assédios de empreiteiras, era buscar apoio de entidades administrativas e jurídicas para os movimentos grevistas contra as empresas, além das ações para a melhoria nas atividades agrícolas no campo. Durante os dois primeiros anos da nova república, foi registrado, nas margens da rodovia Br-156, um maior número de empreendimentos que objetivou maiores ganhos na exploração dos trabalhadores nessa região, assim como, aumentou movimentos de solidariedade a favor de todos trabalhadores que desenvolviam diversas atividades.²⁷²

Tendo em vista as peculiaridades do trabalho dos braçais, outros sindicatos foram criados e se tornaram relevantes na oposição às empreiteiras, alguns com experiência em movimentos operários no período da Icomi, na Serra do Navio, ao longo de toda década de 1950 e 1970, o que possibilitou a troca de conhecimento e instrumentos para organização sindical dos peões de obras. Apesar das perspectivas positivas, os movimentos sindicais encontraram barreiras em suas práxis sindicais e políticas da categoria de construção civil, principalmente nas oposições entre membros de outros sindicatos, que divergiam dos planos de ações das associações sindicais da construção civil.

Conforme mostra o quadro 2, entre 1988 e 1994, em menos de cinco anos do início da pavimentação do Km 13 ao 65, os peões de obras criaram 5 associações de construção civil e realizaram duas paralisações. As primeiras ocorreram em 1989, no canteiro de obras, entre a entrada de Porto Grande na rodovia Br-210 (Perimetral Norte) e a saída para rodovia Br-156 em direção ao município de Ferreira Gomes; e a outra no período de 15 a 17 de maio de 1990,

²⁷¹ Arquivo da Câmara Municipal de Tartarugalzinho, primeiro ano dos documentos oficiais arquivados na Prefeitura Municipal de Tartarugalzinho, em 2000. Participaram da assinatura de arquivamento os vereadores: Jonas Dias, Rosemary Castilho Gomes, Luiza Quaresma Dias, Júlio da Silva Vilhena, Sebastião Soares da Silva, Herodi Costa dos Santos, Francisca Silva Brito, Jucelino dos Anjos Freire e José Távora Gurjão.

²⁷² Ata de fundação do Sindicato dos Trabalhadores, Produtores e de Serviços Gerais-STPSG, e de suas finalidades nas lutas em prol dos trabalhadores e moradores da Região dos Lagos.

próxima à empresa AMCEL, com a participação dos moradores e assentados da localidade da Ponto do Socorro em Tartarugalzinho, que resolveram apoiar os caçambeiros, tratoristas, serventes e ferreiros.

Quadro 2- Criação de Associações e Sindicatos na ASA entre 1988 e 1994

Nome da Associação ou Sindicato	Ano	Município	Função
Associação dos Trabalhadores Rurais da Comunidade de Terra Preta-ATRCTP	1988	Ferreira Gomes	Agricultores/Construção Civil.
Associação dos Trabalhadores e Agricultores do Assentamento Bom Jesus dos Fernandes-ATAABJF	1994	Tartarugalzinho	Produtores/Agricultores.
Sindicato dos Trabalhadores de Construção Civil de Porto Grande-STCCPG	1988	Porto Grande	Construção Civil/Obras Públicas.
Associação dos Serviços Gerais e Obras de Ferreira Gomes-ASGOFG	1990	Ferreira Gomes	Serviços Gerais/Obras Públicas.
Associação dos Produtores e Trabalhadores Rurais da Comunidade do São Tomé do Rio Araguari-ASPTRCSTRA	1991	Ferreira Gomes	Agricultura/Corte de Madeiras
Sindicato de Trabalhadoras e Trabalhadores de Construção Civil do Município do Amapá-STTCMAP.	1985	Amapá	Construção Civil/Obras Públicas.
Associação dos Trabalhadores e Agricultores da Comunidade de Ponta do Socorro-AACPS	1992	Tartarugalzinho	Agricultura/Construção Civil/Obras Públicas.

Elaborado pelo autor. **Fonte:** Adaptado da Agência de Desenvolvimento do Amapá-ADAP, 2009.

A maioria dessas associações e sindicatos tiveram em suas pautas de reuniões e reivindicações a luta pela melhoria no canteiro de obras e de outros serviços prestados para patrões e empresas, exigindo fiscalização da justiça de trabalho, justiça comum, apoio das autoridades administrativas e políticas, principalmente nas condições de trabalho, modo de pagamento, segurança no trabalho, saúde, alimentação, entre outros. Conferem-se em algumas delas situações de atrasos salariais e denúncias das condições dos locais de trabalho.

A *Associação dos Trabalhadores Rurais da Comunidade de Terra Preta-ATRCTP*, localizada no recente município de Ferreira Gomes, foi criada inicialmente para solucionar os problemas dos produtores e agricultores, mas, entre maio e julho de 1989, e já tinham sido realizados duas (02) reuniões destinadas tanto para as demandas agrárias, como para os problemas entre peões “fichados” na construção de cinco (5) pontes de madeiras entre a localidade do Paredão e Terra Preta. Os seus membros elaboraram um novo estatuto visando incluir aqueles camponeses que foram inseridos na CR Almeida LTDA como diaristas no corte de madeiras e nos serviços braçais.

Apesar das barreiras enfrentadas no cotidiano do canteiro de obras, não se pode desqualificar esses movimentos, ao contrário, deve-se valorizar a iniciativa e a autonomia, embora, muitas vezes, essas organizações tivessem vida curta, no entanto, os peões de obras,

em seus limites, compreendiam a relevância que a luta e os movimentos de greves eram necessários. Em Tartarugalzinho, o exemplo foi o *Sindicato da Construção Civil- SCC*, estudado por Júlio Vilhena, ex-vereador e professor do ensino básico, o qual relata que foram contratados para a pavimentação do trecho Aporema-Cedro pela empresa Cr Almeida S/A.

Em 1990, João Evangelista Rocha, maranhense, 69 anos, servente, casado, residente no município de Tartarugalzinho, organizou uma manifestação até a Prefeitura Municipal de Tartarugalzinho, reivindicando melhorias salariais e uma alimentação de qualidade. Os vinte e um (21) operários se recusavam a trabalhar para a empreiteira. No dia quatorze de novembro de 1990, os membros do SCC, seu líder, o prefeito local e o encarregado da obra resolveram suspender a manifestação, chegando ao acordo do “aumento salarial”.²⁷³

De acordo com ex prefeito Rildo Gomes de Oliveira, a vila Tartarugalzinho, na década de 1970, teve toda a sua formação nas margens da BR-156, com a participação de moradores da região dos lagos, garimpeiros e trabalhadores de obras públicas. Nesse trecho, a primeira firma a se instalar foi a empreiteira Walter do Carmo, em 1981, com a abertura e a terraplanagem, sendo que, nesse período, ocorreu a criação de uma “pequena associação do ramo de carpintaria”, contratada para a construção de um posto de saúde e de uma escola em Tartarugal Grande. Na época dessa investigação, em 2020, essa “associação” denominava-se como centro de ação social no controle administrativo da PMT.²⁷⁴

Contudo, Tartarugalzinho mais precisamente o trecho entre a moradia do Senhor Mineiro “*In memoriam*” até o novo posto de Polícia Federal-PF, despontava como ponto estratégico para reuniões de trabalhadores de diversos sindicatos e associações. Próximo à rádio Tartarugalzinho FM havia uma serraria que servia de estabelecimento ligado aos moradores ribeirinhos e colônias agrícolas. O *Sindicato dos Moradores do Amapá- SMA*, localizada na vila de Tartarugalzinho denunciava a JT que as estruturas físicas e estruturais ao longo dos trechos da Br-156 não atendiam as necessidades básicas dos trabalhadores contratados.

Em 1990, já havia em Ferreira Gomes duas (2) associações, a primeira formada pelos pequenos produtores denominada *Associação dos Agricultores de Ferreira Gomes-AAFG*, a segunda criada pelos pescadores do Rio Araguari conhecida como *Sindicato dos Pescadores do Rio Araguari-SPRA*, ambas estavam voltadas para o ramo da economia local, mas, em 1991, a descoberta do ouro em Tartarugalzinho e o avanço da construção civil apoiado a uma das metas do Governo do Estado do Amapá-GEA fez com que muitos membros se desvinculassem

²⁷³ Acervo dos trabalhadores e moradores nordestinos residentes em Tartarugalzinho. Setor cultural do Município de Tartarugalzinho.

²⁷⁴ Entrevista de Rildo Gomes de Oliveira, cedida no dia 10 de março de 2022.

das organizações e abandonassem a agricultura e a pesca, transferindo-se para o ramo da mineração e da construção civil.

Seguindo a memória de mulheres e homens que moravam em Ferreira Gomes, ex trabalhadores (as) de firmas, a mineração era a primeira alternativa de trabalho emergida nas proximidades da Br-156; a segunda alternativa era o ramo da construção civil que, entre 1985-1990, teve um crescimento motivado pela transformação do território federal em uma federação. As construções de obras públicas e abertura de ramais tornaram-se novas formas de trabalho na área rural amapaense. Dentro dessa ótica, era possível compreender que as formações sindicais faziam parte de um sistema de relação de trabalho emergido nos anos 90 na ASA, nas margens da Br-156. Ressalta-se uma das memórias do senhor Raimundo Andrade, maranhense, 63 anos, carpinteiro, casado e residente em Macapá:

Nós sofremos com o deslocamento de máquinas e de equipamento, tivemos perdas de materiais e de pessoas. O encarregado de obras, nos obrigava a pagar qualquer prejuízo de materiais, quando não conseguimos resolver os problemas no canteiro de obras, recorremos a nossa associação de trabalhadores no apoio, quando não tínhamos êxitos nas lutas, a melhor situação era sair da firma ou resistir às possíveis “perseguições”.²⁷⁵

Examinando os relatórios do diário oficial da década de 1980 sobre a construção civil, percebemos que as firmas passaram a verificar as condutas e as referências dos operários, prestando atenção se estavam inseridos ou não em sindicatos, no âmbito rural, levando-me à conclusão de que houve uma preocupação das firmas e estado em fichar peões sindicalizados. Conforme ficava evidente no documento do contrato de número 07/MI 80-DO, elaborado pelo representante do GTFAP, as empreiteiras Cr Almeida S/A e a Vitor Paula & Cia Ltda tomaram as medidas de proibirem reuniões entre os operários na ausência de um representante legal; outra medida foi que o setor de construção civil tivesse apenas um representante ou líder comprovado por documento ou cópia de sindicalizado.²⁷⁶

No entanto, as medidas adotadas pelas Empreiteiras não foram bem aceitas por um contingente de trabalhadores desse ramo. Observou-se, no arquivo da Prefeitura Municipal do Amapá-PMA, que as estratégias dos patrões tiveram uma breve vida. No processo de abertura de ramais nessa cidade, um grupo de ex garimpeiros colocou pneus na área de serviço da firma. Essas ações deram-se pelo fato que esses trabalhadores tinham amigos e parentes que foram desvinculados por pertencerem a um pequeno sindicato.²⁷⁷

²⁷⁵ Entrevista de Raimundo Andrade, cedida no dia 15 de maio de 2022.

²⁷⁶ *Diário Oficial do Amapá*. Ano XXIV. Do ano de 1980, relacionados a construção civil do Amapá.

²⁷⁷ Arquivo da Prefeitura Municipal do Amapá-PMA.

Nas palavras do Senhor Joelson Silva, amapaense, 59 anos, servente, casado, residente no município de Pracuuba, “no final da década de 1980, as firmas eram acostumadas mandar embora trabalhadores por diversas reclamações principalmente quando a gente perguntava pelo pagamento”²⁷⁸. Outro motivo era o fato que muitos peões participaram ou foram incluídos em sindicatos, na década de 1980, época em que havia pequenas organizações sindicais em vários trechos da Br-156, algumas relacionados à construção civil.

Em 1987, havia apenas 03 sindicatos de trabalhadores na comunidade de Pracuuba, no entanto, em 1990, restaram apenas 02 (duas), sendo a primeira de produtores de farinha na localidade de Cujubim (margens direitas da Br-156) e a outra no ramo de fabricação de tijolos, numa Olaria na agrovila do Flechal, que empregava 41 (quarenta e um) trabalhadores, sendo 36 (trinta e seis) homens e 05 (cinco mulheres) mulheres. As (5) cinco mulheres desenvolveram atividades diversas: (1) uma era responsável pelo controle de saída do material (esposa do proprietário da fábrica); (02) duas faziam parte da fabricação dos tijolos (era uma espécie de braçais); (1) uma era a cozinheira; e (1) uma de serviços gerais. Esta última ainda era designada para lavar os uniformes, redes, mosquiteiros e toalhas dos trabalhadores homens.²⁷⁹

No boletim do TRT/PA-Ananindeua da 8ª região, a autora alegou que sua função era de limpeza e não lavadeira de roupa. Essa relação trabalhista transformou-se numa denúncia, na qual o dono da fábrica de tijolos foi declarado réu. A fim de evitar problemas no despacho, a fábrica pagou os valores inseridos no processo e foi obrigada a remunerar seus trabalhadores de acordo com os contratos estabelecidos na execução das atividades no canteiro de obras.²⁸⁰

No último ano da firma, 1992, a Olaria foi a falência. Apontamos como causas, a expansão da construção civil na capital, na qual foram criadas (7) sete olarias em Macapá, sendo (4) quatro no Distrito de Fazendinha, e (3) três no Km 9 da Br-156, além de (2) no município de Mazagão, onde todas desenvolviam as atividades manualmente e com preço mais baixo daquelas localizadas na ASA. Outro denominador foram as denúncias de trabalho escravo. Um pequeno grupo de sindicalizados, num total de (22) vinte e duas pessoas, sendo (04) mulheres, organizou uma comissão para denunciar as condições de trabalho, assédio e danos morais, primeiro na justiça comum, em seguida no TRT/AP.

²⁷⁸ Entrevista de Joelson Silva, cedida no dia 14 de julho de 2020.

²⁷⁹ A Associação dos Trabalhadores de Fabricação de Tijolos-ATFT enviou (2) dois associados para a fiscalização das condições de trabalho que atuavam cada trabalhador nessa região. A mesma instalou, em 1990, uma coordenação a nível regional de acompanhamento e avaliação com a finalidade de verificar os possíveis crimes trabalhistas contra os trabalhadores e moradores da Vila Cruzeiro, Piquiá, Tucunaré, Cujubim e Flechal.

²⁸⁰ Processo de nº 194/1990-TRT da 8ª Região de Ananindeua/PA.

A respeito desse descontentamento, a operária Maria da Silva Santos, amapaense, 54 anos, cozinheira, casada, residente em Tartarugalzinho, conhecida como “Du Tica”, rejeitou o uso de um uniforme da Empresa Estacon S/A. Em sua narrativa, enfatizou que: “o uniforme entregue na firma, não eram lavados a meses, e alguns estavam fedendo de bebida alcóolica ou não serviam no corpo do trabalhador, e nem do meu”. O fato foi confirmado pela própria trabalhadora que relatou ao TRT do Amapá que havia outras mulheres e homens que presenciaram o acontecimento e que a sentença determinou que a firma pagasse a autora por danos morais.²⁸¹

Na realidade, na construção civil, havia relações desiguais de funções e atividades. Observa-se que, na própria fábrica de tijolos, as poucas mulheres ficavam contrariadas pelos tratamentos e execução do trabalho diário. Podemos apontar dois motivos: uma pela carga da jornada de trabalho que ultrapassava as 8 horas/semanais, inclusive que às quartas-feiras (a trabalhadora braçal lavava as roupas de outros operários). Para essa função, a firma deveria contratar uma nova profissional. Outro motivo eram as diferenças salariais entre os trabalhadores e trabalhadoras.

No caso específico da construção da ponte Tancredo Neves, *A Associação dos Trabalhadores da Construção Civil de Ferreira Gomes-ATCCFG* apurou que, no período inicial da obra, havia apenas (11) onze mulheres, todas com salários inferiores aos trabalhadores homens. Foi assim que, a partir de 1990, mulheres que desempenhavam serviços braçais passaram a desempenhar suas atividades nos serviços de aberturas e pavimentações, de estradas em decorrência de dois motivos. O primeiro encontrava-se vinculado estritamente ao fato de que, com a pavimentação da Br-156, cidades e vilas foram criadas e surgiram novas de trabalho, o que realmente ocorreu em 1989, com as construções de creches municipais e escolas estaduais na Br-156, em que foram montados canteiros de obras, recrutando mulheres para o “setor da cozinha” e dos serviços gerais e que, entre 1970 e 1980, contratavam a maioria da força masculina. O segundo encontrava-se no fato que as firmas eram denunciadas pela maioria dos trabalhadores homens. No entanto, essas duas diferenças de motivos não garantiam também que as mulheres ficassem satisfeitas com o ambiente do canteiro de obras.

A contratação masculina ocorria de forma mais rápida e consistia em salários variados, atendendo as necessidades e prioridades para a execução dos serviços, por outro lado, as mulheres detinham os menores valores de remunerações. As empresas das trabalhadoras possuíam similaridades na prestação de serviços e nos pagamentos. Apesar dessa ressalva,

²⁸¹ Processo de nº 234/1992-TRT da 8ª Região de Macapá/AP.

queremos enfatizar que a mão de obra feminina utilizada na construção civil de rodovia ainda era muito pequena e possuía uma baixa participação sindical. Em relação as comparações salariais, no final da década de 1980, os poucos sindicatos da ASA iniciaram discussões em reuniões sobre as remunerações salariais, fortalecimento do trabalho feminino e do tratamento masculino a respeito da presença das mulheres no canteiro de obras.

No período de 1984 e 1985, os braçais e as mulheres recebiam 1/3 do salário mensal dos homens e desempenhavam as atividades que exigiam muita força trabalho. Os homens atendiam as exigências dos profissionais, enquanto as mulheres eram marcadas pela instabilidade, ora cozinhando, ora limpando o alojamento desse ramo sazonal no campo, que comprometiam mais dois papéis paternalista, isto é, a vida familiar e a doméstica.

A formação e a instalação das organizações sindicais apresentavam ações bem políticas e sociais como: encontros de conscientização para o fortalecimento dos trabalhadores, reuniões de associados para abaixo assinados, caixinhas financeiras, bingos solidários e atos públicos de repúdio a situação que viviam esses operários com as baixas remunerações salariais e assédios no canteiro de obras. Vale ressaltar que as empreiteiras deveriam exigir em um dos seus itens de “contratação” que os operários trouxessem suas próprias ferramentas de trabalho, mas alguns profissionais se recusavam a fazer isso. Para as comissões trabalhistas e as primeiras formações sindicais, as firmas deveriam entregar as ferramentas de trabalho, logo, esses operários deveriam vender apenas sua força de trabalho, pois eram considerados trabalhadores assalariados e não autônomos. Já os trabalhadores autônomos consideravam-se, ao mesmo tempo, o *portador/possuidor*²⁸² dessa força de trabalho, e de que o operário não “*venderia sua força trabalho*”, e de que o operário não “*venderá*”²⁸³, e sim será “*contratado*” ou “*alugado sua força*” para receberem em troca o salário ou pagamento. Contudo, não há como negar que os processos econômicos, com a presença de mineradoras, madeireiras, a fronteira do Oiapoque/Guiana Francesa e a expansão da construção civil aceleraram o adensamento de trabalhadores, com espaço de ação, reação e resistência.

²⁸² Todavia, a hipótese de Marx se baseia em dois pressupostos dúbios, ou seja, que a força de trabalho deve ser oferecida para venda pela pessoa que é o portador e o possuidor dessa força de trabalho, e que a pessoa que vende a força de trabalho o faz exclusivamente. Ver: LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do Mundo: Ensaio para uma história global do trabalho*. Tradução: Patrícia de Queiroz Carvalho Zimbres. Campinas, SP. Editora da Unicamp, 2013, p.29.

²⁸³ Diversos estudiosos já declararam que o termo “venda” não é de fato adequado no caso dos operários, por relacionar sempre uma venda apenas temporária de sua mão de obra o (“uso” da força de trabalho), e que, normalmente, não chamaríamos de uma transação de natureza de “venda” e sim de “contratação” ou “aluguel”. Segundo Linden (2013), “esse pode parecer um ponto fútil ou trivial de minúcias linguísticas-quando o esforço do trabalho foi dependido, nunca poderemos fazer o relógio voltar atrás para que esse esforço de trabalho seja devolvido ao trabalhador assalariado...”

IV. OS DIREITOS NO CANTEIRO DE OBRAS NA JUSTIÇA

O último capítulo tem como objetivo reconstruir parte da história dos peões braçais, serventes e “profissionais” na busca por seus direitos, testemunhando os preceitos, padrões, juízos e valores deles. Os processos judiciais trabalhistas consideram todos os componentes que permitem investigar os perfis gerais de mulheres e homens no canteiro de obras através das suas relações, discursos, diárias, salários, empreitas, tempos de serviços, condições de trabalho, formação de sindicatos ou associações, participando de um processo social e histórico.

Dos sessenta e cinco (65) processos de reclamações trabalhistas que incorporam os trabalhadores e trabalhadoras de construção da rodovia Br-156 nos arquivos do Tribunal Regional do Trabalho da Oitava Região, quarenta e cinco (45) encontram-se no TRT de Macapá/AP e vinte (20) encontram-se no TRT de Ananindeua/PA, no qual, foram localizados oitenta e sete (87) operários requerendo seus direitos trabalhistas, no período de 1970 a 1990. Existiam setenta e seis (76) homens, entre os quais, um (1) era menor de idade, onze (11) mulheres, sendo que uma (1) era de menor de idade. Entre os trabalhadores homens, trinta e sete (37) eram serventes, onze (11) carpinteiros, dez (10) pedreiros, seis (6) caçambeiros, quatro (4) tratoristas, um (1) encarregado, um (1) pintor, um (1) eletricista, um (1) cozinheiro, dois (2) motoristas de ônibus, um (1) vaqueiro e um (1) mestre de obra.

Foram realizados levantamentos nos registros de processos individuais e coletivos entre os sindicatos de construção civil registrados nos arquivos no TRT, de Macapá, Belém e Ananindeua/PA, da 8ª Região. Nesses processos, podem ser analisados os depoimentos dos trabalhadores, donos de empresas terceirizadas, empreiteiras, representantes do governo e de membros da justiça do Trabalho, nas investigações das noções de Direito, Trabalho e Justiça. Para tanto, inicialmente se faz necessário fazer uma reflexão sobre as características dos documentos que foram analisados na presente pesquisa. Cabe aqui destacarmos que, nos arquivos judiciais, muitos processos sofreram destruição pelo tempo de “vida”. O TRT da 8ª região de Ananindeua possui apenas uma sala para os arquivos de caráter permanente, isto é, os acórdãos registram as decisões do colegiado dos tribunais da 1ª vara de Trabalho em apenas um espaço.

No TRT de Macapá, os acórdãos estão cadastrados no próprio *link* restrito à secretaria virtual e à Juíza titular da Vara. No entanto, as informações encontram-se dispersas no sistema de pesquisa, sendo que os processos relacionados aos trabalhadores da construção civil estão em “pastas organizadas” em exercício/ano misturados com outras categorias e ramos de

atividades trabalhistas. Diante dessa dispersão contidas nos acordões, faz-se necessário realizar levantamentos com critérios e leituras dos processos. Os construídos no TRT- Macapá são consequências de recursos instaurados por parte das subempreiteiras, firmas e Empreiteiras (inquirição/inquéritos) ou dos trabalhadores que executaram suas atividades na construção da rodovia.

Ao identificarmos os processos trabalhistas, selecionamos aqueles do marco temporal de 1970-1990. Nesse sentido, buscamos analisar os acórdãos da 8ª região de Macapá, Belém e Ananindeua/PA, apresentados em partes resumidas do processo, com o intuito de tentar compreender os fatos das relações trabalhistas no campo. Eles apresentam resumidamente a origem dos desacordos trabalhistas na construção da rodovia Br-156, assim como as necessidades desses trabalhadores, as greves, as denúncias e as reações dos patrões. Esses documentos nos permitem analisar a criação dos direitos e das legislações trabalhistas.

Fotografia 14-Liberação para o levantamento dos processos trabalhistas no TRT de Belém/PA



Fonte: Acervo do autor.

A fotografia 14 registra a liberação do TRT 8 de Belém do Pará, no dia 27 de outubro de 2022, para o levantamento documental constituído por processos trabalhistas que estão depositados na biblioteca judicial sob a responsabilidade do chefe do Núcleo de Atendimento Aterminal Virtual-NAAV, senhor Afonso Castro Oliveira (Vide fotografia 14) para a liberação

de pesquisa, cuja a guarda legal é atribuída ao senhor Benedito Socorro de Moraes Vila Real do TRT da 8ª Região do PA/AP-Sede do *Arquivo Geral*²⁸⁴, localizada na Rua Cláudio Saunders, nº 1110, Ananindeua PA. CEP 67030-015. Nesse departamento, encontram-se os processos trabalhistas de autos judiciais físicos constituintes da Massa Documental Acumulada (MDA) pelo TRT da 8ª Região do PA/AP no período de 1971 a 1995, oriundos da 1ª Vara Trabalhista a 12ª Varas localizadas na Sede do TRT8.

Em 1941, criou-se a *8ª Região Trabalhista*²⁸⁵ e, na mesma década, havia duas (2) Juntas de Conciliação e Julgamento-JCJ- em Belém (Sede) e Manaus, com jurisdições de poder sobre toda a Amazônia (Pará, Amapá, Amazonas, Roraima, Guaporé e Acre). Já na década de 1980, foi criado o TRT da 11ª Região (Amazonas e Roraima), com sede em Manaus, desmembrado da 8ª Região. Em 1986, foi fundado o TRT da 14ª Região (Acre e Rondônia). Entre 1941 e 1970, os processos trabalhistas de conflitos na Zona Rural do Amapá foram julgados na 8ª Região da 1ª Vara do TRT de Belém do Pará, que abrange os municípios amapaenses e os municípios de Afuá (Pará) e Chaves (Pará).

A comarca de Macapá foi desmembrada do TRT de Belém do Pará no dia vinte e dois de março de 1973, passando a contar com a circunscrição do Amapá. Portanto, a partir de 1974, os trabalhadores da construção civil não precisavam mais ir até a capital paraense para acionar a justiça na defesa dos seus direitos trabalhistas. A instalação da 1ª Vara de Trabalho de Macapá repercutiu em diversos ramos e atividades operárias, principalmente nos trabalhadores da construção civil. Atualmente o *Fórum Trabalhista de Macapá*²⁸⁶ é composto por 8 (oito) Varas Trabalhistas, todas localizadas na capital.

²⁸⁴ O Arquivo Geral da Seção de Gestão Documental é a unidade responsável pelo recebimento dos documentos de arquivo na fase intermediária, por sua guarda e preservação, pelo acesso, por meio da consulta, do empréstimo ou do desarquivamento e a destinação final desses documentos. O envio (transferência ou recolhimento) de documentos ao Arquivo Geral – deve ser precedido de alguns procedimentos de forma a evitar o arquivamento indevido, como segue: 1.1.1. – Classificação dos processos judiciais de acordo com o Plano de Classificação dos Processos Judiciais (Tabelas Processuais Unificadas) e enquadramento na Tabela de Temporalidade de Documentos Unificada da Justiça do Trabalho (Resolução CSJT n. 67/2010); classificação dos processos e documentos administrativos de acordo com o Plano de Classificação e Tabela de Temporalidade dos Documentos da Administração do Poder Judiciário – PCTTDA (item IV, c, da Recomendação n. 37/2011 – CNJ), enquanto não editada regulamentação própria pelo CSJT; 1.1.2 – Análise dos itens da Lista de Verificação para Baixa Definitiva de Autos (Anexo II Res. TRT8 043/2012, somente para os processos judiciais e Lançamento da fase de baixa definitiva nos processos judiciais.

²⁸⁵ Atualmente a 8ª Região tem jurisdição sobre os Estados do Pará e Amapá, com a seguinte estrutura: Na primeira Instância ou Grau: 55 Varas, sendo 19 na sede em Belém. Na segunda Instância ou Grau: Tribunal Pleno com 23 desembargadores, 55 Juizes de 1º grau, titulares das Varas do Trabalho, e 2 Seções Especializadas com 4 Turmas onde cada Turma é composta de 5 Desembargadores. A Justiça do Trabalho possui atualmente 791 servidores na sede e 501 fora da sede, totalizando 1.292 funcionários.

²⁸⁶ A 1ª Vara do Trabalho de Macapá foi criada pela Lei 5.644 de 10/12/1970 e instalada em 22/03/1973; A 2ª Vara do Trabalho de Macapá foi criada pela Lei 8.432 de 11/06/1992 e instalada em 27/10/1995; A 3ª Vara do Trabalho de Macapá foi criada pela Lei 10.770 de 21/11/2003 e instalada em 26/08/2005; A 4ª Vara do Trabalho de Macapá, foi criada pela Lei 10.770 de 21/11/2003 e instalada em 26/08/2005 (Sede da Vara transferida para a cidade de Calçoene a partir de

Ao explorar a *Justiça de Trabalho-JT*, da perspectiva dos trabalhadores e trabalhadoras da construção civil da Br-156, que são objeto de estudo dessa dissertação, aponta-se que as reclamações trabalhistas de ações planejadas ou não pelos primeiros sindicatos, associadas às trocas de experiências entre peões (oas) dos seus conhecimento de “direitos” e deveres e dos motivos que levaram esses operários individualmente procurarem a JT entre 1970 e 1990.

Os processos de reclamações trabalhistas dos operários da construção civil da Br-156 que investigamos começam, portanto, em 1970 até 1973. Eles tramitaram no Fórum da Comarca de Belém, sendo arquivados e transferidos para a Biblioteca do TRT de Ananindeua/PA. A partir de maio de 1974, os processos trabalhistas foram transferidos para o TRT do Amapá e passaram a ser considerados de sua circunscrição em 1975. As demandas e as reivindicações das ações instauradas por esses trabalhadores descrevem vários processos laborais que foram divididos em (3) três grupos de reclamações individuais e coletivas: (1) Processos relacionados aos avisos prévios, demissões sem justa causa e indenizações (FGTS); (2) Processos de horas extras, violação da estabilidade, desvio de função, férias e anotação da carteira profissional e (3) Processos relacionados ao restabelecimento de salários, equiparação salarial, diferenças salariais e assédio.

4.1 Processos relacionados a avisos prévios, demissões sem justa causa e indenizações

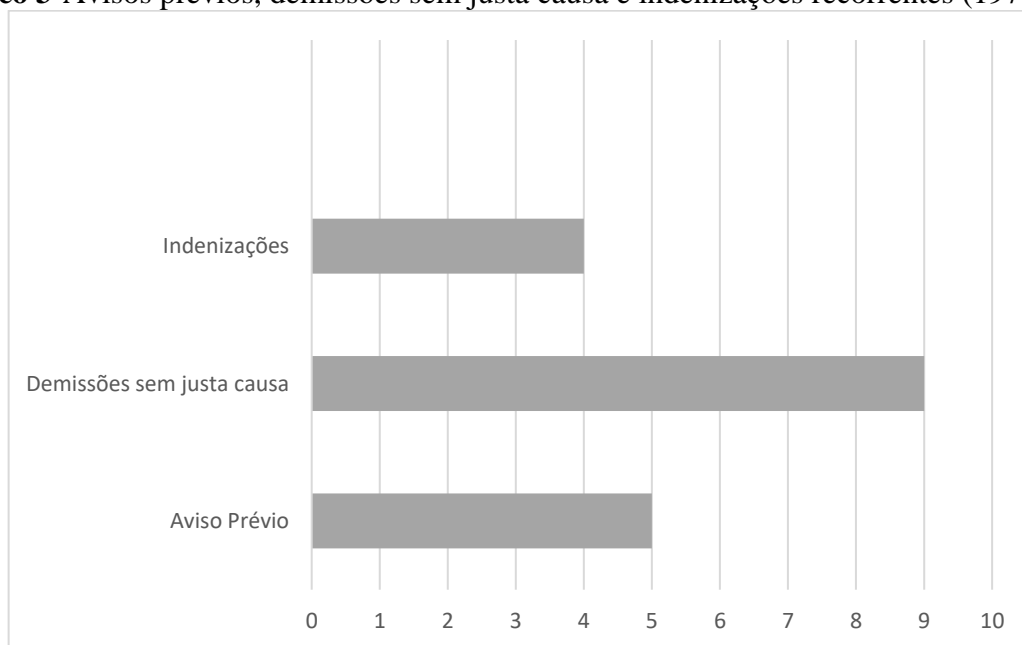
Os processos julgados no TRT da 8ª Região PA/AP de trabalhadores de construção civil da Br-156 permitem identificar os conflitos que foram encaminhados à JT e como os representantes judiciais reagiram diante os aspectos das relações trabalhistas estabelecidas nos canteiros de obras no trecho entre Macapá-Amapá. Foram impetrados 18 (dezoito) processos trabalhistas individuais relacionados aos avisos prévios, demissões sem justa causa e indenizações, sendo que 14 (quatorze) foram impetrados pelos operários e 4 (quatro) foram por operárias em ações de inquéritos. Os processos instaurados nesse marco temporal, que compõem a amostra do TRT, foram julgados, sendo a maioria favorável aos operários e alguns favoráveis às firmas ou patrões. Logo mais, contemplaremos o conteúdo geral das reivindicações apresentadas pelos trabalhadores e trabalhadoras.

Nesse sentido, procuramos analisar qual foi o papel do Estado na relação antagônica entre o capital e trabalho, identificando as reivindicações quanto ao uso da força trabalho de

12/04/2004 – Res. TRT nº 187/2003 e 16/2004); A 5ª Vara de Macapá foi criada pela Lei 12.659 de 05/06/2012 e instalada em 19/12/2013; A 6ª Vara de Macapá foi criada pela Lei 12.659 de 05/06/2012 e instalada em 19/12/2013; A 7ª Vara de Macapá foi criada pela Lei 12.659 de 05/06/2012 e instalada em 19/12/2013 e 8ª Vara de Macapá foi criada pela Lei 8.432 de 11/06/1992 e instalada em 24/06/2013.

forma exploratória nos canteiros de obras, que se tornaram relevantes nessas ações individuais, em sua maioria, composta por homens braçais, serventes, carpinteiros, pedreiros, mateiros, motoristas e outros, o que possibilita pensar nas articulações e estratégias individuais e conjuntas dos trabalhadores e trabalhadoras em relação à JT. Para uma melhor compreensão dos processos instaurados, os 45 (quarenta e cinco) processos laborais foram agrupados de acordo com as reivindicações apresentadas. Nesse primeiro momento, os referentes processos por trabalhadores que acionaram o TRT para reivindicar os seus *avisos prévios*²⁸⁷, demissões sem justa causa e indenizações. No gráfico a seguir constam o número de ações com as pautas citadas anteriormente.

Gráfico 3- Avisos prévios, demissões sem justa causa e indenizações recorrentes (1970-1990)



Elaborado pelo autor. **Fonte:** Adaptado do Acervo do TRT/PA e do TRT/AP.

Era uma sexta-feira, 18 de julho de 1975, no município de Amapá, na localidade do Breu, quando houve a demissão do Geovani Martins Viana, amapaense, 38 anos, agricultor, carpinteiro e casado. Labutou como operário da Empresa Construtora Carmo Ltda. Ele reclamou a JT que não foi comunicado da dispensa e não recebeu o aviso prévio. A

²⁸⁷ O aviso prévio, substancialmente presente nas reclamações, é sintomático da arbitrariedade dos patrões no momento das demissões. Na relação de emprego, ele funciona como a comunicação da rescisão do contrato de trabalho e deve ter a antecedência de 30 dias para os trabalhadores que recebem salários quinzenal ou mensalmente, conforme previsto na Consolidação de Legislação Trabalhista-CLT, no artigo 487. Quando uma das partes resolve rescindir de caráter imediato, desde que não seja por justa causa, deve efetuar pagamento a título de indenização, que será calculado na base de “1 (um) mês de remuneração por ano de serviço efetivo, ou por ano e fração igual ou superior a 6 (seis) meses”. Encontra-se disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Informações detalhadas podem ser consultadas em DELGADO, Mauricio Godinho. XXIX: Término do contrato por ato lícito das partes. Dispensa sem justa causa e dispensa motivada, mas sem culpa obreira. Pedido de demissão pelo empregado. O instituto do aviso-prévio. In.: Curso de direito do trabalho. 16ª Edição. São Paulo: LTr, 2017.

subempreiteira afirmou, por sua vez, pagou o valor, mas, segundo o Tribunal de Justiça do Trabalho, não havia documentos comprobatórios dessa obrigação trabalhista. Seu Geovani teve que procurar o promotor público para relatar os fatos. O processo foi arquivado e a firma foi multada pelo não pagamento do aviso prévio.²⁸⁸

O JT determinou que a empresa pagasse os valores com juros em virtude do atraso do acordo firmado. Em uma quinta-feira, dia 24 de julho de 1975, em depoimento prestado à Juíza, o representante da firma relatou que esqueceu de entregar os recibos de pagamentos e informou que pagara os vencimentos salariais de acordo com a data firmada no “contrato”. No entanto, os recibos anexados no processo mostraram uma contradição nos relatos do representante do empregador. A Juíza conciliadora definiu que por motivo de força maior, o carpinteiro tinha direito ao aviso prévio e aos valores dos vencimentos salariais devido aos atrasos de pagamentos mensais.

No dia 03 de agosto de 1984, na sala de audiência do TRT/AP, realizou-se a audiência entre a Firma Comercial Mato Grosso Ltda e o seu empregado Ciriaco Rodrigues dos Santos, maranhense, 44 anos, agricultor, cortador de madeira e casado. O processo descreve que Ciriaco labutava no trecho entre a agrovila de Porto Grande e Ferreira Gomes. O trabalhador relatou que teve seu contrato rescindido sem aviso prévio, o que o deixou muito triste, sendo que foi avisado com poucos dias de antecedência sobre seu desligamento. Ele denunciou para o juiz de conciliação que além do ofício de cortador de madeira, desempenhava no campo agrícola (lote de terra da própria empresa), localizado em Ferreira Gomes, as atividades de plantação de feijão, mandioca e arroz, com o uso de machado e enxada. O magistrado multou a firma em dois crimes: O primeiro pelo desvio de função do operário, e o segundo por não comunicar a antecipação do aviso, o que é considerado algo negativo, já que, do contrário, ele teria tempo para buscar um novo trabalho.²⁸⁹

No dia 11 de março de 1986, no município do Amapá, na localidade de Cujubim a trabalhadora Estelita de Souza Gomes, paraense, 42 anos, cozinheira e casada, que labutava como cozinheira na Firma Estacon Engenharia S/A, que tem sua sede situada à Rua Minas Gerais, em Macapá, afirmou que seu chefe imediato e responsável pela pavimentação dos trechos rodoviários, Senhor Clidio Paiva da Silva, determinou que ela executasse as funções de servente e cozinheira. Estelita não aceitou a conjuntura estabelecida e resolveu negar ambas funções. Dessa forma, a firma a dispensou sem cumprir o aviso prévio.²⁹⁰

²⁸⁸ TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 229/1975-4-18/07/1975.

²⁸⁹ TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 837/1984-1 03/08/1984.

²⁹⁰ TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 146/1986-7 11/03/1986.

No processo relacionado à trabalhadora Estelita e a firma Estacon S/A, podemos observar que havia desvio de função. Por outro lado, a operária mostrou resistência em não aceitar a determinação do representante legal, o que influenciou significativamente em seu afastamento do trabalho. Cabe destacar que, nesse caso, a empregadora demonstrava que não cumpria o regimento trabalhista pelo fato de cumprir duas funções numa jornada de 40 horas/semanais. De acordo com arquivos processuais, nos relatos de duas (02) testemunhas, a condição da assalariada era precária e o cálculo de salário tinha como medida o desempenho das duas funções trabalhistas. Tais condições não a favoreciam. Após a conciliação entre as partes, a firma foi obrigada a pagar os valores indenizatórios e de multas pelo desvio de função trabalhista e pelo não pagamento do aviso prévio.

Guilhermina Pinheiro dos Santos, paraense, 51 anos, cozinheira, casada, residente em Porto Grande, labutou na Firma Estacon S/A levando as refeições dos trabalhadores que estavam no canteiro de obra, da construção de uma residência para os servidores da *Superintendência de Campanhas de Saúde Pública-SUCAM*²⁹¹, na agrovila de Porto Grande. Ela questionou que a empresa deveria possuir uma copa e cozinha. O fato foi testemunhado por vários trabalhadores e foi marcado por ofensas tanto da parte da cozinheira como do engenheiro civil responsável pela obra. Essa reivindicação motivou a sua demissão sem cumprir o aviso prévio. Conforme analisado no processo, o representante argumentou que a funcionária foi demitida devido aos constantes atos indisciplinados.²⁹²

Embora não se trate de um processo de reclamação trabalhista de terraplenagem e abertura de rodovias, existe nos autos do TRT/AP a denúncia de que a Estacon S/A “recrutava” os mesmos trabalhadores ou de empresas terceirizadas. Justifica-se ainda que o próprio órgão da SUCAM ficava a aproximadamente 2 Km entre a Rodovia Br-156 e a Rodovia Br-210. Mesmo com a prova testemunhal, o inquérito foi julgado improcedente na JT de Macapá. A trabalhadora ainda solicitou que o representante da SUDAM, o Senhor Elias Sefer, citado no processo, testemunhasse a seu favor, pois, o mesmo presenciou o conflito que motivou a sua saída. No entanto, o servidor da SUDAM não participou da audiência, justificando que não estava presente no momento da discussão. Esse caso descreve que alguns julgamentos eram desfavoráveis em parte ou totalmente aos trabalhadores da construção civil principalmente

²⁹¹ Órgão que resultou da fusão do Departamento Nacional de Endemias Rurais (DENERu), da Campanha de Erradicação da Malária (CEM) e da Campanha de Erradicação da Varíola (CEV), a Fundação herdou experiência e conhecimento acumulados ao longo de várias décadas de atividades de combate às endemias de transmissão vetorial, que transformaram a Sucam no órgão de maior penetração rural no país. Sua estrutura operacional estava presente em todos os Estados brasileiros.

²⁹² TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 167/1985-1 27/05/1985.

quando a empresa/empreiteira mantinha uma boa relação com os representantes políticos amapaenses, os quais davam resultado favorável no TRT, não fornecendo à trabalhadora o direito de recurso.

João Leonel de Vasconcelos, piauiense, 44 anos, servente, casado, residente em Macapá, labutou como braçal na Construtora Walter do Carmo e teve sua admissão no dia 27 de março de 1971. Seu primeiro trabalho foi executado na abertura de um ramal na Colônia do Matapí. Já em 1972, realizou, ao longo da estrada, no trecho Cujubim-Breu, o serviço de pedreiro. A sua demissão ocorreu pelo encerramento do convênio entre a firma e o GTAP, já que estava prevista no momento do recrutamento, porém a empresa não pagou o aviso prévio. Em seu processo de reclamação trabalhista contra a construtora, constava que o operário havia sido contratado para desempenhar serviços braçais e que, a partir de 1972, passou a atuar como profissional de pedreiro, recebendo o salário mensal de NCr\$ 250,00, de acordo com a tabela salarial de construção civil do GTFAP. Esse valor era referente aos vencimentos de peões/braçais. A remuneração citada não deixava o trabalhador satisfeito, mas, ele preferia não reivindicar com medo de ser demitido. O trabalhador declarou em seu depoimento que deveria receber os mesmos valores de outros pedreiros e carpinteiros, isto é, remunerações que variavam de NCr\$ 300,00 e NCr\$ 330,00.²⁹³

Entendemos que essa informação traz algo maior na relação de trabalho e no desenvolvimento das formas de controle e dominação presentes nessa interação entre operário e patrão: *o medo*. No que se refere ao mercado de construção civil, na rodovia da Br-156, os critérios de pagamentos, atrasos salariais e desvios de funções eram elementos do cotidiano que podiam ou não provocar conflitos, nesse caso, o reclamante deixa claro que estava sendo enganado, exatamente pelo medo de perder o emprego e “aceitavam” as formas de contratação, as condições de labuta, bem como a sua cultura itinerante do deslocamento contínuo e a busca por emprego e de terras. Esses trabalhadores eram denominados como *peões de trechos*. O texto da ação trabalhista dessa reclamação fornece alguns elementos essenciais para a compreensão da estrutura jurídica no período militar na Amazônia especialmente quando mostra indicativos desfavoráveis que implicavam na vida da classe trabalhadora o desvio de função e a fragilidade sindical.

No dia 07 de fevereiro de 1972, o senhor Figueiredo Guedes, maranhense, 27 anos, agricultor, carpinteiro e mestre de obra, casado, procurou o TRT do PA/AP na jurisdição em Macapá para denunciar a firma em que executava suas atividades laborais. Figueiredo labutou

²⁹³ TRT da 8ª Região de Ananindeua/PA-Processo Trabalhista de número 478/1985-1 27/05/1985.

na Empresa Terceirizada Reta Construção Ltda, em Ferreira Gomes, na abertura de ramais na Localidade de Paredão e foi contratado para exercer a função de mestre de obra. Em seu depoimento, relatou que sua demissão foi motivada pelos constantes desentendimentos com o encarregado da obra e que não cumpriu aviso prévio. Segundo o operário, a carteira de trabalho seria assinada após três meses de experiência. Figueiredo foi admitido no dia 04 de março de 1969 e foi demitido no 11 de outubro de 1971.²⁹⁴

Munidos de um advogado, a Empresa Terceirizada Reta Construção Ltda justificou que a folha de pagamento, a partir de 1970, era de um empreendimento específico de abertura de ramais e estradas, com a responsabilidade da *Empresa Ecel*²⁹⁵. Esta dispunha de credencias para o recrutamento de operários para executar três obras, a construção da Hidrelétrica do Paredão, a abertura do Ramal do Cupixi e a Terraplenagem da rodovia Br-156. O advogado do empregador (Reta Construção) se posicionou afirmando que foi comunicado ao Senhor Figueiredo Guedes que ele seria demitido.

Em 4 de março de 1974, a Junta de Conciliação e Julgamento de Belém registrou a reclamação do senhor Edson do Rosário, paraense, 45 anos, caçambeiro, solteiro, residente em Macapá, contra a Construtora Carmo Ltda, representada pelo próprio proprietário Walter do Carmo. Na disputa judicial, o operário estava querendo “o pagamento do aviso prévio e danos psicológico” no valor total de Cr\$ 1.150,00 pelo trabalho realizado como motorista entre 1972 e 1973. Nos autos, o trabalhador informou que solicitou da firma um afastamento de 03 (três) dias para se recuperar de uma inflamação na garganta, mas que o encarregado da obra negou o pedido. A reação do trabalhador foi se afastar por conta própria para o tratamento da doença. Em seu retorno, após 7 (sete) dias de afastamento, a firma o demitiu sem cumprir o aviso prévio. Em contramão, a empresa alegou que, durante as atividades, o trabalhador foi afastado do canteiro de obras por 02 (duas) vezes pelo seu comportamento no ambiente laboral, por não cumprir seus deveres como operário.²⁹⁶

Geovani Martins Viana, Ciriaco Rodrigues dos Santos, Estelita de Souza Gomes, Guilhermina Pinheiro dos Santos, João Leonel de Vasconcelos, Figueiredo Guedes e Edson do Rosário, conforme constatamos nos processos trabalhistas, tornaram-se alvos das empresas e empreiteiras da construção civil. Podemos concluir que, nas audiências de conciliações, os

²⁹⁴ TRT da 8ª Região de Ananindeua/PA-Processo Trabalhista de número 14.669/72-07/02/1972.

²⁹⁵ Em 1966, após concluído os estudos, a CEA reiniciou a obra com a empresa ECEL e a Eletroconsult fiscalizadora da obra no período de 1966 a 1971. O projeto sofreu várias vezes paralisação. Por esse motivo, em 1 de agosto de 1971 foi criada a superintendência da Eletrobrás, sob a sua supervisão permitindo ainda em 1975 que a primeira etapa da obra entrasse em conclusão, entrando em operação comercial em Macapá em janeiro de 1976.

²⁹⁶ TRT da 8ª Região de Belém/PA-Processo Trabalhista de número 12.267/1974-04/03/1974.

representantes legais das firmas alegavam que as prováveis denúncias de não pagamento de aviso prévio e demissões sem justa causa eram formas que trabalhador utilizava para prejudicar os donos das firmas perante a JT. Geralmente esses trabalhadores eram indisciplinados por não seguirem as normativas trabalhistas. Em segundo lugar, os advogados tentavam desqualificar a força trabalho daqueles que ousavam denunciar, utilizando argumentos que eram “rebeldes”, “enrolados” ou “malandros”.

A dispensa do trabalho era um modelo estratégico daqueles que tentavam enfraquecer os possíveis futuros processos trabalhistas. Para os trabalhadores, em alguns casos, as empreiteiras utilizavam-se de perseguições morais, assédio, caracterizado pela humilhação sofrida no canteiro de obras, inibindo o operário de procurar a JT, bem como, persuadir testemunhas, companheiros de trabalho ou representantes do governo para não comparecerem às audiências. Outro aspecto importante eram as condições de trabalho e a vida nos trechos da Br-156, que, conforme vimos no segundo capítulo, eram precárias, expondo o/a trabalhador ao risco de doenças e acidentes. Logo, o trabalhador não aceitava ser dispensado da firma por motivos de doenças, como, por exemplo, a malária.

Nesse contexto, podemos citar o senhor Ivan Saldanha Fernandes, maranhense, 28 anos, pedreiro, solteiro, residente na localidade de Breu, no município do Amapá, que labutou na Sanecir Ltda, na construção de um muro do posto de saúde. Ele foi admitido no dia 04/04/1988 e demitido no dia 06/09/1990. Seu Saldanha reclamou que ele (Ivan), foi demitido por ter faltado 03 dias no trabalho por estar com muitas náuseas e dor de cabeça, no entanto, ele afirma que justificou ao mestre de obras, o qual não aceitou a justificativa. O operário reivindicou seus direitos numa batalha judicial, relatando que foi constrangido e sofreu assédio durante dois anos e dois meses de labuta e que, dentre esse tempo, por várias vezes, ficou em estado doentio.²⁹⁷

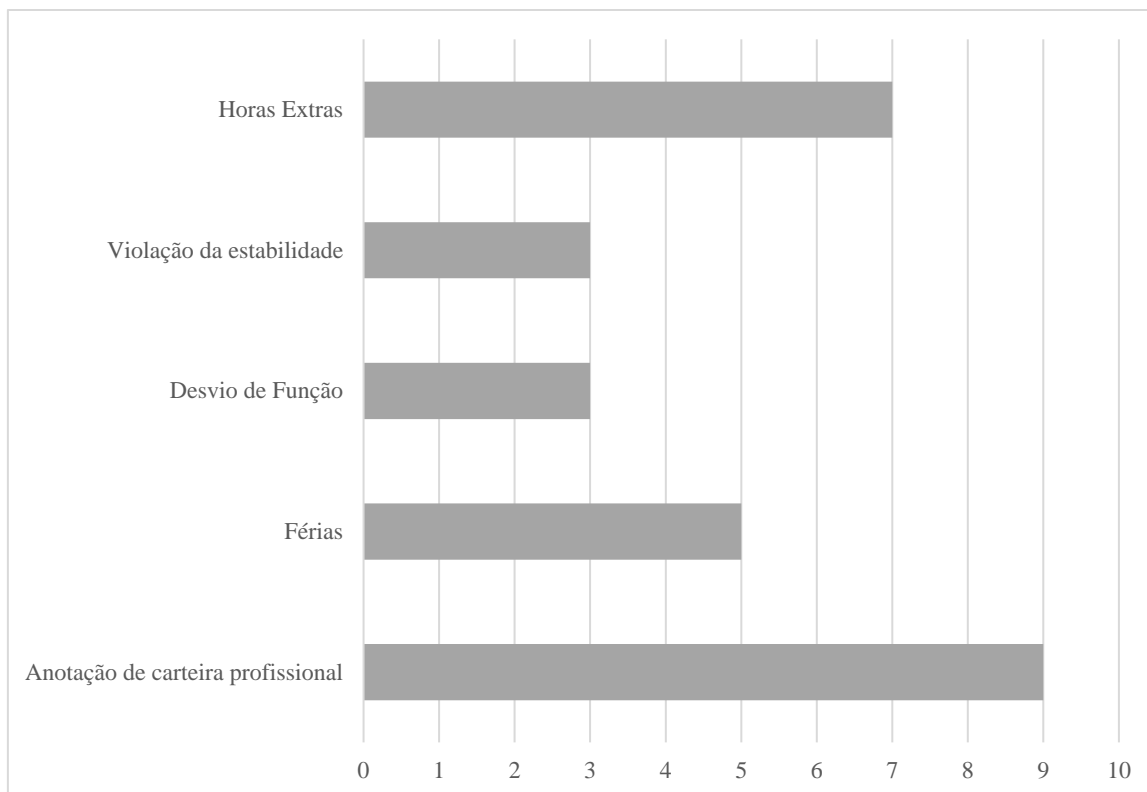
4.2 Processos de horas extras, violação da estabilidade, desvio de função, férias e anotação da carteira profissional

Os Processos trabalhistas solicitavam e reivindicavam o pagamento de horas extras, violação da estabilidade, desvio de função, férias e anotação da carteira profissional, tudo isso expressava as lutas dos operários nas relações de trabalho no canteiro de obras, com a participação de diversos atores sociais, entre eles, trabalhadores/as, testemunhas, advogados, representantes políticos, firmas e patrões, que se apropriaram do poder e do não cumprimento

²⁹⁷ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 22.245/1990-13/11/1990.

da legislação trabalhista. Os processos discutidos nesta subseção relatam as versões, negociações, sucessos e insucessos daqueles que executaram as obras na construção da Br-156.

Gráfico 4-Processos de pagamento de horas extras, violação da estabilidade, desvio de função, férias e anotação da carteira profissional (1970-1990)



Elaborado pelo autor. **Fonte:** Adaptado do Acervo do TRT/PA e do TRT/AP.

O gráfico de nº 4 que se segue é o mesmo modelo que utilizamos na subseção anterior, ainda assim, optamos por repeti-lo para explorar as informações que ele fornece sobre os processos registrados relacionados aos conflitos, legalidades e ilegalidades no campo. Foram analisados 27 (vinte e sete) processos impetrados por trabalhadores no TRT PA/AP da 8ª Região da 1ª Vara de Trabalho, sendo 7 (sete) de horas extras, 3 (três) de violação de estabilidade, 3 (três) desvio de função, 5 (cinco) férias e 9 (nove) de carteira de profissional com negociações vantajosas e desvantajosas para os operários/as. Em números absolutos, o não pagamento de horas extras e férias são as demandas que mais aparecem nos TRT's, principalmente nos processos que denunciavam a política salarial adotada pela administração militar da Amazônia, apoiada nas ilegalidades das empreiteiras que burlavam os direitos dos

trabalhadores da construção civil no campo amapaense. Segundo Edmilson Costa²⁹⁸, “não é exagero afirmar que nos 21 anos de autoritarismo os ricos ficaram muito mais ricos e, relativamente, os pobres ficaram muito mais pobres.”

Clodoaldo Nascimento Favacho, amapaense, 31 anos, mecânico, solteiro, residente em Macapá, labutou na firma Estacon /SA e reclamou do não pagamento de horas extras no dia 10 de junho de 1987. O operário foi contratado conforme o registro do CTPS, no dia 08 de maio de 1985, para exercer a função de mecânico de Cr\$ 155.413,00 por mês na abertura da rodovia próxima ao Distrito do Aporema. De acordo com o processo, o senhor Clodoaldo laborava no setor de manutenção dos veículos e equipamentos pesados durante o dia e a noite executava o trabalho de fiscalizar o local de trabalho, mas que não havia hora extra. Ele reclamou ao TRT de Macapá que atuava das 7h30min às 12h00min, das 13h00min às 17h00min e 18h30min às 6h30min (em dias permutados). Na audiência, o representante da reclamada, alegou a JT que, no momento da contratação, o operário se “ofereceu” para exercer outra função no canteiro de obras, isto é, a de vigilância noturna e que a hora extra era paga fora do contracheque no valor de Cr\$ 1.000,00 por hora com um total Cr\$ 12.000,00 por cada noite de trabalho. O reclamante declarou na audiência que: “ganhava metade de um salário mínimo, e que as horas extras do serviço noturno, era apenas uma gratificação de Cr\$ 36.000,00, que correspondia apenas três noites de trabalho”.²⁹⁹

O resultado final da audiência mostrou-se favorável ao operário em duas conquistas, o pagamento da hora extra e a multa em relação ao salário mínimo, o qual, de acordo a tabela salarial, a empreiteira deveria pagar por mês trabalhado um valor de Cr\$ 330.000,00, mais as horas extras por horas/trabalho. Logo, a JT de Macapá julgou procedente ao operário, determinando que a firma pagasse o piso salarial do mecânico de acordo com a tabela, além das multas pelo não pagamento das horas extras.

No dia 22 de julho de 1988, o colegiado da primeira Vara do Trabalho de Macapá reuniu-se para a audiência de reclamação do trabalhador Dejaci de Jesus Oliveira, maranhense, 49 anos, posseiro, casado e residente na comunidade do Cedro em Tartarugalzinho, que labutou como carpinteiro entre 04 de janeiro de 1986 até 22 de setembro de 1987. Segundo que foi analisado nos documentos, a firma não pagou as horas extras, destacando os seguintes termos: labutava das 8h30min às 12h30min, das 13h30min às 17h30min e, em dias alternados, cumpria 02 (duas) hora extras. Ainda em relação ao salário que constava no termo do contrato, a empresa

²⁹⁸ COSTA, Edmilson Silva. *A política salarial no Brasil, 1964-1985: 21 anos de arrocho salarial e acumulação pré-datória*. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1996, p. 23.

²⁹⁹ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 14.812/1987-10/06/1987.

pagaria as horas extras e o auxílio alimentar. A empresa, ainda assim, contestou dizendo que todas os benefícios e direitos trabalhistas foram pagos, apresentando os documentos em cópias autenticadas de comunicação de dispensa, aviso prévio e recibos de horas extras. O desfecho do processo foi que as partes resolveram conciliar nas seguintes bases: a empreiteira pagará ao senhor Dejaci a importância de Cr\$ 333.220,00 (Salário mínimo) com vencimento até o dia 22 de setembro de 1988, sob a pena de 12% em caso de não cumprimento.³⁰⁰

Em 1987, após concluída a construção de uma casa de farinha, nas margens da Br-156, próxima ao Distrito do Itaubal do Amapá, o senhor Casemiro Sena da Cruz, amapaense, 46 anos, pedreiro, residente em Macapá, alegou que recebia um salário mensal de Cz\$ 1.368,00 e horas extras, mas que os valores acordados não estavam calculados nas parcelas indenizatórias, assim como as horas extras não foram inclusas na quitação de seu direito trabalhistas. O reclamante em audiência assistido pelo Juiz de Trabalho relatou que prestava serviço não somente nessa obra, mas também como caseiro na propriedade do engenheiro da obra e que essa relação trabalhista era paga através do aluguel de uma moradia “cedida” pelo patrão, entretanto, o operário não teve respaldo legal para comprovar se era contratado para a função de caseiro. Dessa forma, foram juntadas nos autos que a firma apenas deixou de pagar as horas extras, de acordo com o levantamento do setor financeiro da firma.³⁰¹

Gideon Santos do Rosário, maranhense, 37 anos, motorista de caminhão, solteiro, residente no ramal de Tartarugal Grande, no município do Amapá, reclamou que não recebeu horas extras e que não foi assinada a sua CTPS durante o carregamento de madeira entre os trechos do ramal do Entre Rios e a Br-156. O trabalhador alegou ainda que, durante a labuta, entre 04 de janeiro de 1985 até 12 de outubro 1989, transportava madeira ilegal, de terras que pertenciam aos posseiros locais e que, ao ser demitido, afirmou que existiam indícios de que a firma ameaçava moradores locais para “liberação de corte de madeira”.³⁰²

No processo entre Gideon Santos do Rosário e a empresa haviam posições antagônicas que resultaram em ambas propostas conciliatórias. A firma, por intermédio do seu advogado constituído na folha 349 desse processo, apresentou a contestação escrita (fls. 320/342, sustentando a total improcedência da ação. A reclamante denunciou em audiência que a empresa fazia ameaça aos posseiros dessa região como forma de mascarar as relações de violência e a exploração de madeira ilegal. O processo foi instruído com depoimento das partes e testemunhas (fls.355/358). O operário teve como testemunha um posseiro que era

³⁰⁰ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 2258/1988-22/07/1988.

³⁰¹ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 1274/1987-07/11/1987.

³⁰² TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 3159/1990-22/10/1990.

representante dos moradores da região da Ponto do Socorro no Amapá. Segundo esse representante dos lavradores, “várias vezes resistimos o avanço das máquinas e de operários, mas, geralmente, as denúncias não eram analisadas pela polícia local e nem pela justiça, fizemos 03 (três) abaixo-assinados, esse rapaz era obrigado buscar a madeira pelo seu patrão”.

O presente processo entre Gideon Santos do Rosário e a firma durou aproximadamente 11 (meses), no qual, ambas as partes contestavam os resultados parciais. Consta nas fls. 413/456 a manifestação do representante legal do trabalhador acerca dos documentos juntados, com as contestações e depoimento da testemunha. Podemos concluir que o depoimento do posseiro, a pedido do operário, contribuiu para que as autoridades judiciárias compreendessem as lutas travadas e a exploração trabalhista no campo. A conclusão deu-se favorável com a proposta conciliatória de multa pelas irregularidades de rescisão contratual, multa pela não assinatura da CTPS e multa do art.477, inciso 8º da CLT.

Isaías Leite Dias, maranhense, 42 anos, posseiro, servente e casado, trabalhou entre 05 de fevereiro de 1981 e 30 de março de 1983, recorreu a JT da 1º Vara do Trabalho de Macapá, denunciando a empresa Cr Almeida Ltda pelo não pagamento das férias proporcionais do ano de 1982 e 1983. O trabalhador labutava no corte de toras e na operação de instalações e construções de pontes de madeiras com vias tradicionais e penetração de rios, atividade em que raramente a firma permitia repouso durante o final de semana. Ele declarou ainda que era obrigado a fazer “clareiras” em locais de difícil acesso para as derrubadas de árvores. Em seu depoimento, deixou claro as denúncias de não cumprimento das leis trabalhistas e coação.

“Após trabalhar três anos na Cr Almeida, não tive direito as férias e a CTPS não foi assinada, eu trabalhava em locais de alto risco, buscando a qualidade de tora para o uso nas pontes, em áreas de grandes obstáculos para navegação e penetração da floresta, por causa dos rios e cachoeiras. O patrão falou que, eu iria ganhar um valor extra com a exploração do produto, eu não tinha casa para morar, eu vivia com dois primos que vieram do Bacabal, e estavam morando em um barraco em Ferreira Gomes. Após, se demitido, procurei o patrão para exigir as minhas férias, mas, ele disse, que era para mim procurar a justiça, que ele sabia que iria vencer o processo judicial.³⁰³”

O processo de Isaías Leite Dias apresenta, de maneira geral, as reações de alguns patrões, advogados de empregadores e de empresas do setor da construção civil, adotadas através da coação de trabalhadores e trabalhadoras. Destacamos, agora, as denúncias de sucessivas advertências, ameaças de demissões, assédios morais e suspensões por não

³⁰³ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 4537/1983-09/09/1983.

cumprirem as “normas e as atividades laborais diárias” impostas pelas empreiteiras e, alguns casos, os representantes legais justificavam, em suas defesas, que muitos trabalhadores eram demitidos por não se enquadrarem no regime interno dos canteiros de obras, exemplo, não possuíam disciplina ou tinham pouca produtividade nos serviços diários.

O depoimento do operário indica que nem sempre a JT funcionava no sentido de reprimir e punir os patrões. As estratégias nas audiências pelos representantes legais de empresas eram utilizadas para alterar as denúncias apresentadas pelos operários. As empresas exigiam um ritmo de produtividade para determinado grupo de trabalhadores, empurrando-os para os canteiros de obras em meio a floresta, rios, lagos e locais de difícil acesso com a finalidade de cumprir o convênio de contratação. Aqueles que não atingiam os resultados favoráveis eram desligados.

No processo acerca da demissão de Maria Rosa Morais de Oliveira, maranhense, 33 anos, cozinheira, casada, encontramos o depoimento que ela trabalhava 8 horas por dia nos barracos instalados nas margens da rodovia entre 1979 e 1981, com a responsabilidade de fazer as refeições. A trabalhadora labutava em diferentes pontos da rodovia e de ramais, que vinham sendo abertos para terraplenagem, e tinha a responsabilidade de acordar às 5 horas da manhã para o preparo da alimentação e que, durante três anos de serviços dedicados à empresa, sua carteira profissional não foi assinada. De acordo com o representante legal da firma, a operária estava ciente que a condição do seu “contrato” era na diária e não no salário mensal, com os horários de 7h30min às 11h30min e 13h30min às 17h30min e que, no sábado, ela se recusava a trabalhar nos 2 (dois) horários³⁰⁴.

Os processos de Isaiás Leite Dias e de Maria Rosa Morais de Oliveira são apenas 02 (dois) dos 09 processos de ações trabalhistas relacionados a não assinatura da carteira profissional catalogados no TRT de Macapá, entre os anos de 1980 e 1990. Em um levantamento desses processos, chegou-se à conclusão de que, entre esses, apenas 06 (seis) chegaram a um acordo entre as partes, e que o juiz homologou o resultado. Nos outros 03 (três), não houve acordos de conciliação, sendo 02 (dois) favoráveis aos patrões e 01 (um) procedente a um trabalhador braçal, o que resultou em multas indenizatórias por não comparecer ao julgamento.

³⁰⁴ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 739/1982-08/04/1982.

4.3 Processos relacionados ao restabelecimento de salários, equiparação salarial, diferenças salariais e assédio

Dos 20 (vinte) processos trabalhistas relacionados ao restabelecimento de salários, equiparação salarial e diferenças salariais dos trabalhadores da construção civil da rodovia Br-156 que constestavam seus direitos trabalhistas perante a Justiça do Trabalho, 03 (três) resultaram em processos coletivos e 05 (cinco) em processos individuais relacionados aos atrasos salariais, sendo que em um dos processos que não houve o comparecimento do empregador, resultando no arquivamento e multa. Em relação à equiparação salarial, as reivindicações formam apenas 03 (três), os processos de diferenças salariais somam apenas 05 (cinco) e, por último, os processos 04 (quatro) de assédio, sendo 03 de assédio de danos morais e 01 (um) de danos materiais, conforme indicado na (Tabela 5).

Tabela 5-Processos relacionados ao restabelecimento de salários, equiparação salarial, diferenças salariais e assédio.

Nº	Principais reivindicações dos trabalhadores (Processos)	Nº de reivindicações	Percentual
01	Salários e atrasos salariais coletivos	03	15%
02	Salários e atrasos salariais individuais	05	25%
03	Equiparação salarial	03	15%
04	Diferenças salariais	05	25%
05	Assédio/Danos Morais	03	15%
06	Assédio/Danos Materiais	01	5%
	Total de Processos Trabalhistas	20	100%

Elaborado pelo autor. **Fonte:** Adaptado do Acervo do TRT/PA e do TRT/AP, 2022.

Dessa análise preliminar, destacamos que os 03 processos coletivos em que houve a presença de ambas as partes nos julgamentos, inferimos que, na ampla maioria dos casos, os operários /as que entravam com ações reivindicando atrasos salariais, os resultados foram procedentes, com ações reparatórias e indenizações.

A reclamação pelos atrasos salariais eram mais recorrentes nos processos analisados (40%). Existem várias formas de ilegalidades no que se refere às reivindicações dos trabalhadores/as da rodovia pelos salários e atrasos salariais. A suspensão de contrato, desvio de verbas, a não conclusão de obras anteriores eram algumas delas, como nos casos das construtoras que paralisavam de forma total ou parcial, devido à demora dos repasses do DER/Amapá para as subempreiteira e empreiteiras. Outros casos são aqueles em que a JT

bloqueava ou penhorava os bens materiais ou financeiros pelas ilegalidades de pagamentos das verbas rescisórias. Outra ilegalidade eram os assédios morais/materiais. Esta merece nossa atenção especial nesta última subseção do capítulo 4.

Em 1986, Flávio Lopes da Silva, amapaense, 28 anos, servente, casado, reclamou na JT sobre os descontos indevidos praticados no recibo de pagamento mensal pela firma. No processo, o trabalhador alegou que havia duas ilegalidades, a primeira, o não pagamento dos sábados e domingos trabalhados e, a segunda, estava relacionada à redução salarial devido à suspensão das obras. O operário labutava de segunda-feira aos domingos como servente de construção civil, atividade em que a jornada de trabalho diária girava em torno de 9 horas e não havia banco de horas. Segundo o operário, a empresa, durante em 1984 e 1985, havia demitido vários trabalhadores sob a alegação de redução do quadro pessoal que se deu pelo fato do Governo do Amapá, na responsabilidade da SOSP/GTFAP, não repassar os valores dos convênios à construtora vencedora que, por sua vez, não repassava à empreiteira. Essa obra foi paralisada três vezes em dois anos, sendo que firma adotou a estratégia de colocar os trabalhadores para executar as atividades de segunda-feira aos domingos, o que culminava em descontos indevidos e tensões no canteiro de obras. O operário, em seu depoimento, ressaltou que os descontos dos trabalhadores foram repassados para um proprietário de um lote que liberava a exploração de madeiras que seriam utilizadas nas obras de ramais³⁰⁵.

Outro caso de desconto indevido foi praticado pela direção do INCRA/Tartarugalzinho contra o Fábio Antônio Pinheiro Marques, maranhense, 37 anos, braçal, agricultor, solteiro, residente em Tartarugalzinho, que labutou na abertura da Br-156, ligando os ramais dos futuros assentamentos agrários. Ele foi designado como servente de estrada. Ao pagar os salários dos trabalhadores referentes aos meses de abril, maio e junho de 1988, o órgão federal descontou o vale-salário antes mesmo de pagar os valores inseridos nos contracheques. O processo judicial, no termo de audiência, teve várias contestações orais e escritas pelas partes como: cópias documentais, testemunhas, outros operários e advogados. O superintendente do INCRA/AP disse que a reclamante recebeu os respectivos meses de vale-salário e assinou o contrato “concordando” que os valores seriam passados no dia 15 de cada mês e que, no final dos meses, seriam descontados todos os valores devidos, assim como benefícios trabalhistas. Conforme verificamos na leitura do processo, o mestre de obra contratado pelo INCRA não pagou o adicional de insalubridade e não havia documentos comprobatórios do vale-salário³⁰⁶.

³⁰⁵ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 4482/1986-22/09/1986.

³⁰⁶ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 3639/1989-08/08/1989.

Sobre a questão de salários e atrasos salariais, um grupo de três serventes, representado pelo Sindicato dos Trabalhadores do Município de Macapá-STMM, abriu ação contra uma empresa, devido aos atrasos de pagamentos salariais do primeiro semestre de 1982. O processo tinha como objetivo as diferenças de horas extras, danos materiais e atrasos salariais. Os serventes labutavam em diferentes trechos da rodovia e tinham a responsabilidade de fazer a operação de tapa-buracos em estradas vicinais e manutenção de estradas rurais, além de fiscalizarem a execução de todo serviço diário. Segundo eles, o trabalho diário era do ramal da Fazenda Modelo, no Distrito do Aporema até a entrada da Br-156 com um percurso de 33 Km e jornada de 12 horas por dia. O relatório processual ressaltava ainda que os reclamantes, representados pelo advogado do sindicato, requeriam as multas pelos atrasos de pagamentos, horas extras e danos materiais³⁰⁷. A reclamante apresentou contestação escrita nos seguintes termos:

“No mérito, os três serventes na ação de reclamantes, a empresa deve pagar através de multas pelo atraso de pagamentos, bem como, pagar os juros em cima do salário mensal. Quanto ao horário, os serventes requerem o pagamento de horas extras e mais multas diárias por cumprirem 4 horas por dia. Ainda acima, os trabalhadores solicitam no rito sumaríssimo os valores pelos danos materiais causada pela jornada trabalhista e do cotidiano do canteiro de obras que beneficiavam apenas o patrão da empresa, e que os operários em lesados diariamente. Dessa forma, a contestação trouxe aos autos todos documentos que apresentam várias ilegalidades da reclamada”³⁰⁸.

Novamente em 1984, o STMM atendeu uma demanda de irregularidades de uma empresa que, após demitir 8 (oito) trabalhadores, não apresentou nos termos legais os valores adequados das verbas rescisórias. No depoimento, os/as operários/as apresentaram algo semelhante analisado nos autos tal qual a cobrança da empresa para que os trabalhadores “contratados” trouxessem suas próprias ferramentas de trabalho. Alguns trabalhadores se recusaram a atender a ordem da empreiteira. Eles pediram demissão com direito a aviso prévio e a salários base de acordo com as respectivas funções, sendo 02 (dois) pedreiros, 02 (dois) carpinteiros, 02 (dois) serventes, 01 (um) mecânico e 01(um) tratorista. A reclamada apresentou contestação oral, dizendo que os trabalhadores, em “acordos coletivos” no canteiro de obras, resolveram “aceitar” a demissão sem justa causa e sem o cumprimento de aviso prévio. Mas a reclamante alegou que os valores não estavam como foram acordados e que a firma deveria pagar os valores referentes aos avisos prévios.³⁰⁹

³⁰⁷ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 46239/1984-03/02/1984.

³⁰⁸ Contestação Oral e Escrita por parte da Reclamante do Termo de Audiência-Rito Sumaríssimo, com a presença do Juiz Classista Empregados, Juiz Classista Empregadores, Juíza do Trabalho, Reclamantes e Reclamada.

³⁰⁹ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 44281/1984-20/11/1984.

Interessante notarmos que, nos processos coletivos e individuais, as firmas apresentavam em suas defesas que as dispensas e as demissões de operários/as davam-se por vários motivos, principalmente pela falta de disciplina e pelo não cumprimento da jornada de trabalho. Como exemplo, citamos o caso do senhor Eugenio Gomes Teixeira, amapaense, 42 anos, carpinteiro, agricultor, residente na Vila Cujubim, no município do Amapá, que entrou com uma ação trabalhista pedindo a revisão do salário mínimo, a equiparação salarial e o aviso prévio. Esse processo foi movido contra a Sanecir Ltda, na construção e terraplenagem da Br-156, próximo ao município do Amapá, em direção ao Oiapoque. O advogado da reclamante ponderou que o trabalhador braçal labutava nas atividades básicas da construção civil na floresta (o corte de árvores e aberturas de matas) para a construções de ramais, iniciadas em 1986, durante 11 horas por dia e pediu reversão do motivo da demissão de “*por justa causa*” para “*sem justa causa*”³¹⁰.

Alfeu Rocha de Oliveira, paraense, 46 anos, ferreiro, casado, residente em Macapá, trabalhou nas obras da Rodovia BR-Belém-Brasília, chegou no Amapá em 1979, labutou como ferreiro na execução de armaduras da estrutura de pilares, vigas e bases de pontes de concretos entre 1981 e 1983. Ele foi dispensado da firma por faltar em três sábados em um único mês, mas, em seu relato, o operário disse que resolveu faltar porque o encarregado da obra descumpriu a negociação de pagar o valor integral da diária nos sábados de vários trabalhadores. No depoimento, o advogado da empreiteira alegou, perante a justiça do trabalho, que muitos trabalhadores chegavam alcoolizados e não seguiam as normas ou, até mesmo, faltavam sem justificativa e que muitos, inclusive o senhor Alfeu, não economizavam os materiais de construção, sendo assim, diversas vezes, foi constatado o desperdício de massa de concreto, madeiras, cimentos e seixos nos trechos da rodovia³¹¹.

Nos processos de Fábio Antônio Pinheiro Marques e de Alfeu Rocha de Oliveira, os respectivos reclamantes denunciaram as irregularidades de pagamentos. Por outro lado, era comum que os donos das firmas, na presença de um magistrado, denunciassem o operário por não cumprir as jornadas de trabalho e dizerem que muitas dispensas eram justificadas pelo fato de alguns operários “labutarem” sob forte influência de álcool principalmente nos finais de semanas. Analisamos que não podemos negar a existência de consumo de álcool nos canteiros de obras. Isso contribuía para a baixa produtividade, aumento de números de faltas e para o aumento de acidentes de trabalho, no entanto, os processos instaurados demonstram as

³¹⁰ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 2512/1987-17/10/1988.

³¹¹ TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 1175/1983-03/06/1983.

resistências dos trabalhadores em vários momentos e que eles não eram totalmente subordinados ao capital. As faltas nos sábados, os pequenos “motins”, os movimentos espontâneos ou planejados em “boicotar” o trabalho pareciam ser algumas das formas de protestarem contra as diversas irregularidades do emprego de construção civil da rodovia Br-156, demonstrando que as lutas pelas melhorias salariais e as condições de trabalho ganhavam força coletivamente na JT.

Por fim, notamos que em 20% dos processos relacionados a assédio/moral/material movidos contra as empreiteiras e subempreiteiras, havia também denúncias sobre ameaças físicas que ocorriam quando o trabalhador ainda estava no canteiro de obras. É perceptível que a neutralidade do estado era presente na estrutura jurídica no período estudado e que a maioria dos operários apresentava documentos comprobatórios da exploração trabalhista, do assédio, sendo lesados ou acumulando dívidas no canteiro de obras. Argumentamos ainda que, em algumas sentenças proferidas pelos magistrados da 1º Vara de Trabalho, os casos foram resolvidos por meio de conciliação.

No entanto, os dados obtidos apresentam que, dos sessenta e cinco (65) processos de reclamações, 64, 61% foram resolvidos por meio de conciliação entre os operários/as, firmas e órgãos públicos, sendo que apenas 10,76% tiveram os resultados procedentes aos trabalhadores, assim como 7,71% foram julgados improcedentes aos mesmos; 3,08% parcialmente procedentes e apenas 13,84% dos processos foram arquivados. Dessa forma, a ampla maioria dos processos trabalhistas no TRT do Pará e Amapá apresentaram acordo/conciliação entre operários/as, em alguns casos, os patrões aproveitavam das necessidades e peculiaridades dos reclamantes nas audiências e enviavam seus representante legais (advogados, empresários, grileiros, engenheiros ou outros) aos acessos distantes da capital para o trabalhador renunciar alguns direitos diante dos juízes de trabalho.

De fato, observa-se que as conciliações tendiam a agravar os operários/as. Os números apontam 10,76% de resultados procedentes, com casos de procedimentos de indenizações, multas trabalhistas, pagamentos de 13º salário, FGTS e multa de FGTS mais 40%. Os resultados dos processos procedentes aos operários/as expõem ainda que 02 (duas) ações garantiram a penhora dos bens materiais pela JT pelo não pagamento de dívidas das firmas com seus ex-trabalhadores. Para termos uma noção sobre as penhoras, temos um processo em que a firma estava individada e, quando foi notificada, no dia 05/03/1986, solicitou da Juíza do Trabalho por parte da sua defesa que não havia valores no caixa financeiro, devido a um bloqueio judicial por não pagamento de uma dívida trabalhista anterior. No Mandado, Penhora, Avaliação e

Registro, a firma foi obrigada a pagar as dívidas das ações trabalhistas com a penhora de 02 (dois) tratores e 01 (uma) retroescavadeira Cat 416. Nessa ação, os trabalhadores denunciavam a firma por descontos indevidos na folha de pagamento de obra iniciada na cidade de Porto Grande, onde existia um canteiro de obras próximo ao ramal da agrovila Nova Colina. Lá, os trabalhadores tentaram negociar os descontos, mas o patrão da obra utilizou o assédio moral/material, afirmando que haveria aumento salarial quando a empresa atingisse as metas mensais nas entregas de obras.

As ações trabalhistas da década de 1980 apontam que as empreiteiras alegavam que a demora do pagamento era justificada pelos atrasos dos convênios firmados do GTFAP. Em suas defesas tentavam provar que o responsável pelo pagamento não era firma e sim os profissionais da obra que era “contratados”. Um exemplo disso ocorreu através de um representante da firma e de 02 (dois) depoentes que labutavam como carpinteiros. Nesse processo, identificamos que os salários estavam atrasados, no entanto, o advogado da reclamada, através de documentos comprobatórios, alegou que a construtora depositava o montante para o empreiteiro no BASA e que ele pagava o salário para o carpinteiro em espécie, este, por sua vez, retirava do seu pagamento a parte do trabalhador braçal. Outro argumento muito utilizado pelas construtoras era que não havia agilidade na transferência bancária pelo representante financeiro do Estado. Entretanto, o sindicato de construção civil indicou na defesa dos trabalhadores que o próprio Estado “selecionava” as construtoras que, por sua parte, contratavam um empreiteiro ou aliado político para a execução das obras na rodovia Br-156.

Afinal de quem era a responsabilidade do pagamento desses trabalhadores? Considerando os processos estudados, existiam várias denúncias de que as construtoras não respeitavam a legislação trabalhista e que havia muita resistência dos trabalhadores na busca por seus direitos, denunciando a precarização do trabalho e abrindo a possibilidade de lutar na justiça pelas irregularidades. Foi possível perceber que tanto os representantes do Estado como os das construtoras representavam um jogo de interesse que violava os direitos no campo dos trabalhadores/as da rodovia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da pesquisa, buscamos privilegiar a historiografia dos sujeitos sociais, isto é, dos trabalhadores da construção civil da Br-156 que estiveram na zona rural do Amapá executando as diversas funções na construção de estradas e ramais. Por todas as extensões dos capítulos, foi possível analisar as articulações e as estratégias das construtoras, empreiteiras, patrões e dos operários “contratados”, que deram início na luta de classes no período militar até os primeiros anos da nova República. O estudo sobre a História Social do Trabalho, na historiografia amapaense, ainda é muito escasso, e o historiador encontra diversas peculiaridades e barreiras durante os levantamentos das fontes.

No Amapá, alguns documentos oficiais e judiciais que registram a expressão desses peões encontram-se em outra federação brasileira, isto é, no Estado do Pará. É certo que os usos das fontes judiciais estão diretamente associados às novas perspectivas de investigação das relações sociais do período de estudo. Algumas fontes judiciais já foram utilizadas em outros estudos historiográficos, mas as fontes principais deste estudo são na ordem de relevância: os processos trabalhistas e o diário oficial do governo. Estudos anteriores da historiografia amapaense sobre da Linha Pesquisa História Social do Trabalho utilizaram as fontes judiciais, mas, nesta dissertação, são investigadas as ações trabalhistas como objeto central do cotidiano de trabalhadores/as tais quais suas lutas, resistências de formas individuais e coletivas, que buscaram a Justiça do Trabalho para denunciar e garantir seus direitos que foram violados nos canteiros de obras.

O estudo do primeiro capítulo nos permite afirmar que a implantação do projeto de “rodoviarismo” na Amazônia, sobretudo, o da rodovia Br-156, contou com a presença das construtoras e a articulação empresarial-militar, culminando nos conflitos e nas resistências entre os grupos elitizados, moradores e trabalhadores da construção civil, que foram “contratados” para a construção da rodovia. Tal realidade nos permite verificar que muitos peões foram responsáveis pela crescente articulação e construção de obras públicas e privadas e que essa contribuição da força trabalho em solo amapaense teve início muito antes do período estudado. No governo janarista, por exemplo, os operários tinham seus direitos trabalhistas burlados, resultando em divergências nos canteiros de obras. Era comum nessa região os trabalhadores braçais exercerem outras funções. Historicamente, no trecho pesquisado, encontravam-se outros sujeitos sociais que já ocupavam essa área como alguns grupos de indígenas, caçadores, fazendeiros, castanheiros, seringueiros, camponeses e pescadores que

resolveram substituir as atividades tradicionais pelo trabalho sazonal na abertura de estrada ou em outras atividades econômicas.

Podemos perceber, na presente pesquisa, que a grande maioria dos trabalhadores/as da rodovia possui uma trajetória de migrações, seja dentro da mesma cidade, no mesmo município, ora morando na cidade, ora no campo ou mudando-se de um município para o outro, de outros estados para Amapá e o Pará e/ou mesmo do Maranhão e Pará para o Amapá. Dessa forma, essa condição de movimentação forçada é constante na trajetória dos *peões de estradas*, *peões cabacos* e braçais que buscavam trabalho em mineração, empresas extrativistas e na construção civil. Também podemos perceber em entrevistas com ex-trabalhadores/as e trabalhadores/as da Br-156 que o histórico de inserções profissionais no canteiro de obras, ao longo da trajetória, geralmente se deu de maneira precária.

No capítulo II, foi possível analisar a exploração cotidiana nos canteiros de obras e o avanço, assim como a concentração de capital no campo, onde iniciou-se um maior número de demandas, tais como problemas salariais/remunerações, assédios, desvio de funções e acidentes de trabalho. Nos depoimentos dos entrevistados e em alguns registros trabalhistas, havia realmente uma série de irregularidades impostas pelos *patrões da rodovia Br-156* durante as execuções e convênios das obras executadas. Vale destacar ainda que o trabalhador braçal identificado na ASA desenvolvia outras habilidades de ofícios rurais. Quando eram suspensas as obras ou finalizadas, esses sujeitos sociais recorriam ao trabalho de roçado, derrubadas de matas e caças por conta própria ou subordinados a um grileiro ou fazendeiro pelos “contratos de boca” em diárias.

No capítulo III, procuramos analisar o cotidiano dos peões, suas formações sindicais, lutas pelas campanhas salariais, a equiparação salarial entre os operários/as e as estratégias do trabalho terceirizados por parte das empreiteiras que resultaram nas tensões no campo, inspirados por material empírico colhido em entrevistas e também nas imagens fotográficas. Os discursos sindicalistas dos peões de obra tornaram-se mais relevantes na última década da ditadura militar, época em que estavam no processo de fortalecimento. No entanto, revelou-se que havia expectativas de que as relações sociais e as trocas de experiências entre os trabalhadores se tornassem estratégias para as lutas na JT. Nessa articulação, surgiram as alianças sindicais com vários segmentos de trabalhadores rurais, como agricultores, pescadores e assentados que se sensibilizaram com as lutas dos braçais e deram apoio para que esses sujeitos pudessem buscar os TRT's do Pará e Amapá. Por fim, extraímos as estratégias utilizadas pelos peões de obras, as formações de categorias sindicais num processo de lutas

por afirmação de identidades em pleno canteiro de obras, onde se buscava, por meio das primeiras greves, melhorias salariais de acordo com as tabelas de remuneração da construção civil que executavam as obras na Br-156.

No capítulo IV, as discussões em torno do papel do TRT mostraram que os sindicatos não foram criados pelo Estado, mas almejavam, por meio da legislação trabalhista, as lutas e resistências de peões/as na ASA. Os processos trabalhistas entre 1970 e 1990 expressaram as experiências, peculiaridades e estabeleceram várias contendas que se iniciaram no canteiro de obras, estendendo-se às Varas de Trabalho de Belém e de Macapá. Consideramos ainda que as ações desses operários/as, quando recorrem a TJ, revelam as práticas individuais e coletivas dessa categoria, como os conflitos diários, paralisação das obras por falta de pagamentos salariais, enfrentamentos aos regimentos pelas condições às quais foram submetidos.

Constata-se neste estudo que os processos analisados garantiam a esses trabalhadores/as um ciclo de experiências, lutando diariamente pelos seus direitos no campo através da justiça do trabalho. Na maioria dos processos os resultados foram procedentes aos trabalhadores e trabalhadoras. Nesses processos, podemos identificar o cotidiano doloroso da construção de identidade, o companheirismo, a fadiga, os problemas psicossociais, o preconceito social, somando-se aos diversos tipos de exploração física/moral e principalmente aos direitos violados com salários indignos.

No caso das mulheres trabalhadoras da rodovia, as ações trabalhistas tiveram como ocupações anteriores ao emprego da construção civil, o trabalho no roçado, plantio, seringal, garimpo e os serviços domésticos/diaristas, o trabalho no campo, seja com um representante familiar (pais e mãe) ou com o companheiro (nesse caso, na maioria das vezes, na condição de trabalho sazonal, arrendatários, além de trabalharem como diaristas).

Os processos trabalhistas, quando se trata das mulheres operárias, representam a probabilidade de ganhar um dinheiro extra ou a possibilidade de se ter o contrato com a CTPS assinada. Os registros processos trabalhistas de 11 (onze) mulheres apontam que 07 (sete) ações tratavam-se do primeiro emprego delas. No entanto, apesar do primeiro “contrato” assinado, o cotidiano no canteiro de obras apontava situações negativas, destacando-se os baixos salários/diárias comparados às remunerações dos homens trabalhadores, mas comparados aos serviços de carpintarias, pedreiros, ferreiros, tratoristas, motoristas exercidas ao longo dos trechos rodoviários, as mulheres possuíam uma jornada de trabalho acima de 8 horas por dia e assumiam principalmente as funções de cozinheiras e serviço de limpeza em alguns alojamentos.

No caso dos homens, a labuta na construção civil de rodovias e os processos judiciais trabalhistas enfatizam que, ao longo de suas trajetórias na busca por trabalho, os braçais, carpinteiros, ferreiros, pedreiros, peões de trechos e cabaços atuavam em outras ocupações na zona rural. Outros ainda relatam em seus depoimentos que exerciam até 02 (duas) funções no canteiro de obras. Assim, a trajetória desses operários representa 87,36% dos trabalhadores de rodovias, de acordo com as informações coletadas nos TRT's do Pará e Amapá e que, em sua grande maioria, eram chefes de famílias e responsáveis pelo sustento familiar. Assim, notamos que os processos trabalhistas como fonte histórica possibilitam compreender o passado de mulheres e homens, no período de 02 (duas) décadas de lutas e resistência nos canteiros de obras na construção da Br-156, motivados pela violação dos direitos trabalhistas pelas construtoras, empreiteiras ou até órgãos públicos.

FONTES ORAIS

- **Entrevistas:**

Quadro 3: Informações gerais sobre os ex-trabalhadores da Construção Civil e de seus familiares entrevistados

Nome	Profissão	Idade	Naturalidade	Firmas/Empreiteiras/ Subempreiteiras	Local de Trabalho	Ano	Forma de Pagamento
Maria José Ferreira	Cozinheira	74	Paraense	Cr Almeida S/A	Ferreira Gomes	1990	Salário Mínimo
Cecílio da Silva Ferreira	Cortador de madeira	85	Paraense	Estacon S/A	Ferreira Gomes	1984	Diarista
Raimunda Ferreira Maciel	Cozinheira	69	Paraense	AMCEL	Ferreira Gomes	1986	Diarista
Raimundo Ferreira Maciel	Vaqueiro	71	Paraense	Fazenda São Francisco	Ferreira Gomes	1986	Diarista
Maria Zilda da Costa	Doméstica	51	Paraense	Moradias no bairro do Trem	Macapá	1986	Empreita
Lucas Evangelista	Carpinteiro	92	Paraense	Sanecir Ltda	Macapá	1969	Empreita
Antônio Carlos Pires Penha	Ajudante de carpintaria	81	Maranhense	Mestre de Obra	Amapá	1970	Diarista
Enoc Castro da Rocha	Mateiro	76	Paraense	Terceirizada	Macapá	1981	Salário
Idelgal Vaz Moreira	Ajudante de obra	83	Amapaense	AMCEL	Porto Grande	1952	Salário
Maurício da Silva e Silva	Carpinteiro	84	Amapaense	T Leite Construção Ltda	Porto Grande	1986	Empreita
Sulamita Gomes C. Barros	Cozinheira	72	Amapaense	C. C. Carmo Ltda	Pracuuba	1975	Salário
José Ribamar Rocha	Braçal	79	Amapaense	C. C. Carmo Ltda	Tartarugalzinho	1972	Empreita
Adonias Santos da Silva	Braçal	85	Maranhense	Estacon S/A	Tartarugalzinho	1974	Salário
João Gonçalves da Costa	Carpinteiro	85	Paraense	T Leite Construção Ltda	Porto Grande	1980	Empreita
Manoel de Jesus	Carpinteiro	71	Maranhense	C. C. Carmo Ltda	Tartarugalzinho	1982	Empreita
Joaquina Pereira Lago	Agricultora	87	Maranhense	Doméstica/Agricultora	Ferreira Gomes	1983	Diarista
João da Silva Pinheiro	Peões de trecho	76	Maranhense	Empresa Terceirizada	Amapá	1975	Diarista

Leônidas Correia Rosa	Pedreiro	82	Maranhense	C. C. Carmo Ltda	Porto Grande	1970	Salário
Neemias Rocha	Braçal	64	Maranhense	C. C. Carmo Ltda	Ferreira Gomes	1970	Salário
José Bernardo da Silva Neto	Carpinteiro	76	Maranhense	Construtora Miranda Ltda	Tartarugalzinho	1979	Salário
Ivanilda Marly Rodrigues	Cozinheira	64	Maranhense	Construtora Miranda Ltda	Tartarugalzinho	1979	Salário
Elzenir Bispo de Souza	Carpinteiro	81	Piauiense	C. C. Carmo Ltda	Pracuuba	1970	Salário
Francisco de Assis Souza	Pedreiro	77	Maranhense	C. C. Carmo Ltda	Porto Grande	1972	Salário
Francisco das Chagas Alves	Carpinteiro	82	Maranhense	CR Almeida S/A	Tartarugalzinho	1980	Salário
Genilson Corrêa Barros	Machadeiro	62	Paraense	Terceirizada	Tartarugalzinho	1980	Produção/Tora
Hermes Pantoja Brazão	Machadeiro	81	Amapá	Terceirizada	Amapá	1980	Produção/Tora
Jaime Ferreira da Silva	Madeireiro	65	Paraense	Terceirizada	Amapá	1978	Produção/Tora
Elielson Maciel	Pedreiro	64	Paraense	CR Almeida S/A	Tartarugalzinho	1987	Salário
Maria Alves	Cozinheira	73	Maranhense	Terceirizada	Tartarugalzinho	1986	Salário
João Evangelista	Servente	69	Maranhense	Sanecir Ltda	Tartarugalzinho	1990	Empreita
José Conceição de Souza	Pintor	72	Amapaense	Mestre de obra	Tartarugalzinho	1989	Empreita
Maria de Jesus Alves	Serviços Gerais	76	Maranhense	Terceirizada	Tartarugalzinho	1990	Diarista
Carlos Eduardo Alves	Peão de Trecho	59	Maranhense	Estacon S/A	Tartarugalzinho	1990	Diarista
Maria Francisca Alves	Cozinheira	68	Maranhense	Cr Almeida S/A	Pracuuba	1980	Horista
Maria Dalva Alves Negrão	Cozinheira	72	Maranhense	Estacon S/A	Amapá	1989	Salário
Maria Cristiane Moreira	Cozinheira/Lavradora	75	Paraense	INCRA/AP	Amapá	1990	Salário
Maria Borges Soares	Cozinheira	69	Amapaense	Fazenda do Mineiro	Tartarugalzinho	1988	Diarista
Joás Caldas Gomes	Servente	70	Maranhense	Terceirizada	Tartarugalzinho	1988	Diarista
Clodoaldo Nascimento Favacho	Mecânico	65	Amapaense	Cr Almeida S/A	Pracuuba	1989	Não soube informar
Hamilton Castilho	Topógrafo	74	Paraense	Terceirizada	Porto Grande	1979	Salário
Jorge Porto dos Santos	Carpinteiro	61	Piauiense	Paróquia de Ferreira Gomes	Ferreira Gomes	1988	Dízimo da Igreja

José Augusto dos Anjos Batista	Mateiro/Almoxarife	68	Maranhense	Terceirizada	Pracuuba/Amapá	1986	Diarista
João Júlio	Servente	NI	Maranhense	Terceirizada	Tartarugalzinho	1989	Diarista
José Antônio da Costa	Caminhoneiro	72	Maranhense	C.C Carmo Ltda	Pracuuba	1984	Salário
Francisco Carneiro Cunha	Motorista	75	Paraense	Empresa Estrela de Ouro	Macapá	1986	Salário
Eurico dos Santos Batista	Servente	NI	Maranhense	Estacon S/A	ASA	1986	Salário
Josinaldo Pantaleão de Souza	Servente	68	Amapaense	Terceirizada	Calçoene	1982	Salário
Emir Magalhães Vasconcelos,	Carpinteiro	NI	Amapaense	Terceirizada	ASA	1985	Salário
Raimundo de Jesus	Carpinteiro	67	Maranhense	Sanecir Engenharia Ltda	Tartarugalzinho	1988	Salário
Raimundo Silva e Silva	Carpinteiro	71	Maranhense	Sanecir Engenharia Ltda	Tartarugalzinho	1988	Salário
Larico Silva	Servente	NI	Maranhense	J.M COSTA	Ferreira Gomes	1987	Empreita
Laurico Silva	Servente	NI	Maranhense	J.M COSTA	Ferreira Gomes	1987	Empreita
Raimundo Andrade	Carpinteiro	63	Maranhense	Estacon S/A	ASA	1990	Salário
Joelson Silva	Servente	59	Amapaense	Terceirizada	Pracuuba	1980	Salário

FONTES DOCUMENTAIS

- **Atas de reuniões:**

-ATA de reunião de nº 002/1989 da Associação dos Trabalhadores Rurais de Tartarugalzinho-ATRT.

-ATA do Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras da Construção Civil de Tartarugalzinho-STTCC, do dia 22 de janeiro de 1988.

-ATA de reunião no dia 22 de julho de 1986, Sindicato dos Trabalhadores de Construção Civil do Amapá-STCC.

-ATA de reunião da Associação de Agricultores e Trabalhadores de Tartarugalzinho-AATT, realizada no dia 14 de fevereiro de 1985, na casa de farinha do seu Binoca, na vila de Tartarugalzinho.

-ATA de fundação do Sindicato dos Trabalhadores, Produtores e de Serviços Gerais-STPSG, e de suas finalidades nas lutas em prol dos trabalhadores e moradores da Região dos Lagos.

-ATA de Registro de reclamação dos camponeses e agricultores que participavam das missas na Igreja Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, na localidade de Tartarugalzinho, no município do Amapá, que denunciavam aos líderes da igreja, professores, representantes da paróquia, das possíveis violência e ameaças que recebiam dos patrões, pelas lutas de melhoria nas formas de pagamentos.

-ATA de depoimento do representante do GTFAP na sede do Tribunal Regional do Trabalho do Amapá-Pará-TRT/AP/PA, no processo trabalhista da ausência de documentos que não comprovavam os pagamentos e os encargos sociais dos trabalhadores que executara serviço na rodovia Br-156.

-ATA-O “movimento” sindical da ATECC foi conturbado e não teve apoio da sociedade civil, sendo que alguns membros foram demitidos da Empresa Rodrigues Engenharia e Comércio LTDA, com a participação da polícia militar do TFAP.

-ATA de Associação dos Trabalhadores de Fabricação de Tijolos-ATFT enviou (2) dois associados para a fiscalização das condições de trabalho que atuavam cada trabalhador nessa região.

-ATA de reunião no dia 22 de julho de 1985, com os membros Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Tartarugalzinho, em protesto a compra ilegal de terras pela Empresa AMCEL.

-ATA da reunião de instalação da 1ª Vara do Trabalho de Macapá foi criada pela Lei 5.644 de 10/12/1970 e instalada em 22/03/1973; A 2ª Vara do Trabalho de Macapá foi criada pela Lei 8.432 de 11/06/1992 e instalada em 27/10/1995; A 3ª Vara do Trabalho de Macapá foi criada pela Lei 10.770 de 21/11/2003 e instalada em 26/08/2005; A 4ª Vara do Trabalho de Macapá, foi criada pela Lei 10.770 de 21/11/2003 e instalada em 26/08/2005 (Sede da Vara transferida para a cidade de Calçoene a partir de 12/04/2004 – Res. TRT nº 187/2003 e 16/2004); A 5ª Vara de Macapá foi criada pela Lei 12.659 de 05/06/2012 e instalada em 19/12/2013; A 6ª Vara de Macapá foi criada pela Lei

12.659 de 05/06/2012 e instalada em 19/12/2013; A 7ª Vara de Macapá foi criada pela Lei 12.659 de 05/06/2012 e instalada em 19/12/2013 e 8ª Vara de Macapá foi criada pela Lei 8.432 de 11/06/1992 e instalada em 24/06/2013.

-ATA de reunião do órgão que resultou da fusão do Departamento Nacional de Endemias Rurais (DENERu), da Campanha de Erradicação da Malária (CEM) e da Campanha de Erradicação da Varíola (CEV), a Fundação herdou experiência e conhecimento acumulados, ao longo de várias décadas, de atividades de combate às endemias de transmissão vetorial, que transformaram a Sucam no órgão de maior penetração rural no país. Sua estrutura operacional estava presente em todos os Estados brasileiros.

- **Arquivos de órgãos governamentais:**

-ARQUIVO Municipal da Prefeitura do Município do Amapá. Na galeria de documentos oficiais inaugurado em 1997, sob a Gestão do Prefeito Carlos César da Silva.

-ARQUIVO da Prefeitura Municipal de Ferreira Gomes, existe um documento que mostra a vinda de uma comissão de políticos de Macapá para a Vila de Ferreira Gomes, e que estava presente o governador Jorge Nova da Costa.

-ARQUIVO da Secretaria de Obras e Serviços Públicos do Governo do Território Federal do Amapá através, da Comissão de Licitação de Obras e Serviços designada pela Portaria (P) de nº 042/81-SEAD.

-ARQUIVO da Câmara dos Vereadores do Município de Tartarugalzinho.

-ARQUIVO da Câmara Municipal de Tartarugalzinho, primeiro ano dos documentos oficiais arquivados na Prefeitura Municipal de Tartarugalzinho, em 2000.

-ARQUIVO da Prefeitura Municipal do Amapá-PMA.

-ARQUIVO Registro de reclamação dos camponeses e agricultores que participam dos encontros religiosos na Igreja Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, na localidade de Tartarugalzinho, no município do Amapá, que denunciavam aos líderes da igreja, professores, representantes da paróquia, das possíveis violência e ameaças que recebiam dos patrões, pelas lutas de melhoria nas formas de pagamentos.

-ARQUIVO da Secretaria de Obras e Serviços Públicos do Governo do Território Federal do Amapá através, da Comissão de Licitação de Obras e Serviços designada pela Portaria (P) de nº 042/81-SEAD , torna público para conhecimento a contratação da empresa SANECIR ENGENHARIA Ltda, para realizar a construção e execução de serviços de uma Delegacia de Polícia na vila de Ferreira Gomes sendo da responsabilidade da empreiteira em recrutar os serviços terceirizados ou não, e na compra de materiais de construção civil. Diário Oficial do dia 27 de julho de 1984.

-ARQUIVO da Prefeitura Municipal de Ferreira Gomes, existe um documento que mostra a vinda de uma comissão de políticos de Macapá para a Vila de Ferreira Gomes, e que estava presente o governador Jorge Nova da Costa. O dado mais importante é que a carta foi entregue, ao governador, que por sua vez entregou para um dos secretários presente na inauguração da

Ponte Tancredo Neves. Segundo Jorge Porto dos Santos, piauiense e catequista da paróquia de Ferreira Gomes, que a escrita da carta havia denúncias de irregularidades na firma, e também, das reivindicações movida pelos moradores e trabalhadores para o GTFAP ajudar a população com recursos financeiros sobre as áreas alagadas, por conta das constantes chuvas na cabeceira do rio Araguari.

-ARQUIVO depoimento do representante do GTFAP na sede do Tribunal Regional do Trabalho do Amapá-Pará-TRT/AP/PA, no processo trabalhista da ausência de documentos que não comprovavam os pagamentos e os encargos sociais dos trabalhadores que executara serviço na rodovia Br-156.

-ARQUIVOO Geral da Seção de Gestão Documental é a unidade responsável pelo recebimento dos documentos de arquivo na fase intermediária, por sua guarda e preservação, pelo acesso, por meio da consulta, do empréstimo ou do desarquivamento e a destinação final destes documentos.

- **Bancos de dados:**

-CRIAÇÃO de Associações e Sindicatos na ASA entre 1988 e 1994: banco de dados preparado por Francinei Almeida da Costa.

-PLANO de Aplicação de NCr\$ 500.000,00 para prosseguimento da Rodovia Br-156 Macapá/Clevelândia: banco de dados preparado por Francinei Almeida da Costa.

-SALÁRIOS do Pessoal da Rodovia BR/156 Macapá/Clevelândia: banco de dados preparado por Francinei Almeida da Costa.

-SALÁRIOS do Pessoal da Rodovia BR/156 Macapá/Clevelândia: banco de dados preparado por Francinei Almeida da Costa.

-TERMO de aditivo entre o GTFAP e a Firma Construtora Miranda LTDA. banco de dados preparado por Francinei Almeida da Costa.

- **Censos e Relatórios:**

-TENENTE da Polícia Militar Ronaldo Pereira de Oliveira, chefe do Gabinete do Governador Aníbal Barcelos, em uma reunião com representantes da empreiteiras e trabalhadores.

-WALTER Júnior, filho do empreiteiro Walter do Carmo. Entrevista realizada no dia 20/12/2020 em sua residência em Macapá.

-CONTESTAÇÃO Oral e Escrita por parte da Reclamante do Termo de Audiência-Rito Sumaríssimo, com a presença do Juiz Classista Empregados, Juiz Classista Empregadores, Juíza do Trabalho, Reclamantes e Reclamada.

- **Demais documentos das Construtoras:**

-RELATÓRIO de Prestação de Contas da Empresa Estacon Engenheiro do dia 10 de janeiro de 1985.

- **Decretos, Decreto-Lei, Lei e Portarias:**

-DIÁRIO Oficial do Amapá. Ano V. Números 1.131 e 1.132 Macapá, 5a. e 6a.-feiras, 9 e 10 de abril de 1970.

-DIÁRIO Oficial do Amapá. Ano V. Números 1.131 e 1.132 Macapá, 5a. e 6a.-feiras, 9 e 10 de abril de 1970.

-DIÁRIO Oficial do Amapá. Ano V. Números 1.151 e 1.152 Macapá, 19 e 20 de maio de 1970.

-DIÁRIO Oficial. Ano V. Número 1143, Macapá, 11 de fevereiro de 1970, p.23, denúncia dos moradores do povoado de Ferreira Gomes, ao Engenheiro José Aleixo da Silva Lima, chefe da seção de Estradas e Rodagem, numa visita a localidade.

-DIÁRIO Oficial. Ano V. Número 1120, Macapá, 06 de março de 1970. Reclamações na mudança de forma de pagamento e atraso nas remunerações dos trabalhadores que executavam as atividades no canteiro de obras no trecho entre Macapá-Amapá.

-DIÁRIO Oficial do Amapá, do dia 07 de março de 1979, de nº 2926, p.03. Convênio Nº 006/79-CJ.Termo de Convênio que celebram o Governo do Território Federal do Amapá e a empreiteira Comercial Carmo LTDA, para a celebração de contrato de recursos destinados a promover o desenvolvimento das áreas reconhecidas como polos urbanos no trecho da construção da BR-156, no município do Amapá.

-DIÁRIO Oficial. Ano V. Número 1102, Macapá, segunda-feira, 16 de fevereiro de 1970.

-DIÁRIO Oficial. Ano V. Número 1104, Macapá, segunda-feira, 23 de fevereiro de 1970. Local e data- Lavrado e assinado nesta cidade de Macapá, capital do território federal do Amapá no edifício onde funciona a divisão de obras do GTF-AP.

-DIÁRIO Oficial do dia 24 e 25 de fevereiro de 1971. Ano VI, números 1290 e 1291, da Divisão de Obras. Tomadas de Preços de nº 01/1971-DO. Contrato para construção e abertura da Br-156-Trecho Ferreira Gomes até o município do Amapá.

-DIÁRIO Oficial. Ano V. Números 1136, Macapá, quinta-feira e sexta-feira, 16 e 17 de abril de 1970.

-DIÁRIO Oficial. Ano V. Número 3041, p.3. Macapá, segunda-feira, 16 de fevereiro de 1979- Contratação de cozinheira e compra de gêneros alimentícios.

-DIÁRIO oficial do 02 de janeiro de 1984, o GTFAP apresentou o relatório da prestação de serviço da Empresa Estacon Engenharia S/A Relatório da Secretaria de Obras e Serviços Público-SOSP-Departamento de Estrada de Rodagem-DER sobre a prestação dos recursos do subtrecho da rodovia BR-156.

-DIÁRIO Oficial do Amapá. Ano XXIV. Do ano de 1980, relacionados a construção civil do Amapá.

-DIÁRIO oficial do 02 de janeiro de 1984, o GTFAP apresentou o relatório da prestação de serviço da Empresa Estacon Engenharia S/A Relatório da Secretaria de Obras e Serviços Público-SOSP-Departamento de Estrada de Rodagem-DER sobre a prestação dos recursos do subtrecho da rodovia BR-156, que liga Porto Grande a Entrada do Paredão, de Ferreira Gomes e Entroncamento da saída do Paredão de Tracajatuba, do Aporema e Tartarugal Grande e do subtrecho Tartarugalzinho e Itaubal.

-LEI nº 7.639, de 17 de dezembro de 1987. Autoriza a criação de municípios no Território Federal do Amapá, e dá outras providências. Art. 1º. Ficam criados, no Território Federal do Amapá, os Municípios de Ferreira Gomes, Laranjal do Jari, Santana e Tartarugalzinho. Art. 2º. A instalação dos municípios criados por esta lei far-se-á com a posse do Prefeito e da Câmara Municipal, após a realização simultânea das eleições municipais em todo o País.

- **Discursos, Memórias, Relatos e outras obras:**

-BARBOSA, Coracy S. *Fatos Importantes ocorridos no Amapá: Município de Calçoene*. UEAP-PROGRAD, Biblioteca Central, Macapá, 2013, p.28.

-BEZERRA, Amiraldo. *A margem esquerda do Amazonas*. Fortaleza: Premius, 2008, p.17.

-GONSALVES, Alfredo Távora. *O Amapá d'Outrora*. Macapá: Tarso Editora, 2015, p.92.

-SAMBA de Enredo do Grêmio Recreativo Escola de Samba Maracatu, 3º Lugar do Carnaval Amapaense de 2002, com o Enredo: *Cantos da Favela-Dos caminhos da saudade ao amor da cidade*.

- **Fotografias:**

-ARQUIVO Geral do Diário Oficial do Amapá.

-BIBLIOTECA Judicial do TRT-8 de Belém-Responsável Virginia Castro dos Santos.

-BR-156-Trecho Ferreira Gomes, (Década de 1950).

-CONSTRUÇÃO do depósito de materiais e equipamentos da Construtora Miranda Ltda, na entrada da colônia de Porto Grande, em 1979.

-CONSTRUÇÃO de ponte de concreto, trecho Ferreira Gomes/Amapá/Calçoene.

-GRUPO Escolar em Calçoene, em construção na década em 1940.

-GRUPOS de migrantes nordestinos instalados próximo a Br-156, na vila de Tartarugalzinho (1981).

-MIGRANTES de Alcântara-MA, da P.A Igarapé do Peixe-Distrito do Aporema.

-INÍCIO da construção do Alojamento-Comunidade Bom Jesus-1987.

-OPERÁRIO Manoel de Jesus da Construtora Comercial Carmo Ltda (1981).

-TRABALHADORES no corte de árvores para abertura de ramais próximo ao Rio Tracajatuba (1989).

-TRECHO da rodovia Macapá-Clevelândia, em construção pelo Governo Territorial, e de que achavam concluídos cerca de 300 km em 31 de dezembro de 1948.

-LIBERAÇÃO para o levantamento dos processos trabalhistas no TRT de Belém/PA

- **Jornais:**

-JORNAL Diário do Amapá. BR 156: A vovó das rodovias federais em construção no Brasil fica no Amapá. Publicado no dia 23/04/2018.

-JORNAL Diário do Amapá. A Lendária Br-156. 03/02/2015. Esta publicação é do jornalista Ruy Guarany que apresenta o pioneirismo da construção da Br-156, um projeto que se iniciou na década de 1940 e que até os dias atuais não chegou à conclusão de sua pavimentação até o município de Oiapoque.

-JORNAL Diário do Amapá, artigo publicado no dia 06 de outubro de 2018, pelo colunista e historiador Nilson Montoril, destaca em seu texto que outro lugar condigno fosse preparado para abrigar o gabinete do governador, Janary Nunes e seus primeiros assessores dividiram os espaços da Prefeitura de Macapá com a equipe de Jacy Jucá.

-JORNAL Diário do Amapá. As estradas incipientes da rodovia Macapá- Clevelândia nos tempos de Janary, Publicado no dia 15/10/2000.

-JORNAL Diário do Amapá. Walter do Carmo: a bravura de um pioneiro, 14/06/2015.

-JORNAL do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Tartarugalzinho, 08 de setembro 1989. A empreiteira deveria manter um engenheiro para representá-la em matéria de ordem técnica e suas relações com a fiscalização na obra.

- **Periódicos:**

-ACERVO dos trabalhadores e moradores nordestinos residente em Tartarugalzinho. Setor de cultural do Município de Tartarugalzinho.

-CONTRATO firmado com autorização do Chefe da DAA/SOSP-Délcio Araújo Duarte, entre o governador Annibal Barcelos e a firma Estacon Engenharia S/A, processo de nº 28800.000709/84, da licitação relativa ao Edital de Tomada de Preços nº16/84-CLOS.

-PROCESSO de nº 01708/84 de nº 125/84 da SUDAM. Diário de nº 4171, do dia 04 de maio de 1984, que indicavam uma certa preocupação da SUDAM e do GTFAP.

-REVISTA Isto É Amazônia, publicação de novembro de 1972.

-SPVEA. Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia. SPVEA. Rodovia da Unidade Nacional. Belém, 1960, p.12.

-SUDAM. II Plano Nacional de Desenvolvimento. Programa de Ação do governo para a Amazônia – 1975- 1979, Belém, Ministério do Interior/SUDAM, 1976.

-SUDAM. Amazônia – política e estratégia de ocupação e desenvolvimento. Palestra proferida na Escola Nacional de Informações, em Brasília. 03 de maio de 1973. Milton Câmara Senna. Superintendente.

-SUDAM. Convênio de nº 267/84 firmado entre a SUDAM e o GTFAP para a execução de projetos do Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA) Projeto Maiuhira - Projeto Piloto Integrado em Amapá, na localidade de Tartarugalzinho.

-INÍCIO de obra. Em 1966, após concluído os estudos, a CEA reiniciou a obra com a empresa ECEL e a Eletroconsult fiscalizadora da obra no período de 1966 a 1971, o projeto sofreu várias vezes paralização. Por esse motivo em 1 de agosto de 1971 foi criada a superintendência da Eletrobrás, sob a sua supervisão permitindo ainda em 1975 que a primeira etapa da obra entrasse em conclusão. Entrando em operação comercial em Macapá em janeiro de 1976.

- **Processos Trabalhistas**

-TRT da 8ª Região de Macapá-Processo. Processos Processo de nº 4512/1970/1 da 1º Vara de Trabalho.

-TRT da 8ª Região de Ananindeua/PA-Processo Trabalhista de número 14.669/72-07/02/1972.

-TRT da 8ª Região de Belém/PA-Processo Trabalhista de número 12.267/1974-04/03/1974.

-TRT da 8ª Região de Ananindeua-PA-Processo Trabalhista de número 1190/1975-2.

-TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 229/1975-4-18/07/1975.

-TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 123/1980-7, 25/06/1980.

-TRT da Região de Belém-Processo nº 44210/1982 da 8ª Região do TRT/PA.

TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 739/1982-08/04/1982.

-TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 4537/1983-09/09/1983.

- TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 1175/1983-03/06/1983.
- TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 837/1984-1 03/08/1984.
- TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 46239/1984-03/02/1984.
- TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 44281/1984-20/11/1984.
- TRT da 8ª Região de Macapá-Processo. Processos ajuizados por Trabalhadores da construção civil na Zona Rural do Território Federal do Amapá (1970-1980).
- TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 167/1985-1 27/05/1985.
- TRT da 8ª Região de Ananindeua/PA-Processo Trabalhista de número 478/1985-1 27/05/1985.
- TRT da 8ª Região-Processo de nº 00289012/1986 TRT de Ananindeua-PA.
- TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 146/1986-7 11/03/1986.
- TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 4482/1986-22/09/1986.
- TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 14.812/1987-10/06/1987.
- TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 1274/1987-07/11/1987.
- TRT da Região de Macapá-Processo de nº 01101/1987/1 da 1ª Vara de Trabalho de Macapá.
- TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 2258/1988-22/07/1988.
- TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 2512/1987-17/10/1988.
- TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 3639/1989-08/08/1989.
- TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 610/1989-1 04/02/1989.
- TRT da Região de Macapá-Processo de nº 01274/1989/2 da 1ª Vara de Trabalho de Macapá
- TRT da 8ª Região de Macapá-Processo Trabalhista de número 580/1989-7-17/04/1989.
- TRT da 8ª Região-Processo de nº 1325/1990-4 do TRT/AP.
- TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 22.245/1990-13/11/1990.
- TRT da 8ª Região de Macapá/AP-Processo Trabalhista de número 3159/1990-22/10/1990.
- TRT da 8ª Região-Processo de nº 194/1990-TRT da 8ª Região de Ananindeua/PA.
- TRT da 8ª Processo de nº 234/1992-TRT da 8ª Região de Macapá/AP

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). *Fontes históricas*. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

BECKER, Bertha. Koiffmann.; MIRANDA, Mariana; MACHADO, Lia. *Fronteira Amazônica: Questões sobre a gestão do território*. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1990.

BITTENCOURT, Circe Maria Fernandes. *Ensino de História: Fundamentos e métodos*. Cortez editora, 2018.

BRASIL. Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia. SPVEA. *Rodovia da Unidade Nacional*. Belém, 1960.

BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectivas, 1987.

BRAGA, Magno Michell Marçal. *Rota Transamazônica: Nordestinos e o Plano Nacional de Integração*. Curitiba: Editora Prismas, 2015.

CAMERA FILHO, Milton Mauad de Carvalho; KLAUCK, Andressa Fabrina. *Esquecimento e silêncio: dimensões discursivas terra sem homens para homens sem-terra: Amazônia esvaziada*. VII Simpósio Mundial de Estudos de Língua Portuguesa. Porto de Galinhas-PE, Brasil, 2019, p.4435-4442.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *As empreiteiras e a rodovia transamazônica: interesses econômicos e impactos sociais de um grande projeto da ditadura brasileira*. Cadernos do CEOM, Chapecó (SC), v. 34, n. 55, p. 67-82, Dez/2021.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. -15ª Edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994.

CHARTIER, Roger. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: Difel, 1990, p.17.

CHAVES, Valena Jacob. A utilização de mão de obra escrava na colonização e ocupação da Amazônia. Os reflexos da ocupação das distintas regiões da Amazônia nas relações de trabalho que se formaram nestas localidades. In: VELLOSO, Gabriel; MARANHÃO, Ney (Coordenador). *Contemporaneidade e Trabalho – Aspectos materiais e processuais*. Estudos em homenagem aos 30 anos da AMATRA 8. São Paulo: LTr, 2011.

COSTA, Paulo Marcelo Cambraia da. *Na ilharga da Fortaleza, logo ali na Beira, lá tem o regatão: os significativos dos regatões na vida do Amapá-1945 a 1970*. Belém: Açai, 2008.

COSTA, Edmilson Silva. *A política salarial no Brasil, 1964-1985: 21 anos de arrocho salarial e acumulação prê-datória*. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1996.

DELGADO, Mauricio Godinho. XXIX: Término do contrato por ato lícito das partes. Dispensa sem justa. Causa e dispensa motivada, mas sem culpa obreira. Pedido de demissão pelo empregado. O instituto do aviso-prévio. In.: *Curso de direito do trabalho*. 16ª Edição. São Paulo: LTr, 2017.

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

DRUMMOND, José Augusto; PEREIRA, Mariângela de Araújo Povoas. *O Amapá nos tempos do manganês: um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico (1943-2000)*, Rio de Janeiro, Editora Garamond, 2007.

DUARTE, Vinícios. *Análise Comparativa dos Custos e Aspectos Operacionais para o Transporte de Soja por Rodovias e Ferrovias da cidade de Ijuí para o Porto do Rio Grande*. 2015. Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Engenharia Civil, Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul – UNIJUÍ, Ijuí, 2015.

FEITOZA, Sâmela Kalyne Araújo. *A rodovia perimetral norte: objetivos e impactos da sua construção no território federal de Roraima (1970-1982)*. 2016. 65 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) – Centro de Ciências Humanas – CCH, Universidade Federal de Roraima, Boa Vista, 2016.

FERNANDES, Marcionila; ACEVEDO, Rosa. A Nova Ordem Ecológica na História Recente da Amazônia. In: Amazônia IPAR. *Revista Teológico-Pastoral*. Ano III, Nº 4 – janeiro-junho. Belém-Pará. 2001.

FILHO, João Meirelles. *O Livro de Ouro da Amazônia*. Editora Ediouro, 2004.

FONTES, Virgínia. Capitalismo, exclusão e inclusão forçada. *Revista Tempo*, Rio de Janeiro, v.2, n.3, p.34-58, 1997.

FONTES, Edilza Joana. *O peão de trecho e o peão de casa: identidade operária entre os trabalhadores da construção civil de Barcarena no canteiro de obras da ALBRAS/ALNORTE*. Novos Cadernos NAEA. v. 6, n. 1, p. 65-82, jun. 2003, ISSN 1516-6481, p.76.

GUERRA, Antônio Teixeira. *Estudos Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia. Publicações nº 10 da Série “Livros”. 1954.

HOBSBAWM, Eric J. “O artesão ambulante”, In: HOBSBAWM, Eric. *Os Trabalhadores: Estudos sobre a História do Operariado*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

HOBSBAWM, Eric J. *Mundos do Trabalho*. Coleção Oficinas da História, SP: Editora Paz e Terra, 2000.

HOBSBAWM, Eric J. *A Era do Capital*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O peão e o acidente de trabalho na construção civil do Rio de Janeiro*. Dissertação em Educação. Rio de Janeiro. Fundação Getúlio Vargas Instituto de Estudos Avançados em Educação. Departamento de Filosofia da Educação. 1988, f.218.

KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Tradução de Wilma Patrícia Maas, Carlos Almeida Pereira. Revisão da tradução de César Benjamin. Rio de Janeiro: Contraponto/Editora PUCRio, 2006.

LACERDA, Franciane Gama. *Migrantes cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916)*. Tese do Doutorado em História Social, defendida na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

LARA, Ricardo. Contribuições Acerca dos Desafios do Movimento Sindical Diante da Crise do Capital. In: SANT'ANA, R. S. (Org.) et al. *O Avesso do Trabalho II: trabalho, precarização e saúde do trabalhador*. 1ª Ed, São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 85-106.

LEAL, Jorge Luiz dos Santos. *A Amazônia brasileira e o seu caráter transnacional: o aproveitamento do seu patrimônio estratégico para garantia do desenvolvimento*. Tese de Doutorado em Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI, Itajaí-SC, pp.378, 2019.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. Tradução de Berilo Vargas.

LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do Mundo: Ensaio para uma história global do trabalho*. Tradução: Patrícia de Queiroz Carvalho Zimbres. Campinas, SP. Editora da Unicamp, 2013, p.251.

LOBATO, Sidney da Silva. Dossiê: fronteiras amazônicas. *Revista Brasileira de História*, vol. 39, no 82, p.14.

LOBATO, Sidney da Silva. *A cidade dos trabalhadores: Insegurança estrutural e táticas de sobrevivência em Macapá (1944-1964)*. Belém/PA: Paka-Tatu, 2019.

LOBATO, Sidney da Silva. Fome e táticas alimentares, no cotidiano dos trabalhadores de Macapá (1944-1964). *XXVII Simpósio Nacional de História*. Conhecimento Histórico e Diálogo Social. Natal, 22 a 26 de julho de 2013.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky; PINTO, Jax Nildo Aragão. A questão fundiária na Amazônia. *Estudos Avançados*. 19 (54), 2005.

LUCA, Tania Regina de. *Práticas de pesquisa em história*. São Paulo: Contexto, 2021.

MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. *Civilização do rio, civilização da estrada: Transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX*. Paper do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Belém, 2004.

MARTINS, José de Sousa. *A fronteira a degradação do outro nos confins do humano*. São Paulo. Editora Hucitec, 1997.

MARTINS, José de Souza. *A caminhada no chão da noite*. Emancipação política e libertação nos movimentos sociais no campo. São Paulo: Hucitec, 1998.

MIGNOLO, Walter. *Historias local és/dissemos global és: colonialidad, conocimientos subalternos y pensamiento fronterizo*. Madrid: Akal. 2003.

NETO, João Tertuliano de Almeida Lins. *A navegação fluvial amazônica na perspectiva da integração regional ao mercado*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas. Unicamp. Campinas: 1991.

NETO, Thiago Oliveira. *Geopolítica e rodovias na Amazônia: um debate necessário*. Revista de Geopolítica, Natal, v. 6, nº 2, p. 166 - 186, jul. /Dez, 2015.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. A questão da aquisição de terras por estrangeiros no Brasil - um retorno aos dossiês. *Agrária*, São Paulo, nº. 12, pp. 3-113, 2010.

OLIVEIRA, Isaac Anderson Dantas de; SALES, Hassler Johnny de.; LACERDA, Elizângela Gonçalves. *Rodovias na Amazônia e os processos de territorialização: o caso da BR-210, Sudeste de Roraima*. Revista Geográfica. Acadêmica v.15, n.1 (VII.2021).

PAULA, Dilma de Andrade. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul-dez 2010.

PAZ, Adalberto Ferreira. *Os mineiros da floresta: modernização, sociabilidade e a formação do caboclo-operário no início da mineração industrial amazônica*. Belém: Paka-Tatu, 2014.

PICOLI, Fiorelo. *A violência e o poder de destruição do capital na Amazônia*. Florianópolis: Editoria Em Debate, 2012.

RABELLO, Antônio Cláudio. *A Amazônia: uma fronteira volátil*. Estudos avançados. 27 (78), 2013, p.214-215.

RAIOL, Osvaldino. *A utopia da terra na fronteira da Amazônia: A geopolítica e o conflito pela posse da terra no Amapá*. Macapá, Editora Gráfica O DIA Ltda, 1992.

RAUBER, Alexandre Luiz. *A dinâmica da paisagem no estado do Amapá: Análise socioambiental para o eixo de influência das rodovias BR-156 e BR-210*. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Goiás-Instituto de Estudos Socioambientais (Iesa), Programa de Pós-Graduação em Geografia, 229 f. Goiânia, 2019.

REIS, Arthur César Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Manaus: Superintendência da Zona da Franca de Manaus, 1965.

REIS, Arthur César Ferreira. *O impacto amazônico na civilização brasileira*. Rio de Janeiro: Paralelo/MEC, 1972.

RENHA, Carlos Eugenio Aguiar Pereira de Carvalho. *A Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, a política de desenvolvimento regional e o Amazonas (1953- 1966)*. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Amazonas, 2017, 149 f.

RIBEIRO, Hidelberto de Sousa. *Políticas territoriais e colonização numa área da Amazônia Oriental*. Jundiá, Paco Editorial, 2016.

RICCI, Magda. Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840. *Revista Tempo*, v 22, p.5-30. 2007.

SACRAMENTO, Elias Diniz. Processos de resistência na Amazônia nos tempos da Ditadura Civil-Militar: entre a memória e a história. *Revista Moara*. Edição 44 – jul - dez 2015, Estudos Literários, p. 105.

SCHMINK, Marianne; WOOD, Charles H. *Conflitos sociais e a formação da Amazônia*. Tradução de Noemi Miyasaka Porro e Raimundo Moura. Belém: EDUFPA, 2012.

SCHWARTZ, Yves. *Le paradigme ergologique ou un métier de Philosophe*. Toulouse: Octarès. 2000.

SCOTT, James C. *A Dominação e a Arte da Resistência*. Lisboa: Letra Livre, 2013.

SMITH, Nigel John. *Rainforest corrido: The Transamazon colonization scheme*. Berkeley and Los Angeles: University of California Pres, 1982.

SILVA, Uvanderson Vitor da. *Velhos Caminhos, Novos Destinos: Migrante nordestino na Região Metropolitana de São Paulo*. Dissertação de Mestrado em Sociologia, defendida Universidade de São Paulo, USP-SP, 2008.

SOUSA, Michelle Louise; PACHECO, Rafael Araújo. A influência da rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do Centro-Norte de Goiás. *Revista Eletrônica Georaguaiá*. Barra do Garças-MT. V 3, n.2, p 246 - 262. Agosto /dezembro. 2013.

SUDAM. *Amazônia – Política e estratégia de ocupação e desenvolvimento*. Palestra proferida na Escola Nacional de Informações, em Brasília. 03 de maio de 1973. Milton Câmara Senna. Superintendente.

TAMER, Alberto. *Transamazônica: solução para 2001*. Rio de Janeiro, APEC, 1971, p. 39. *Transamazônica, solução para 2001*.

THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa*, V.1: A árvore da liberdade /E.P Thompson: tradução de Denise Bottmann. – 8ª. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2017.

THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em Comum*. S. Paulo: Cia. das Letras, 1998.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado: História oral*: Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992, p.130.

VELHO, Otavio Guilherme. “A fronteira amazônica e o campesinato”. *In: Capitalismo Autoritário e campesinato: um estudo comparativo a partir da fronteira em movimento*. 2ª edição. São Paulo – Rio de Janeiro. DIFEL. 1979.

VESENTINI, José William. *A capital da geopolítica*, São Paulo, Ática, 1986.

VILHENA, Júlio da Silva. *A História e o perfil de Tartarugalzinho*. 1º Edição. Tartarugalzinho-AP, 2010.

WILLIAMS, Raymond. *Cultura e Materialismo*. São Paulo: Ed. Unesp, 2011, p. 13-50.