

“CIGANOS DA CONSTRUÇÃO”: A DIVULGAÇÃO DE ACIDENTES DE TRABALHO NA CONSTRUÇÃO CIVIL PELA IMPRENSA DURANTE A DITADURA MILITAR BRASILEIRA

Ana Beatriz Ribeiro Barros Silva¹

O dia primeiro de abril de 1964 inaugura uma nova fase da República brasileira na qual o país passou a ser governado por militares de alta patente e seus próceres, numa aliança entre as parcelas mais autoritárias e conservadoras da sociedade brasileira. Alegadamente em nome do combate ao comunismo, insuflado pela crescente influência estadunidense num contexto de acirramento da Guerra Fria, este período também marca a ruptura com o pacto populista/trabalhista, que apesar da complexa dinâmica repressão-cooptação-conciliação, envolveu uma participação política mais ativa de uma parcela crescente da população, simultaneamente a ações mais assertivas e independentes da lógica majoritariamente corporativista atrelada ao sindicalismo oficial, num movimento de crescente politização e atuação pública das classes populares do campo e da cidade. Nesse sentido, o golpe de 1964 foi articulado como uma resposta ao avanço - ainda que longe de linear e homogêneo - das esquerdas, da participação popular e das lutas por direitos, tornando os vinte e um anos que se seguiram marcados pelo favorecimento ao grande capital e pela repressão e perseguição política a elementos oposicionistas, incluindo os membros mais combativos da classe trabalhadora.

A instabilidade e agudização dos conflitos políticos e sociais durante o governo João Goulart, o golpe de 1964 e os governos militares que se sucederam já foram alvo de diversos estudos, por vezes divergentes. Diversas temáticas têm sido escrutinadas pela historiografia, a exemplo das mudanças políticas e econômicas do período ditatorial, das violações aos direitos humanos, da memória e história do movimento estudantil, da luta armada, dos setores progressistas da Igreja, das perseguições a intelectuais e artistas, dentre outros aspectos. Partindo do eixo Sul-Sudeste, as mesmas temáticas se irradiam para outros pontos do país, com vistas a entendê-las em suas especificidades locais. Contudo, a compreensão dos impactos desse regime sobre a classe trabalhadora ainda tem muito a avançar, inclusive na historiografia. Qual foi o real significado desse período para a grande maioria da população? E ao custo de quem o “desenvolvimento com segurança” foi efetivado, a exemplo do “milagre” econômico, a ponto de ainda hoje a ditadura ter tantos defensores saudosistas?

Mesmo em um ano como o de 2014, marcado pelas reflexões acerca do cinquentenário do golpe militar de 1964, apesar de alguns esforços², a compreensão do impacto daqueles governos sobre os trabalhadores tem recebido, em comparação com outras temáticas, pouca atenção dos historiadores. A Comissão Nacional da Verdade manteve o Grupo de Trabalho intitulado “Ditadura e repressão aos trabalhadores e trabalhadoras e ao movimento sindical”, que, no Capítulo 13 da Parte IV e no Texto 2, do Volume II de seu relatório final, destacou o fato de a “classe trabalhadora e seu movimento sindical” ter sido o “alvo primordial” do golpe e da ditadura³. Perseguições a lideranças, intervenções em sindicatos, prisões arbitrárias e ilegais, torturas e tantas outras violações são fundamentais para entendermos a extensão das violências impetradas contra os trabalhadores. Mas para além desta violência mais conhecida, mais evidente e direcionada aos elementos mais politizados e ativos da classe, o que era ser trabalhador durante a ditadura militar? Quais tipos de violência eram silenciadas ou impostas em seu cotidiano? Para além das conhecidas violações de seus direitos políticos de organização e reivindicação, como era a vida de quem dependia da venda de sua força de trabalho? A serviço de quem e a que custo os trabalhadores brasileiros, especialmente os empregados nos setores industriais de ponta, atingiram índices altíssimos de produtividade? A que riscos os trabalhadores eram submetidos em sua rotina laboral e quais os efeitos sobre a sua saúde? Tortura, desaparecimentos,

¹ Doutora em História pela UFPE. Bolsista de Pós-Doutorado (PNPD/CAPES) junto ao PPGH-UFPB. E-mail: bbarrosjp@gmail.com

² A exemplo do dossiê “Trabalhadores e ditadura” publicado pela *Revista Mundos do Trabalho*, v.6, n.11, jan.-jun. 2014.

³ BRASIL. COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. Violações de direitos humanos dos trabalhadores. In: *Relatório – Vol. 2: textos temáticos*. Brasília: CNV, 2014, p. 57-88. Os 3 volumes do Relatório da CNV encontram-se disponíveis em: <http://www.cnv.gov.br>

prisões e assassinatos de pessoas contrárias ao regime são a face mais conhecida, fria e revoltante da ditadura militar brasileira. Mas outra forma de violência atingiu sobretudo os membros da classe trabalhadora, ainda que distantes das mobilizações políticas e questionamentos ao regime: a violência diuturna, sistemática e muitas vezes mortal da exploração do trabalho, expressa nos índices alarmantes de sinistros laborais durante este período, que alçaram o Brasil ao posto de recordista mundial de acidentes de trabalho.

Evidentemente, esta realidade não se materializou de uma hora para outra, mas foi resultante de um longo processo histórico de desenvolvimento excludente, baseado na exploração do trabalho e na repressão à organização política dos trabalhadores, e que teve a oportunidade de concretizar uma acumulação ainda mais acelerada e concentradora no regime de exceção imposto pela aliança das forças conservadoras, militares e civis, que usurpou o poder em 1964. A combinação de repressão política, controle das greves, arrocho salarial, fim da estabilidade no emprego com a criação do FGTS, aumento das exigências de produtividade, vertiginosa ampliação das horas-extra, desemprego, informalidade, aumento do fosso social e da concentração de renda, disponibilizaram um imenso contingente de força de trabalho barata, instável, necessitada de trabalhar para garantir sua sobrevivência e forçadamente disciplinada e dócil⁴. Além do efeito desmobilizador, a rotatividade crescente dos trabalhadores mantinha os salários cada vez mais baixos, pois sempre que um trabalhador era readmitido em outra empresa, ele recomeçava no nível salarial mais baixo⁵.

Conforme destacado pelo Relatório final da Comissão Nacional da Verdade, o golpe de 1964 inaugurou um período de ampla coerção dos trabalhadores como forma de “arrancar produção” e alcançar uma acumulação de capital na maior velocidade possível. Logo, “Na cidade e no campo, as elites civis entendiam que era preciso reprimir, disciplinar, submeter e tornar os trabalhadores mais produtivos, com o fim de possibilitar uma maior acumulação de riqueza, bem como manter os privilégios existentes”⁶. Neste sentido, logo após o golpe, foi instaurado um “novo regime fabril”, fruto da “aliança empresarial-policial-militar”, que utilizou da violência, controle e coerção para atingir seus objetivos:

Sob a ditadura militar, o Estado estará presente nas fábricas, não como árbitro, mas como “*agente patronal*”. Por meio dos sindicalistas “pelegos”, nomeados interventores nos sindicatos, dos espíões e dos chefes militares (em alguns casos militares reformados ou civis respaldados por uma doutrina de controle militarizado da classe operária), o *Estado e o empresariado, unidos, conferirão à resistência operária o estatuto de subversão política e à força bruta patronal a legitimidade de defesa da segurança e do desenvolvimento nacional*. Portanto, nesse período, *as empresas e o Estado ditatorial se irmanavam, dentro e fora das fábricas, visando impedir a organização e luta dos trabalhadores para a conquista e a defesa de seus direitos*⁷.

De modo geral, a elevação da produtividade física do trabalhador brasileiro durante a ditadura militar não foi resultante de investimentos em tecnologia mais avançada, e sim das mudanças nas relações de trabalho impostas pela coerção política, instabilidade, arrocho salarial, extensão das jornadas, carestia e rotatividade da força de trabalho. “Ordem e produtividade” passou a ser o lema rumo ao progresso econômico destinado a poucos, às custas da maioria. Como bem coloca Negro,

Sem o “velho trabalhismo”, sem a greve, com direitos desrespeitados ou perdidos e sob prolongado arrocho salarial, o nacional-desenvolvimentismo em sua variante autoritária se desprendera do compromisso com a dignidade do trabalhador. [...] Para os trabalhadores, aumentar salários era o mínimo. Para o governo, salários eram

⁴ RIBEIRO BARROS SILVA, Ana Beatriz. Brasil, o “campeão mundial de acidentes de trabalho”: Controle social, exploração e prevencionismo durante a ditadura empresarial-militar brasileira. *Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 7, n. 13, p. 151-173, mar. 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/1984-9222.2015v7n13p151/31305>.

⁵ DREIFUSS, René Armand. *1964: A conquista do Estado - Ação política, poder e golpe de classe*. Petrópolis: Vozes, 1981, p. 438-440.

⁶ BRASIL. COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. Violações de direitos humanos dos trabalhadores. In: *Relatório – Vol. 2: textos temáticos*. Brasília: CNV, 2014, p. 62. Grifos meus.

⁷ BRASIL. COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. Violações de direitos humanos dos trabalhadores. In: *Relatório – Vol. 2: textos temáticos*. Brasília: CNV, 2014, p. 63. Grifos meus.

De acordo com argumento desenvolvido em trabalho anterior⁹, compreendendo a ditadura militar a partir de seu caráter de classe¹⁰, do favorecimento ao grande capital em detrimento da saúde, segurança e mesmo das vidas dos trabalhadores, podemos entender a paulatina elevação do número de acidentes, adoecimentos e mortes em decorrência do trabalho. Assim, apesar de sua lateralidade frente a questões aparentemente mais urgentes, como a necessidade do desenvolvimento econômico e a perseguição aos subversivos, o problema dos acidentes do trabalho não pôde ser escondido sob a cortina de fumaça erigida pela censura estatal, pois recebeu atenção tanto dos jornais de grande circulação como *Jornal do Brasil*, *Folha de São Paulo* e *O Estado de São Paulo*, como dos jornais alternativos, *Movimento* e *Opinião*. A violência dos acidentes de trabalho inspirou a clássica canção “Construção”¹¹ (1971) de Chico Buarque, e foi mote para o filme brasileiro “A Queda”¹² (1976), que relata os impactos dramáticos de um acidente de trabalho na construção civil e conquistou o Urso de Prata do Festival de Berlim em 1978, entre outros prêmios.

Assim, partindo da concepção de que os acidentes e doenças do trabalho revelam da forma mais violenta a exploração e as péssimas condições de vida e trabalho, neste artigo buscarei abordar a questão dos acidentes de trabalho, com enfoque no setor da construção civil, através de matérias veiculadas pela imprensa entre os anos de 1970 e 1976 (governo Médici e início do governo Geisel), sobretudo através dos jornais *O Estado de São Paulo (OESP)*, representante da “grande imprensa”, em contraponto com *Opinião* e *Movimento*, da imprensa alternativa. A chamada grande imprensa, como bem distingue Maria Aparecida de Aquino, se refere aos órgãos “cuja dimensão, em termos empresariais, atinja uma estrutura que implique na dependência de um alto financiamento publicitário para sua sobrevivência. [...] A grande imprensa conta com esquemas de distribuição nacional e mesmo, às vezes, com uma veiculação que abrange algumas praças internacionalmente”¹³. *O Estado de São Paulo* será o jornal da grande imprensa analisado aqui e que, por sua circulação diária, grande porte e diversas equipes de reportagem e articulistas, conseguiu cobrir a questão da sinistralidade laboral com considerável detalhamento. Como destaca Aquino, de postura notadamente liberal, *OESP* ficou conhecido por apoiar o golpe de 1964, mas adotou uma postura por vezes crítica ao regime - perceptível também no tocante à sinistralidade laboral - tendo sido o único órgão da grande imprensa diária, junto ao *Jornal da Tarde*, a ser alvo de censura prévia entre ago./set. 1972 e jan. 1975.

Por outro lado, a imprensa alternativa brasileira se caracteriza por sua descontinuidade e por se opor “à pretensão hegemônica da imprensa de espírito oligarca e ideologia liberal, hoje neoliberal, que é a dominante no Brasil”¹⁴, oposição esta que também se expressa na questão dos acidentes e doenças

⁸ NEGRO, Antonio Luigi. *Linhas de montagem: O industrialismo nacional-desenvolvimentista e a sindicalização dos trabalhadores*. São Paulo: Boitempo, 2004, p. 258-259.

⁹ RIBEIRO BARROS SILVA, Ana Beatriz. *O desgaste e a recuperação dos corpos para o capital: acidentes de trabalho, precarização e reabilitação profissional durante a ditadura militar brasileira (1964-1985)*. Recife: Tese de Doutorado em História, Universidade Federal de Pernambuco, 2016. Esta tese deverá ser publicada no início do ano de 2019 pela Paco Editorial.

¹⁰ Dialogo aqui com a historiografia crítica que aponta para o elemento “classe” como forma de complexificar a compreensão acerca da ditadura militar brasileira, especialmente em sua relação com as classes trabalhadoras e populares, e com as forças oposicionistas em geral. Além da já citada obra de Dreifuss, são exemplos desta visão historiográfica: MATTOS, Marcelo Badaró. Os trabalhadores e o golpe de 1964: um balanço da historiografia. *História & Luta de classes*, ano 1, n.1, abr. 2005, p. 7-18; MELO, Demian Bezerra de (org.). *A miséria da historiografia: uma crítica ao revisionismo contemporâneo*. Rio de Janeiro: Consequência, 2014. TOLEDO, Caio Navarro de. 1964: golpismo e democracia. As falácias do revisionismo. *Crítica Marxista*, n.19, 2004, p. 44-45. TOLEDO, Caio Navarro de (org.). *1964: Visões críticas do golpe: Democracia e reformas no populismo*. 2ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2014. Nesta corrente, defende-se a adoção do termo “ditadura empresarial-militar” para o regime iniciado com o golpe de 1964, justamente por expressar este caráter de classe, e do qual também farei uso neste artigo.

¹¹ BUARQUE, Chico. *Construção*. In: *Construção*. Brasil, Philips/PolyGram, 1971.

¹² *A Queda*. Brasil, Drama, 1976, 110 min. Produção: Zoom Cinematográfica, Daga e Nelson Xavier Produções Ltda. Direção: Nelson Xavier e Ruy Guerra.

¹³ AQUINO, Maria Aparecida de. *Censura, Imprensa, Estado Autoritário (1968-1978): o exercício cotidiano da dominação e da resistência: O Estado de São Paulo e Movimento*. Bauru: EDUSC, 1999, p. 37. Acerca da censura política à imprensa, uma das primeiras obras e referência fundamental é MARCONI, Paolo. *A censura política na imprensa brasileira. 1968-1978*. São Paulo: Global Editora, 1980. Outra obra fundamental, mas recente, é KUSHNIR, Beatriz. *Cães de guarda: Jornalistas e censores do AI-5 à Constituição de 1988*. São Paulo: Boitempo, 2012.

¹⁴ AGUIAR, Flávio. *Imprensa alternativa: Opinião, Movimento e Em Tempo*. In: MARTINS, Ana Luiza; DE LUCA, Tania. SÆCULUM - REVISTA DE HISTÓRIA [39]; João Pessoa, jul./dez. 2018.

do trabalho. Mesmo sob censura implacável, *Opinião e Movimento*¹⁵ circularam, ainda que de forma descontinuada e sob censura política, durante a maior parte do período aqui estudado e foram verdadeiros baluartes da imprensa alternativa no combate à ditadura, tendo entre seus articulistas notáveis intelectuais dentre outros críticos do regime militar.

A fim de perceber até que ponto estas matérias coadunavam ou não com a compreensão oficial acerca da infortunística, também abordarei, ainda que brevemente, algumas fontes oficiais da Fundacentro¹⁶, ligada ao Ministério do Trabalho, e que veiculavam o posicionamento oficial do governo no campo da sinistralidade laboral. Portanto, neste artigo, focarei sobretudo nos “ciganos da construção”, como eram chamados os operários da construção civil, setor que teve expressiva expansão durante o período e que incorporava o ideal do “Brasil, grande potência”, com vistas a entender alguns aspectos que muito revelam sobre o modelo de desenvolvimento adotado pela ditadura empresarial-militar: os índices de acidentes do setor, a migração, a informalidade, a parca fiscalização nos ambientes de trabalho, as péssimas condições de vida e trabalho, a extensão das jornadas, a pressão pelo cumprimento de prazos, o desrespeito pelas normas de higiene e segurança do trabalho, a descartabilidade das vidas dos trabalhadores.

Os índices de acidentes de trabalho na construção civil

Com a reunião das Caixas e Institutos de Aposentadorias e Pensões (CAPs e IAPs) em torno do INPS, criado em 1966, foi possível a produção de estatísticas nacionais dos dados previdenciários, incluindo os registros da ocorrência de acidentes e doenças do trabalho, organizados por setor da economia e estado da federação, número de segurados em benefício previdenciário, bem como os índices de óbitos no trabalho. Com as primeiras estatísticas divulgadas em 1969, referentes ao ano de 1968, em pleno “milagre econômico brasileiro”, os índices de sinistros laborais revelavam as péssimas condições de higiene e segurança que grassavam no Brasil, manchando de sangue o desenvolvimento célere do país que almejava figurar entre as mais desenvolvidas do planeta em pouco tempo, relegando o crescente abismo social e endividamento externo para um segundo plano. Ainda que estas estatísticas reunissem apenas os dados dos segurados registrados junto ao INPS, excluindo, nesse primeiro momento, os trabalhadores rurais, domésticos e os informais, “sem carteira assinada”, tais números, ainda que não revelassem o quadro mais amplo da sinistralidade laboral, foram suficientes para eleger o Brasil como recordista mundial de acidentes, o que teve grande impacto na mídia nacional.

Nos jornais do período, os índices parciais e totais de acidentes eram noticiados a cada divulgação oficial por parte do INPS, com destaque para o impacto dos infortúnios para a economia brasileira, mas, grosso modo, os dados eram simplesmente apresentados, sem maiores questionamentos ou aprofundamentos. *O Estado de S. Paulo*, por exemplo, abordou alguns desses índices, mas é perceptível alguma problematização da questão, como em matéria de 8 de maio de 1970, onde informa que Pedro Farina, deputado pelo MDB da Guanabara, fez um pronunciamento na Câmara destacando que em 1969 ocorreram 10 acidentes de trabalho por minuto, frisando ainda que “O Brasil é o país que mais concorreu para as estatísticas de acidentes de trabalho”¹⁷. Em outro artigo, publicado em 8 de agosto de 1974, o mesmo jornal indica que a *Revista Saúde no Mundo* publicada pela Organização Mundial da Saúde (OMS) colocou o Brasil como um dos países que lideravam o *ranking* das más condições de trabalho, principal causa dos acidentes. Com 7 milhões e 700 mil trabalhadores segurados, o país registrou 1 milhão e 470 mil acidentes em 1972. Comparativamente, a Alemanha possuía 26 milhões de trabalhadores registrados e a ocorrência de 2 milhões de acidentes¹⁸

Regina (orgs.). *História da Imprensa no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2018, p. 235.

¹⁵ Além de Flávio Aguiar, citado na nota anterior, o estudo de AQUINO, *Censura, Imprensa...* também se dedica ao Semanário *Movimento*, com foco em seus embates contra a censura e em defesa, conforme a autora, da democracia, do nacionalismo e dos interesses populares. PINHEIRO MACHADO, J. A. *Opinião X Censura: momentos da luta de um jornal pela liberdade*. Porto Alegre: L&PM, 1978, traz o relato do próprio ex-editor de *Opinião* e das agruras que seus idealizadores e colaboradores tiveram que enfrentar para manter um jornal alternativo e crítico à ditadura militar.

¹⁶ Fundação Centro Nacional de Segurança e Higiene do Trabalho, posteriormente renomeada como Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho.

¹⁷ Acidente de trabalho. *O Estado de S. Paulo*. 8 mai. 1970, p. 25.

¹⁸ Brasil lidera em acidente de trabalho. *O Estado de S. Paulo*. 8 ago. 1974, p. 18

notificados, evidenciando o baixo índice de trabalhadores formalmente registrados no Brasil, afinal, numa população que ultrapassava os 90 milhões, é evidente que muito mais de 7 milhões trabalhavam.

Um tema recorrente era a percepção de que os acidentes de trabalho (ATs) representavam, sobretudo, um enorme desperdício para a economia nacional. Para alguns articulistas de *O Estado de S. Paulo*, a infortúnica laboral passou a ser considerado o maior gasto do país, que em um ano dispndia mais com acidentes do que com as Forças Armadas em três anos, ou com a Educação em cinco anos. O gasto com os ATs era mesmo comparado a um carburador vazando gasolina: um desperdício que diminuía o rendimento da máquina, no caso, a economia nacional¹⁹. Os acidentes provocavam uma verdadeira sangria na economia nacional: “Braços e pernas quebrados, dedos esmagados, lesões menores e mesmo casos de morte ou incapacidade permanente, representam uma sangria, no Produto Interno Bruto, que, se fosse estancada, permitiria que todos pagassem menos Imposto de Renda”²⁰. Logo, o problema dos acidentes era proeminentemente econômico ao ponto de que sua redução poderia significar, antes de mais nada, para Itaboraí Martins, uma redução nos impostos.

Os gastos com acidentes eram divididos em duas categorias: os gastos diretos, dispendidos pela Previdência Social na forma de assistência médica, custos administrativos, serviços como a reabilitação profissional, e benefícios financeiros direcionados ao segurado ou sua família, a exemplo do auxílio-doença, pecúlio, auxílio-acidente, aposentadoria; e os gastos indiretos, mais difíceis de precisar, calculados como o quádruplo dos custos diretos e que eram da alçada do empregador e que conseqüentemente impactavam a economia nacional, devido à paralisação das máquinas, equipamentos e materiais danificados, suspensão do trabalho, impacto dos sinistros sobre os demais empregados, que reduziam sua produtividade devido a abalos psicológicos, etc. De 1969 para 1970 houve um crescimento de 15,89% nos acidentes, que traziam 2 bilhões de cruzeiros em custos diretos e 8 bilhões em indiretos, equivalente a 53% da receita federal²¹. Em termos proporcionais, 16,75% dos trabalhadores segurados do INPS se acidentaram em 1970, coeficiente notadamente elevado e que só cresceu nos anos seguintes.

A calamitosa situação das condições e processos de trabalho no país, que se refletia nos índices de sinistros, ia se confirmando a cada ano, com a divulgação detalhada dos índices de acidentes de trabalho reunidos pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social (MTPS), acompanhados dos cálculos dos prejuízos econômicos trazidos “ao país”. A indústria era, de longe, o setor que mais acidentava, onde tiveram lugar 76% dos acidentes em 1970. Num universo de 3.584.467 segurados - o maior montante de trabalhadores registrados na Previdência entre os diversos setores da economia -, ocorreram 934.381 acidentes em 1970, o que significava que 26,07% dos segurados da indústria se acidentaram naquele ano, número bastante superior à média nacional, já expressiva, de 16,75%. Nas estatísticas governamentais, o setor industrial era consideravelmente diverso, incluindo atividades como: extrativa vegetal, extrativa mineral, produtos alimentícios, bebidas, fumo, têxtil, calçados, mobiliário, papel e papelão, couros e peles, química e farmacêutica, derivados de petróleo e hulha, plásticos, metalurgia, e, o que nos interessa mais de perto neste artigo, a construção civil. Tendo em vista a liderança da indústria nos índices oficiais de acidentes no país, podemos verificar na tabela abaixo o quanto este setor tinha variações. O coeficiente de frequência informa o número de acidentes por 1 milhão de horas trabalhadas. Já o coeficiente de gravidade expressa a perda de tempo em número de dias por 1 milhão de horas trabalhadas, sendo adotada para esse cálculo a quantidade de dias perdidos.

¹⁹ MARTINS, Itaboraí. Acidente de Trabalho, o maior gasto do País. *O Estado de S. Paulo*, 13 de fevereiro de 1972, p. 19.

²⁰ MARTINS, Acidente de Trabalho...

²¹ Custo de acidente: bilhões. *O Estado de S. Paulo*. 25 jun. 1971, p. 42.

Acidentes de Trabalho na Indústria - Brasil, 1970							
Atividades	Empregados segurados	Homens horas trabalhadas	Acidentes registrados	% de Empregados acidentados	Dias perdidos	Frequência	Gravidade
Extrativa vegetal	10.926	26.572.032	10.005	91,57	164.008	377	6.172
Extrativa mineral	120.915	294.065.280	53.075	43,89	899.399	180	3.059
Produtos alimentícios	378.510	942.424.320	100.049	25,82	1.465.491	106	1.555
De bebidas	61.186	148.804.352	20.254	33,10	253.948	136	1.707
Do fumo	25.494	62.001.408	2.562	10,05	33.507	41	540
Têxtil, fiação e tecelagem	288.447	701.503.104	62.348	21,62	793.587	89	1.131
De calçados e vestuário	148.594	361.380.608	15.495	10,43	204.569	43	566
De madeira e cortiça (exceto mobiliário)	133.298	324.180.736	55.515	41,65	978.758	171	3.019
Do mobiliário	79.396	193.091.072	20.620	25,97	329.779	107	1.708
De papel e papelão	53.902	131.089.664	13.909	25,80	222.204	106	1.695
Gráfica e editorial	58.272	141.717.504	3.538	6,07	59.960	25	423
Couros e peles	31.321	76.172.672	8.053	25,71	118.156	106	1.551
De artefatos de borracha	30.593	74.402.176	6.101	19,94	89.940	82	1.209
Químicas e farmacêuticas	109.989	267.493.248	20.132	18,30	299.800	75	1.121
De derivados de petróleo e hulha	5.099	12.400.786	10.371	203,39	114.629	836	9.244
De artefatos de plástico	37.877	92.116.864	5.124	13,53	75.832	57	823
De produtos minerais não metálicos (vidro, cimento, cal, gesso, olaria e cerâmica)	183.557	446.410.624	38.556	21,00	601.363	86	1.347
Metalúrgica	234.546	570.415.872	77.599	33,08	969.940	136	1.700
Mecânica e do material elétrico e eletrônico	310.299	754.647.168	82.480	26,58	992.866	109	1.316
Da construção e reparação de veículos	169.718	412.754.176	30.015	17,69	379.158	73	919
Da construção civil	949.836	2.310.001.152	281.133	29,60	2.666.453	122	1.154
De energia elétrica	100.519	244.462.208	5.978	5,95	96.994	24	397
Diversas	53.173	129.316.736	11.469	21,57	172.826	89	1.336
Total da Indústria	3.584.467	8.717.423.744	934.381	26,07	11.983.167	107	1.374

Fonte: INPS. Boletim Informativo da Fundacentro, São Paulo, ano II, n.20, ago. 1971, p. 2-3.

A priori, quando examinamos os acidentes de trabalho no ramo da indústria para o ano de 1970 expressos na tabela acima, saltam aos olhos os índices de sinistros das indústrias extrativas vegetal e mineral. A primeira, apesar de ter 10.926 segurados, teve 10.005 acidentes, o que significava, por alto, que quase todos os seus empregados (91,57%) sofreram acidentes. A gravidade destes acidentes também era bastante relevante, pois foram 6.172 dias perdidos para cada milhão de horas trabalhadas, dedicados à recuperação desses trabalhadores. A indústria mineral tinha 120.915 segurados, número bastante superior à extrativa vegetal, dos quais 43,89% se acidentaram. Mas nenhuma indústria impressiona mais do que a de derivados de petróleo e hulha: dos 5.099 segurados, ocorreram 10.371, significando, de maneira geral, que todos os trabalhadores registrados neste ramo sofreram pelo menos dois acidentes dignos de registro durante o ano de 1970, totalizando que 203,39% dos seus empregados se acidentaram. Além de frequentes, os acidentes do ramo eram graves, requerendo muitos dias para a recuperação dos trabalhadores: a frequência se deu numa escala de 836 e a gravidade chegou a impressionantes 9.244 dias perdidos para cada milhão de horas trabalhadas, segundo o cálculo da gravidade, ou 114.629 dias perdidos, no total. Com números tão aviltantes, é provável que nesse setor também houvesse grande rotatividade, com muitos acidentados em benefício ou aposentados por invalidez enquanto outros mais ocupavam seus postos e também se acidentavam, num ciclo marcadamente vicioso e mórbido.

Diante do expressivo risco e acidentabilidade da indústria de petróleo e hulha, apesar de seu

reduzido número de empregados registrados em termos comparativos, chegava-se ao ponto de minimizar a gravidade da situação da construção civil em comparação com outros setores da indústria. Nesse sentido, a 22ª Semana de Prevenção de Acidentes de Trabalho teria revelado que a construção civil não reunia as profissões mais perigosas, mas era a sexta colocada, precedida pelos setores de derivados de petróleo e hulha, de longe o de maior sinistralidade, seguida da indústria de extração vegetal, madeiras e cortiças, extrativa mineral e metalurgia.²² A construção civil chegava mesmo a ser apontada como “bom exemplo”, pois apesar do enorme contingente de trabalhadores no setor, em 1976 registrava um índice “bem menor”, figurando em quarto lugar entre os setores mais perigosos²³. Nestes malabarismos na compreensão estatística em defesa da construção civil, o mais dinâmico e rentável do período, além de espraiado por todo o país, focava-se na proporção de acidentes no universo de segurados e não no registro total de acidentes, fazendo com que os dados da construção fossem diluídos diante do enorme contingente de trabalhadores segurados no setor (949.836 registrados oficialmente), sem mencionar a sua conhecida rotatividade e informalidade, conforme será examinado a seguir.

Voltando para os demais ramos da indústria, diante de números tão gritantes, os índices de acidentes da indústria de produtos alimentícios (25,82%), de mobiliário (25,97%), de papel e papelão (25,80) e de couro e peles (25,71%) pareciam até “aceitáveis”, pois se aproximavam dos 26% da indústria como um todo. As indústrias da madeira e cortiça (41,65%), de bebidas (33,10%) e a metalurgia (33,08%) também tinham grande participação nesta verdadeira indústria dos acidentes. Mas a construção civil foi o setor que mais cresceu durante a ditadura militar, o que mais empregava, com 949.836 empregados segurados em 1970 - seguida pela indústria de alimentos, com 378.510, e a têxtil com 288.447 empregados segurados - e também o que proporcionalmente mais acidentava: 281.133 acidentes registrados, ou 29,6% dos segurados do setor. Ou seja, a indústria da construção civil era responsável por 30,08% dos acidentes registrados no setor de atividade que mais acidentava, a indústria, que vitimou 934.381 trabalhadores segurados pela Previdência em 1970²⁴.

Os acidentes “com perda de tempo” de acordo com os parâmetros do MTPS, e que indicavam uma maior gravidade, totalizaram 1.238.367, grande parte dos 1.330.523 acidentes registrados no ano de 1971. Ainda assim, a indústria era o ramo de atividade com maior número de acidentes “com perda de tempo”: foram 1.088.722 acidentes. Mesmo descontando os acidentes “sem perda de tempo”, fica evidente o aumento dos acidentes na indústria, uma vez que o total registrado no setor em 1970 fora de 934.381²⁵. Mesmo contabilizando apenas os acidentes com perda de tempo, a indústria registrou significativo aumento nos índices de acidentes de um ano para outro e foi responsável por nada menos do que quase 88% dos acidentes com perda de tempo registrados em 1971. Exemplos disso verificavam-se nas diversas indústrias: de alimentos, que registrou 100.049 acidentes e coeficiente de frequência de 106 em 1970, e 110.802 acidentes e 118 de coeficiente de frequência em 1971; de bebidas, 20.254 acidentes e 136 de frequência em 1970 e 20.325 acidentes e 137 em 1971; de madeira (55.515/171 em 1970 e 55.716/172 em 1971); de metalurgia (77.599/136 em 1970 e 88.656/155 em 1971); e na construção civil (281.133/122 em 1970 e 326.482/141 em 1971)²⁶. A construção civil também era o primeiro lugar em número de horas perdidas: das 17.635.272 horas de trabalho perdidas em 1970, 2.666.453 foram desperdiçadas na construção civil. Ainda, foi o ramo que teve maior aumento de um ano para o outro e seguindo a tendência, registrou 413.118 acidentes em 1973²⁷.

Em 1972, o governo havia se empenhado tanto na execução de obras desenvolvimentistas para impulsionar a economia, que recebeu pelo segundo ano consecutivo o indesejável título de “campeão mundial de acidentes de trabalho” e o impacto econômico dos sinistros era evidente. “Acidente esgota verbas do país” era o título da matéria de *O Estado de S. Paulo* de 18 de julho de 1974 que informava que um em cada sete trabalhadores registrados no INPS se acidentava por ano, “triste recorde

²² A segurança do trabalhador é cada vez menor. *O Estado de S. Paulo*. 2 jun. 1973, p. 19.

²³ ROMA FILHO, Elias. Acidente de trabalho: Difícil desafio para o Governo Brasileiro. *Diário de Pernambuco*. 15 ago. 1976, 4º Caderno, p. 1.

²⁴ *Boletim Informativo da Fundacentro*, São Paulo, ano II, n.20, ago. 1971, p. 2-3.

²⁵ Boletim Estatístico de Acidentes de Trabalho, *Boletim Informativo – Fundacentro*, v.3, n.30, jun. 1972, p. 3.

²⁶ Boletim Estatístico de Acidentes de Trabalho..., p. 3.

²⁷ Boletim Estatístico de Acidentes de Trabalho, *Boletim Informativo – Fundacentro*, São Paulo, v.5, n.57, set. 1974, p. 5.

mundial”. Com a expansão de setores como o de serviços, menos arriscados, e o crescimento do índice de segurados do INPS, os índices de acidentes acabavam se diluindo e diminuindo sua proporção no total de segurados. Ainda assim, segundo o General Moacyr Gaya, superintendente da Fundacentro, órgão governamental ligado ao Ministério do Trabalho e responsável por avaliar e desenvolver políticas relativas à saúde e segurança dos trabalhadores, os problemas da infelizmente “dizem respeito, diretamente, à segurança nacional”²⁸.

O número oficial de acidentes registrados no Brasil ampliou progressivamente nos anos seguintes, chegando a 1.924.189 acidentes em 1975, maior índice registrado durante a ditadura militar e recorde histórico do país. Contudo, apesar de sua relevância para a compreensão do problema dos acidentes, os índices oficiais mascaravam um cotidiano mórbido de cortes, quedas, soterramentos, choques elétricos, amputações e mortes, notadamente na construção civil, cuja compreensão será buscada a seguir através da análise de algumas matérias veiculadas pelos órgãos de imprensa aqui examinados.

Dos acidentes na construção civil

As grandes obras estruturais, especialmente nas regiões afastadas dos grandes centros e em regiões de baixa densidade populacional, movimentavam a economia e traziam o progresso, mas também uma vasta gama de problemas sociais, a começar pela atração de grande contingente de trabalhadores, que eram dispensados após a sua conclusão. Assim, cidades inteiras sem estrutura alguma cresciam ao redor dos canteiros das obras, e após a finalização dos trabalhos, o poder público não sabia o que fazer com seus habitantes, como ocorreu na construção da hidrelétrica de Ilha Solteira, em São Paulo. Também estavam em andamento ou previstas, a cargo do governo federal ou parceria com os governos estaduais, diversas obras de grande porte, como a Rodovia Transamazônica, a estrada Rio-Santos, a hidrelétrica de Itaipu, a ponte Rio-Niterói, melhoramentos na Rodovia dos Imigrantes, reformas nos Portos de Santos, Recife, Vitória, Rio de Janeiro e Porto Alegre, a construção de um superporto em Rio Grande, entre outros empreendimentos sob a responsabilidade do governo federal²⁹.

Porém, em todas as obras, grandes ou pequenas, públicas ou privadas, o número de acidentes na construção civil era notadamente elevado. Segundo o engenheiro Samuel Belk, em conferência no Congresso Nacional de Prevenção de Acidentes, os acidentes mais comuns na construção civil eram, em ordem decrescente: queda de locais altos; desmoronamentos de barrancos; desmoronamento de valas; choques elétricos em instalações precárias; choques elétricos em linhas de alta tensão; queda de objetos de lugares altos; cortes em aparas rebarbas e vidros; desmoronamento de andaimes; escorregamento; ferimentos com pregos; danos causados por partes móveis de máquinas desprotegidas; explosões de máquinas; explosões de gases ou inflamáveis; incêndios; queimaduras causadas por cal ou outras matérias-primas; intoxicações por produtos químicos; acidentes com máquinas móveis; cortes em serras circulares; acidentes com explosivos; quedas em tubulações; acidentes com manivelas de sarilhos³⁰. Apenas a menção dos acidentes mais comuns por um especialista da área já explicita o alto grau de periculosidade e insalubridade do setor da construção e, nos casos aqui mencionados, poderemos notar a recorrência dessa tipologia de sinistros nas matérias da imprensa, principalmente dos soterramentos e quedas.

Notícias de acidentes nos diversos ramos da indústria da construção civil se avolumavam: em um prédio em construção, um elevador carregado de materiais despencou do 19º andar e na queda, rompeu os andaimes, matando o operário José Rogato, de 59 anos, que estava num dos andares inferiores, e outros três operários sofreram ferimentos graves. Segundo a reportagem, “todos os

²⁸ Acidente esgota verbas do país. *O Estado de S. Paulo*. 18 jul. 1974, p. 18.

²⁹ É fundamental ressaltarmos que além da sensível expansão da construção civil residencial, sobretudo através do BNH (Banco Nacional de habitação), a ditadura também foi o período de estabelecimento das grandes empreiteiras, que se engajaram ao projeto de poder do Estado ditatorial e foram responsáveis pelas obras de grande porte, que eram verdadeiras vitrines do regime, como a Ponte Rio-Niterói, a rodovia Transamazônica e hidrelétricas como a de Itaipu. Evidentemente, a por vezes promíscua relação destas empreiteiras com o poder público é fundamental para compreendermos a rede de apoios ao regime entre o empresário, de grande longevidade até os dias atuais, conforme demonstra CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*. Niterói: Tese de Doutorado em História/UFF, 2012.

³⁰ Construção civil não mantém segurança. *O Estado de S. Paulo*. 13 fev. 1972, p. 19.

andaimas acabaram se transformando num amontoado de tábuas danificadas” e conforme relato de um operário, “foi como se o prédio inteiro estivesse caindo”³¹. Em outra obra no Morumbi, quando abriam uma valeta, houve um soterramento, matando instantaneamente Nilton Batista da Silva, de 29 anos³². Em outro desmoronamento também na construção de um prédio de apartamentos, um operário de 25 anos foi soterrado e resgatado pelo Corpo de Bombeiros. Era o segundo soterramento em pouco mais de dez dias na mesma área daquela obra.³³ Operários faziam escavação junto a uma parede a fim de resolver a infiltração de uma fossa, mas o operário Jesuíno Ferreira da Silva foi soterrado por uma parede de oito metros e veio à óbito na construção de um prédio tocada pela firma Master & Clerman Ltda. A vítima e o irmão, Domingos Ferreira da Silva, tinham chegado da Bahia há poucos dias. Domingos e o carpinteiro João Amancio da Silva ficaram feridos.³⁴ O desabamento do pavilhão de exposições da Gameleira, em Belo Horizonte, vitimou 64 operários que morreram soterrados³⁵, o que ficou marcado como o maior acidente de trabalho da ditadura militar³⁶. Notícias esparsas de acidentes em obras habitacionais e, sobretudo, relatos de verdadeiras catástrofes como da Gameleira, do elevador Paulo Frontim, dos recorrentes acidentes durante a construção da Ponte Rio-Niterói, receberam atenção da mídia e causaram comoção nacional, mas não representavam 1% do que o país perdia em recursos financeiros e vidas humanas³⁷, o que era naturalizado e mesmo encoberto pela aspereza das estatísticas. Mas, o que podemos apreender sobre os trabalhadores da construção civil, suas condições de vida e trabalho e sobre os sinistros laborais que os vitimavam através do que era noticiado pela imprensa?

A força de trabalho da construção era recorrentemente apontada como composta por migrantes vindos principalmente do Nordeste, sem especialização, inexperientes, analfabetos e na maioria das vezes, egressos do campo, o que facilitaria a ocorrência dos sinistros:

Humildes, mão calejadas, músculos rígidos, eles surgem nas estações como os homens ideais para preencher a falta de mão-de-obra na construção civil. Na maioria sem documentos, acostumados apenas a arar a terra, semear e colher, são imediatamente contratados e seus pés, antes presos à terra, sobem os edifícios na esperança de uma vida melhor. E o que encontram, geralmente, é o acidente imprevisto, provocado pela inexperiência, aliada à imprudência, falta de orientação e desinteresse, seu e de empresários, por equipamentos de segurança.”³⁸

Notamos aqui certa justificação dos acidentes, recorrente em outras fontes da época, devido à origem rural da força de trabalho empregada na construção civil, o que acaba por culpabilizar os trabalhadores pelos seus infortúnios. Conhecidos como “Ciganos das construções”, a maioria dos operários deste setor em São Paulo eram nordestinos e mineiros que viajavam gratuitamente com passes fornecidos pelas empresas ferroviárias e encontravam emprego assim que desciam dos trens. Aos domingos, quartas e sextas-feiras chegava à Estação Roosevelt, no Brás, o “trem baiano”, vindo do norte de Minas e da Bahia, repleto de migrantes que, quando não eram recolhidos pela Secretaria de Promoção Social, aceitavam as ofertas de emprego e partiam imediatamente para os canteiros de obra. A maioria não tinha carteira de trabalho nem a quem recorrer em caso de acidente. E como não eram registrados, seus acidentes não eram sequer computados. O articulista José Marquez reconhece que o controle era difícil, pois todos os dias dezenas chegavam à capital paulista e passavam de uma obra para outra, completamente fora das estatísticas oficiais. Segundo o representante do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, “Eles são recrutados por intermediários, contratados por empresas médias de construção, que se encarregam de ‘legalizar’ a situação dos operários. É uma posição cômoda para muitas construtoras, pois, quando há algum problema, são eles os responsáveis”.

³¹ Elevador despenca. *O Estado de S. Paulo*. 28 set. 1973, p. 22.

³² Soterramento. *O Estado de S. Paulo*. 28 set. 1973, p. 22.

³³ Barranco cede e fere operário. *O Estado de S. Paulo*. 30 abr. 1974, p. 24.

³⁴ Acidentes esgotam verbas do país. *O Estado de S. Paulo*. 18 jul. 1973, p. 15.

³⁵ Mais três peritos na Gameleira. *O Estado de S. Paulo*. 23 de setembro de 1971 –

³⁶ SILVA, Airtton Marinho da. Gameleira, o maior acidente da construção civil brasileira (1971): caso histórico de interesse. In: MENDES, René (org.). *Dicionário de saúde e segurança do trabalhador: conceitos, definições, história, cultura*. Novo Hamburgo (RS): Proteção Publicações Ltda., 2018, p. 557-558.

³⁷ Itaboraí Martins. Acidente de Trabalho, o maior gasto do País. *O Estado de S. Paulo*. 13 de fevereiro de 1972, p. 19.

³⁸ MARQUEZ, José. O infeliz operário, do trem ao andaime. *O Estado de S. Paulo*. 10 out. 1973, p. 20.

Segundo o engenheiro Eudorp Lincoln Berlinck, diretor da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e do Instituto Brasileiro de Segurança (IBS), a maioria desses operários sabe apenas “que é preciso trabalhar. Não sabe onde, nem como. Assim, o operário sem nenhuma qualificação, se transforma de uma hora para outra em servente de pedreiro”.³⁹

A cada doze minutos um operário morria ou ficava ferido na construção civil no estado de São Paulo, pois as advertências e normas de higiene e segurança eram esquecidas na prática pela “ignorância dos empregados e egoísmo dos empresários”. De acordo com Berlinck, “A maioria das empresas não se preocupa em promover cursos de segurança entre operários [...] por considerarem isso perda de tempo e dinheiro”, nem forneciam Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) como roupas isolantes para lidar com instalações elétricas ou protetores de serra. Apesar da então nascente legislação que garantia padrões de higiene e segurança, o MTPS não tinha pessoal para fiscalizar as obras nem ouvir os operários. Da mesma forma, os fiscais municipais se limitavam à aprovação da planta, antes do início das obras, e à liberação do habite-se, quando a obra estava concluída. Nenhuma fiscalização ocorria durante as obras e “para ganhar tempo e dinheiro, simplificar o trabalho e diminuir custos, são permitidos todos os improvisos e improvidências”. Em sua fala no IX Colóquio Sobre Segurança do Trabalho na Construção Civil, este engenheiro descreveu o ambiente de trabalho nas várias obras que visitou:

O local é incerto, o trabalhador não pode escolher uma residência que lhe poupe a fadiga do trajeto. Não há conforto. Os espaços são angustiosos e o piso é úmido, tornando mortal qualquer choque, mesmo de 110 volts. O ar é viciado, empoeirado e a luz escassa. As instalações elétricas são mal feitas ou descobertas, as serras não têm proteção, os andaimes são inseguros e rudimentares. E, por ironia, quando o ambiente se torna seguro, arejado e confortável, a obra já está pronta e os operários devem abandonar o local: começando em qualquer outro lugar, outra construção, correndo os mesmos riscos”⁴⁰.

O desrespeito às normas de segurança era aviltante, pois em levantamento realizado junto às construtoras paulistas, Berlinck constatou que “de 73 guinchos elevatórios, 82% apresentavam-se inseguros. [...] 71,5% das plataformas não possuíam dispositivo de frenagem e que somente 2,7% dos guinchos tinham assento para o operador original da fábrica. E 100% das torres possuíam o cabo de sinalização em arame recozido, ‘um material impróprio e de fácil rompimento’”. Para o engenheiro, o INPS, como entidade seguradora, deveria, dentre outras medidas, assegurar financiamento às construtoras para que adquirissem equipamentos de segurança; reduzir a taxa do Seguro de ATs para as empresas que instalassem dispositivos de segurança em suas obras; incentivar os fabricantes de máquinas e equipamentos para que os dotassem de dispositivos de segurança, também através de financiamento facilitado pelo INPS. Assim, apesar de reconhecer a responsabilidade das empresas por não contratarem uma força de trabalho devidamente capacitada e nem investirem em cursos de prevenção, não fornecerem equipamentos de proteção, não investirem em medidas básicas de segurança, dentre outras burlas, – tudo como forma de reduzir seus custos - caberia ao INPS toda sorte de investimentos e desonerações a fim de que as empresas cumprissem com o que a legislação de higiene e segurança do trabalho lhes outorgava.

As críticas ao INPS também foram proferidas pelos participantes da 22ª Semana de Prevenção de Acidentes, que apesar de reconhecerem que as causas dos acidentes eram variadas e que por vezes os próprios trabalhadores tinham uma parcela de culpa, a causa maior residia na “ineficiência do INPS”, uma “instituição superavitária” que, segundo eles, acumulava o monopólio do seguro de acidentes e, portanto, merecia “as críticas mais duras” por não investir na segurança do trabalhador, especialmente na fiscalização das “empreiteiras que às vezes pressionadas por prazos exíguos ou em busca de custos baixos, ou ainda as duas coisas ao mesmo tempo, colocam o trabalhador exposto a todo tipo de perigo”⁴¹. Nesse “jogo de empurra” entre as empresas e o INPS, conforme o próprio título da notícia, “a segurança do trabalhador é cada vez menor”, e o número de trabalhadores incapacitados ou

³⁹ MARQUEZ, O infeliz operário...

⁴⁰ MARQUEZ, O infeliz operário...

⁴¹ A segurança do trabalhador é cada vez menor. *O Estado de S. Paulo*. 2 jun. 1973, p. 19.

mortos pelo trabalho continuava a se avolumar.

Um exemplo que revela a prática recorrente da burla às mais básicas normas de segurança foi o caso do operário Jesus Otaviano Machado, empregado da firma Togashi Engenharia Ltda. que caiu de um andaime e faleceu quando executava um serviço no prédio do Sindicato dos Médicos do Rio de Janeiro. Após o acidente verificou-se que as travas externas das catracas do andaime foram amarradas com arame, recurso muito utilizado porque acelerava o processo de elevação e abaixamento do sistema, mas obviamente o tornava mais inseguro por sobrecarregar as travas internas. Em reunião com a imprensa, o presidente do Sindicato dos Médicos, Miguel Olímpio Cavalcanti, e o diretor da firma Andaimos Suspensos Jahu Ltda., Antonio Kropf Soares, que alugava andaimes para 850 construtores e empresas de pintura no Rio de Janeiro, apontaram para a inexistência de fiscalização das normas de segurança na cidade. O representante da empresa de andaimes disse que não se responsabilizava pelo uso incorreto dos seus equipamentos, mas destacou que era comum as empresas, com vistas a apressar as obras para participar de novas concorrências, obrigarem “os operários a utilizar mal os andaimes, amarrando-os com arame, para economizar tempo na movimentação da alavanca da catraca, conseqüentemente, acelerando o prazo de entrega da obra, sem o mínimo respeito pela segurança do trabalhador”. Assim, Soares e Cavalcanti enfatizaram que o cumprimento das normas técnicas evitaria muitos acidentes, destacando que o Ministério do Trabalho era o maior culpado pelos acidentes fatais “cujos fiscais raramente são vistos nas obras para examinar o cumprimento das normas de segurança”⁴².

O acidente no elevador da Avenida Paulo Frontin, no Rio de Janeiro, teve dimensões impressionantes, com o desabamento de 520 toneladas de concreto, e mesmo durante a remoção dos escombros, acompanhada pela reportagem de *OESP*, e que contava com seis guindastes, 300 operários e 200 homens do Exército e do Corpo de Bombeiros, havia perigo de novos desabamentos. Além do barulho de britadeiras, sirenes da polícia e guindastes, também eram “constantes sirenes de ambulâncias transportando operários que caem por cansaço ou pequenos acidentes [...] vítimas da exaustão”. Ou seja, mesmo na remoção dos escombros que haviam vitimado seus companheiros, os trabalhadores eram submetidos à super-exploração. Já haviam sido retirados dois automóveis e um caminhão betoneira dos escombros, mas ainda haviam corpos e automóveis soterrados. Nove corpos haviam sido localizados, mas o acesso a eles era difícil; somados aos 21 corpos já registrados pelo IML, ainda existiriam pelo menos cinco a serem encontrados. Devido ao mau cheiro em decorrência da decomposição dos corpos, bombeiros espalhavam formol no local. O General Figueiredo, Chefe do Gabinete Militar da Presidência, visitou as vítimas, representando o Presidente Médici. Contudo, apesar da dimensão da catástrofe, o engenheiro auxiliar Gilson Marchesini, da Sociedade Brasileira de Engenharia e Comércio S. A. (Sobrenco), responsável por aquela construção, defendeu a precisão da obra em todas as suas etapas, concluindo que o acidente teria ocorrido devido a “um fenômeno desconhecido da Engenharia”. Sabia-se que o elevador ruíra após a passagem de um caminhão betoneira de 10,5 toneladas, mas apesar de admitir que já havia na obra “um processo de ruptura lenta da seção central do elevador”, o acidente devia-se, segundo o engenheiro, ao “imponderável destino”. Danton Jobim, Senador pela Guanabara, foi mais longe e após desacreditar nas opiniões das autoridades técnicas, que apontavam possíveis falhas na obra, afirmou que a catástrofe fora “um desígnio de Deus” e que não só no Brasil aconteciam acidentes dessa natureza, citando um acidente similar que teria ocorrido nos EUA⁴³. Contra o destino e os desígnios de Deus, certamente não haveria sentido na busca por falhas e culpados...

O desabamento de um viaduto em construção no Km-7 da Rodovia dos Imigrantes, em São Paulo, também teve violentas proporções, mas o que parecia realmente importar para a construtora, a Ecel, e para o Governo do Estado, contratante da obra, era a sua conclusão, nem que fosse ao custo de mais violações às normas de segurança e à dignidade dos operários. Segundo a reportagem de *OESP*, nos “precários acampamentos da Ecel - barracões de madeira desprovidos de qualquer conforto e higiene” os operários tinham sido avisados que o ritmo de trabalho seria ainda mais acelerado para compensar o tempo perdido com o acidente, espalhando “um clima de insegurança e pessimismo, decorrente de ordens pouco oportunas da construtora como: ‘Morto descansa, vivo trabalha. Vocês estão vivos: ganhem o tempo perdido’”. O desalento se espalhou pelo acampamento e “apenas queixas eram

⁴² Culpa-se o Ministério pelos acidentes. *O Estado de S. Paulo*. 7 de julho 1971, p. 10.

⁴³ Ainda há 80% para remover. Ainda há risco de novo desabamento. *O Estado de S. Paulo*. 24 nov. 1971, p. 9.

ouvidas” nos barracos dos operários, localizados às margens da rodovia, condenando a ameaça da construtora de majoração do trabalho, “como se isso fosse possível”. Os operários acidentados suspeitavam que seriam dispensados, a exemplo do que ocorrera com o paraibano Manoel Messias de Lira, de 35 anos, despedido após sofrer um acidente: sem ter para onde ir, quase surdo e com fortes dores no ouvido, seus colegas o ajudaram a construir um barraco perto do acampamento para abrigá-lo com seus seis filhos.

A reportagem de *OESP* notou que, após o desabamento, os trabalhadores formulavam diversas queixas em relação às suas condições de vida e trabalho: camas em que “só cansado demais é possível dormir”, falta de higiene, refeições pagas pelos operários “pouco nutritivas e que não têm bom aspecto”, salários baixos, regime de trabalho rigoroso, tendo um operário afirmado que chegara a trabalhar 20 horas seguidas com apenas uma hora de descanso. O engenheiro Jan Arpad, presidente do Instituto de Engenharia do Estado, destacou que a pressão do poder público, estabelecendo “prazos políticos”, não podia afetar o prazo das obras, posto que influenciava os prazos técnicos, a qualidade dos materiais, levava à inobservância de normas de segurança, ao desrespeito ao prazo de secagem dos materiais, entre outros aspectos. Já para o Secretário de Transportes, Paulo Salim Maluf, o acidente “deve ter sido realmente circunstancial”, pois “se as estacas de madeira suportassem mais uma semana, as colunas não teriam caído”, mas como o concreto ainda estava mole, a estrutura de madeira não resistiu. Ainda segundo o mesmo *OESP*, Maluf havia anunciado que as obras seriam concluídas no segundo semestre de 1973 e desde então homens e máquinas trabalhavam 24 horas para cumprir tal prazo, e mesmo com a ocorrência de acidentes de trabalho, além de chuvas e neblina, o secretário passou a pressionar ainda mais as empreiteiras envolvidas na obra.⁴⁴

A extensão das jornadas era prática comum na ditadura e uma forma de economia para as empresas, que evitavam os custos com novos contratos, ampliando as jornadas quando lhes aprouvesse. Por lei, as horas extras deviam ser um recurso extraordinário e não podiam ultrapassar duas horas por dia, além das oito horas da jornada diária. Já na prática, por necessidade, muitos trabalhavam de domingo a domingo, sem folga semanal e sem férias, como forma de ampliar seus rendimentos, o que contribuía consideravelmente para o aumento dos sinistros em decorrência da fadiga. Contudo, era comum entre os trabalhadores a concepção de que o cumprimento de horas extras era vantajoso. “Se o operário tem saúde, por que não fazer?” argumentou o presidente do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil de São Paulo à reportagem de *Opinião*⁴⁵, apontando para a incompreensão dos efeitos nefastos que tais exigências físicas poderiam representar a longo prazo mesmo entre lideranças representativas da classe trabalhadora. Pelas horas extras, os operários recebiam 25% a mais do que pelas horas ordinárias e esse acréscimo obtido de forma sistemática representava um aumento real da renda, uma forma de compensar o encolhimento dos salários, e muitos trabalhadores só conseguiam sustentar suas famílias ou adquirir bens de consumo como televisão e eletrodomésticos porque contavam com esta renda extra.

Obviamente, obras de proporções vultuosas também elevavam dramaticamente os sinistros laborais e chamavam mais ainda a atenção da opinião pública, a exemplo da Ponte Rio-Niterói, executada pelo consórcio ECEX, contratado pelo governo brasileiro, e cujo cômputo geral de acidentes nunca foi conhecido. Só em um acidente ocorrido em 1970 morreram 3 engenheiros e cinco operários, demonstrando que não apenas “peões” vinham a óbito, como também profissionais qualificados de nível superior. Ainda assim, “o consórcio que constrói a ponte mantém em segredo o número de acidentes e de mortes e 18 é o número do qual a imprensa tem conhecimento”⁴⁶. Notas ou mesmo matérias mais extensas sobre os acidentes da Rio-Niterói eram veiculadas pelo *OESP*. Por exemplo, no dia 25 de abril de 1973⁴⁷ foi noticiado que o operário Romualdo Gomes Pereira, de 25 anos, morreu e outros cinco operários ficaram feridos, devido ao rompimento do cabo de manutenção da treliça de um guindaste. Este era o segundo sinistro em menos de uma semana e o terceiro do mesmo tipo no canteiro terminal da ponte, já próximo a Niterói, nos quais morreram outros três operários, além de vários feridos. Como observado pelo *OESP*, “Impossibilitados de esconder todos os acidentes que vêm

⁴⁴ Reinício das obras, só remoção de escombros. *O Estado de S. Paulo*. 16 mai. 1973, p. 20

⁴⁵ Aumentando a velocidade das máquinas. *Opinião*, ed.056, 10 dez. 1973, p. 3.

⁴⁶ Grandes obras fazem o progresso, mas elevam acidentes de trabalho. *O Estado de S. Paulo*. 31 set. 1972. Edição Especial, p. 1; 5.

⁴⁷ Ponte Rio-Niterói mata e fere de novo. *O Estado de S. Paulo*. 25 abr. 1973, p. 13.

ocorrendo com uma frequência assustadora no canteiro de obras da ponte Rio-Niterói, o Departamento de Relações Públicas da ECEX e os funcionários mais graduados que trabalham na ponte, fornecem notícias deturpadas a imprensa”. Com relação ao acidente que vitimou Romualdo, por exemplo, o Sr. Hélio, assessor daquele Departamento, ignorando os cinco feridos, informou apenas a morte de um operário, porque “perdeu o equilíbrio e caiu sobre uma lage [sic] de cimento armado” - ou seja: o sujeito ativo da frase é o operário que “perdeu o equilíbrio e caiu” - justificando ainda que a empresa não tinha como “evitar acidentes dessa natureza, embora ofereça toda segurança de trabalho aos seus operários”, eximindo assim a ECEX de qualquer culpa. Segundo o Departamento de Relações Públicas da empresa, o número de mortes ainda não podia ser levantado, mas constaria em um relatório quando as obras fossem concluídas. Ainda de acordo com o Sr. Hélio, era difícil controlar os 14 mil operários da obra, pois apesar da existência de um Serviço Especial de Segurança e Higiene, os próprios operários não colaboravam. O mais recente acidente havia sido categorizado como “falha humana”, e segundo a ECEX todos os acidentes com maior número de vítimas até então foram resultado “da falta de consciência do próprio operário, que se expõe sem a menor necessidade”⁴⁸.

Em entrevista à imprensa, o engenheiro Fernando Souza, chefe do canteiro terminal onde ocorrera o acidente, “surpreendeu os jornalistas” ao afirmar, 12 horas após o sinistro, que ignorava a sua ocorrência. Pressionado pelos jornalistas, alegou que o acidente que “diziam” ter havido ocorrera fora de seu turno e ao iniciar sua jornada limitou-se às suas funções “sem restar atenções a boatos”, pois havia muito o que fazer no canteiro e que “se resolvesse se preocupar com todos os acidentes que ocorrem por ali, ‘não faria outra coisa’”. Ainda, afirmou que a segurança dos operários não era de sua alçada, mas do consórcio construtor: “Procuro até ignorar quando acontecem acidentes e geralmente só sei dos detalhes quando chego em casa às 20 horas e vejo o noticiário da televisão”. Arguido por um jornalista, indignado diante de um chefe de obra que desconhecia o que todos os operários comentavam e que já havia sido noticiado por duas rádios cariocas, alegou não prestar atenção na “rádio peão”, nome dado pelos engenheiros à rápida transmissão de informações entre os operários da obra⁴⁹.

Dois meses antes da inauguração da Ponte Rio-Niterói, mais seis operários vieram à óbito quando montavam uma passarela que desabou, segundo relatos de operários. Mais de quatro horas após o ocorrido, a ECEX “negava-se terminantemente a confirmar o acidente ou qualquer outra anormalidade nos trabalhos”⁵⁰. A reportagem de OESP ainda soube que o transporte dos corpos para o Instituto Médico Legal (IML) seria realizado durante a madrugada, provavelmente para evitar muitos olhares. Em longa matéria no dia seguinte, consta que o acidente foi confirmado por nota oficial da ECEX 18 horas após a sua ocorrência. Até então, haviam 33 mortos oficialmente na construção da Ponte Rio-Niterói, mas para muitos operários, “esse número é muito mais elevado, pois muitos acidentes não chegam ao conhecimento público”. Nos acidentes que não conseguia encobrir, o procedimento da ECEX era o mesmo: “proíbe a entrada de qualquer pessoa estranha, principalmente jornalistas, e avisa aos seus funcionários que qualquer informação à imprensa significará demissão sumária. Como as demissões estão aumentando no final das obras, os operários ficam cada vez mais intranquilos e silenciosos”⁵¹. E como o próprio título da matéria indicava, as obras da Rio-Niterói eram marcadas pela “rotina da morte e do mistério”.

⁴⁸ Tais justificativas para a ocorrência de acidentes, voltadas para a culpabilização dos trabalhadores pelos próprios acidentes de que eram vítimas, conhecido como “falha humana”, ainda que estaremcedoras, remetem ao entendimento mais corrente na época e adotado inclusive por instituições governamentais voltadas para a prevenção de acidentes, a exemplo da Fundacentro, pertencente ao Ministério do Trabalho. Para este órgão, 95% dos acidentes ocorriam devido à falha, desatenção e despreparo do próprio trabalhador, num processo de clara desresponsabilização dos empregadores pelas condições e processos de trabalho. Esta discussão é detalhada no item 1.2 do primeiro capítulo da minha tese e ao longo do terceiro capítulo, especialmente no item 3.3, intitulado “A ideologia de prevenção de acidentes e a culpabilização do trabalhador. Nesse mesmo sentido, as campanhas de prevenção de acidentes, também examinadas ao longo do terceiro capítulo, eram voltadas sobretudo para a conscientização dos trabalhadores para que evitassem acidentes. Ver RIBEIRO BARROS SILVA, Ana Beatriz. *O desgaste e a recuperação dos corpos para o capital: acidentes de trabalho, prevenicionismo e reabilitação profissional durante a ditadura militar brasileira (1964-1985)*. Recife: Tese de Doutorado em História, Universidade Federal de Pernambuco, 2016. Esta tese deverá ser publicada pela Paco Editorial no início de 2019.

⁴⁹ Ponte Rio-Niterói mata e fere de novo. *O Estado de S. Paulo*. 25 abr. 1973, p. 13.

⁵⁰ Acidente na Rio-Niterói mata seis. *O Estado de S. Paulo*. 5 jan. 1974, p. 1.

⁵¹ Rio-Niterói, a rotina da morte e do mistério. *O Estado de S. Paulo*. 6 jan. 1974, p. 36.

Mas, como compreender e conseqüentemente evitar tal escalada de sinistros laborais? O então Ministro do Trabalho e Previdência Social, Jarbas Passarinho, chegou a reconhecer que um dos obstáculos para tal era a falta de uma fiscalização eficiente: “No Pará, temos apenas sete inspetores; em São Paulo, há 300, número insuficiente para as 100 mil empresas cadastradas”, enquanto a assistência aos acidentados fazia com que 18% da receita do INPS fossem aplicados em assistência médica, pois a Previdência dispunha de apenas “Cr\$ 23,00 para atender a cada pessoa, não podemos fazer milagres”⁵². Contudo, a saída apontada pelo Ministro era “aumentar as formas de custeio e reduzir as despesas, através de uma maior participação dos trabalhadores, que pagariam taxas de serviços proporcionais a seus salários”. Ao reportar estas falas do ministro em artigo no periódico *Opinião*, seu autor, Aloysio Biondi, assinalou que a saída apontada pelo Ministro frente aos sinistros era que “todas as cargas devem ser jogadas nas costas de um mesmo burro, com a redução das despesas” da Previdência através da maior participação financeira dos trabalhadores. Assim,

cobra-se de quem não deve. Esquece-se que o alto nível de acidentes, que consomem recursos do INPS, deve-se à *negligência das empresas*, resultante da *falta de fiscalização*. E esquece-se ainda que as despesas com assistência médica, por parte do INPS, são elevadas porque também receberam o “*fermento*” da *filosofia econômica* “*tudo às empresas*”⁵³.

Portanto, para o articulista de *Opinião*, a culpa pelos acidentes não era meramente dos trabalhadores, do INPS ou do Ministério do Trabalho, como apontaram algumas fontes elencadas aqui anteriormente, mas, sobretudo, devido à negligência das empresas, que haviam recebido toda sorte de incentivos públicos de um regime que abertamente favorecia o grande capital e o desresponsabilizava de quaisquer custos e obrigações, numa filosofia econômica resumida no lema “tudo às empresas”.

Portanto, os índices de acidentes de trabalho no Brasil sob a ditadura eram verdadeiramente aviltantes, mas o custo pela dilapidação dos corpos e mentes dos trabalhadores, exauridos em nome do desenvolvimento “nacional”, era assumido pela Previdência Social, na forma de assistência médica, benefícios financeiros e serviços como a reabilitação profissional, dentro da lógica da socialização dos riscos. Contudo, a situação se tornava ainda mais dramática para muitos devido à prática patronal de não assinar a carteira de trabalho nos setores da economia que mais usavam mão-de-obra não qualificada ou de baixa qualificação, alta rotatividade, e em funções de grande risco, a exemplo da construção civil. Neste setor, a rotatividade da mão-de-obra era altíssima, baseada em contratos por empreitada, facilitada pela existência de um grande contingente de trabalhadores procurando emprego, migrando do campo para a cidade, flutuando entre o exército de reserva e o trabalho precário, insalubre e informal, o que fazia com que os operários aceitassem empregos temporários, com pagamento semanal e com a possibilidade de dispensa a qualquer momento, quando “já não pode ser produtivo, porque se machucou”⁵⁴. Logo, a situação era ainda mais grave do que as estatísticas oficiais apontavam, pois no setor que usava mais trabalho braçal e de sinistralidade mais expressiva, se utilizava maior número de empregados sem registro e conseqüentemente, ocorriam mais acidentes não registrados oficialmente, o que levava ao cálculo de que, na verdade, um em cada três trabalhadores brasileiros estava condenado a sofrer um acidente, a cada ano.

De acordo com *Movimento*, a situação da construção civil se tornava ainda mais alarmante pois o sindicato do setor estava inativo, o que contribuía para a degradação das condições de trabalho nos canteiros de obras, levando a situações de extrema violência que ficavam absolutamente impunes, como ressaltou Joaquim Junqueira, presidente da Associação Brasileira para Prevenção de Acidentes (ABPA), em entrevista ao jornal *Movimento*:

⁵²*Jornal do Brasil*, 3 mai. 1969 apud BIONDI, Prevenildo...

⁵³*Jornal do Brasil*, 3 mai. 1969 apud BIONDI, Prevenildo.... A assistência aos trabalhadores acidentados segurados do INPS era prestada, sobretudo, pela iniciativa privada, através de convênios firmados com a Previdência, o que redundou em uma série de práticas corruptas que elevavam absurdamente os gastos com a assistência à saúde dos acidentados, e que também provocou uma privatização precoce da assistência à saúde no Brasil. Sobre esse último aspecto, ver COHN, Amélia. Mudanças econômicas e políticas de saúde no Brasil. In: LAURELL, Asa Cristina (org.). *Estado e políticas sociais no neoliberalismo*. São Paulo: Cortez, 1995, p. 225; COHN, Amélia, NUNES, Edison, JACOBI, Pedro R. e KARSCH, Ursula. *A saúde como direito e como serviço*. São Paulo: 2.ed., Cortez, 1999.

⁵⁴BIONDI, Prevenildo...

Quais são as providências policiais para casos de empregados que são enterrados vivos? Economizar uma escora, colocando em risco a vida das pessoas, é crime previsto no Código Penal. E eu não tenho notícias de que qualquer destes responsáveis tenha respondido criminalmente por eles. A Delegacia Regional do Trabalho, a polícia, o sindicato dos trabalhadores interveio no caso dos empregados que morreram soterrados na Cidade Universitária recentemente, entre os quais havia um menor de idade? Esta situação é comum: um supervisor que obriga uma criança a entrar numa valeta sem a mínima segurança não tem nenhum processo. A Delegacia do Trabalho multou, pelo menos?⁵⁵

Provavelmente não, e este ciclo de impunidade não parecia perto do fim. Como bem apontou *Movimento*, nos encontros sobre prevenção, eram muitas as opiniões sobre as causas e soluções para a sinistralidade laboral do país: prioritariamente a negligência dos empregados, mas também eram apontadas a falta de fiscalização das Delegacias Regionais do Trabalho (DRTs), multas muito pequenas que estimulavam as empresas a pagá-las ao invés de investir em segurança etc. Contudo, esta era uma tentativa de desviar o olhar da real causa dos acidentes, que era econômica: os empregadores se descuidavam da segurança não porque eram insensíveis e não reconheciam os riscos, mas porque para adequar uma fábrica aos requisitos de segurança, eram necessários investimentos em novas instalações, novas máquinas, equipamentos e proteção e, sobretudo, trabalhadores “não submetidos a jornadas estafantes, razoavelmente pagos e alimentados”. Portanto, o modelo econômico predatório da força de trabalho, adotado em nome do desenvolvimento a qualquer custo, sem preocupação com a integridade e saúde do trabalhador, era incompatível com o “trabalho metódico, pensado e seguro”. Retirar o capital de giro e investir em segurança aumentava o preço final dos produtos, tornando a empresa sem a mesma “humanitária preocupação” mais competitiva. Esta era a lógica perversa em que o modelo econômico brasileiro estava assim baseado:

Quando um prédio pode ser levantado com andaimes inseguros, ainda que isto custe a vida de alguns serventes ou pedreiros, por que gastar muito dinheiro com andaimes, tapumes e coisas tais? Quando uma prensa pode produzir mil prensas por hora, mesmo sob risco dos dedos da mão do seu operador, por que encarecer o produto, fabricando apenas quinhentos?⁵⁶

Portanto, manter os índices de produtividade do país - possíveis apenas devido a um modelo predatório da força de trabalho, de desenvolvimento a qualquer custo - aliados à melhoria das condições de trabalho com vistas a reduzir os acidentes, era no mínimo contraditório. Afinal, a super-exploração dos trabalhadores era deveras lucrativa ao passo que o investimento em segurança era alto, principalmente os custos para importação de equipamentos de segurança, mesmo com as reduções fiscais aplicadas pelo governo.

Na outra ponta, de acordo com *Opinião*, o progressivo empobrecimento dos dependentes de benefícios e pensões previdenciários era evidente, mas embora pequeno, o bolo da Previdência Social era sobretudo mal repartido, situação justificada por “uma cantilena em torno do ‘preço do desenvolvimento’, e que coloca em posição intocável as ‘necessidades’ das empresas”. Contudo, o que o país perdia com os acidentes de trabalho “poderia ser economizado se houvesse fiscalização e se as empresas fossem ‘educadas’ para protegerem seus trabalhadores. [Mas] Enquanto uns se locupletam, outros são condenados à morte e à miséria”⁵⁷.

Paulatinamente, os jornais anunciavam com uma frequência cada vez maior a morte de operários soterrados ou que despencavam de andaimes, mas apenas algumas tendências gerais foram apontadas aqui. O cotidiano da construção civil foi cristalizado brilhantemente por Chico Buarque na canção “Construção”, mas segundo *O Estado de S. Paulo*, reproduzindo a ideologia de segurança dominante, “a imagem poderia ser bem diferente. Se seu personagem trabalhasse seguindo as normas de

⁵⁵BUENO, Márcio. Os riscos no trabalho – Perdendo a vida à prestação. *Movimento*, n. 130, 26 dez. 1977, p. 10-11.

⁵⁶PAZZIANOTTO, Almir. Falta de conscientização do empresariado? Falta de cuidado do trabalhador? *Movimento*, n.49, 7 jun. 1976, p. 13.

⁵⁷BIONDI, *Prevenildo...*

segurança necessárias para o seu trabalho, não morreria ‘na contramão, atrapalhando o tráfego’. Mas o fato é que bem poucos preferem viver com segurança, trabalhando com correias de couro apertando-lhe o peito.”⁵⁸ Assim, reproduzia-se a preponderância da noção de ato inseguro sobre as condições inseguras, que marcou o prevencionismo oficial do período. Nesse modelo, o foco incidia sobre o descuido, o equívoco, a imperícia, a preguiça, a desatenção, ou o despreparo do trabalhador para exercer suas funções, ao passo que o cansaço, as horas não dormidas, a alimentação deficiente, o manuseio de máquinas e equipamentos inseguros, a desobediências das normas de segurança por parte das empresas, o ritmo intenso de trabalho, os baixos salários, as exigências de polivalência do trabalhador e de cumprimento de horas-extras - em suma, as péssimas condições de vida e trabalho - ganham pouco ou nenhum relevo nesta concepção.

Também em referência à canção “Construção”, mas em direção interpretativa oposta ao *OESP*, Biondi remeteu-se a uma das falas da peça “Galileu Galilei”, de Bertolt Brecht, “Pobre do país que precisa de heróis”:

Pobre do país que precisa de um garoto-homem-homem chamado Chico para descobrir que, um dia, um sim e o outro também, operários da construção se arrebatam, enquanto a imprensa faz títulos engraçadinhos: “Zé cai do 10º andar, dá dois rodopios no ar, e não volta para o Ceará nunca mais”⁵⁹.

Neste artigo, busquei abordar a questão dos acidentes de trabalho, principalmente no setor da construção civil, com enfoque em matérias veiculadas pela grande imprensa nacional entre os anos de 1970 e 1976, representada por *O Estado de São Paulo*. Por sua circulação diária, grande porte, diversas equipes de reportagem e articulistas, este jornal conseguiu cobrir a questão da sinistralidade laboral com considerável detalhamento, apesar da censura prévia que lhe foi imposta entre 1972 e 1975. Por sua circulação diária e pela própria extensão de suas edições, com média de 60 páginas, *OESP* conseguia acompanhar com significativo detalhamento o desenrolar das questões que investigava, a exemplo da infortunística laboral. Assim, a partir de suas matérias, consegui ter acesso tanto a alguns acidentes em obras residenciais de pequeno porte como às catástrofes laborais nas obras de infraestrutura que tanto marcaram o período da ditadura militar, incluindo a coleta de depoimentos de operários, representantes das construtoras e técnicos da área de segurança. E mesmo sob censura, devo ressaltar o tom crítico de algumas de suas matérias, dando voz às queixas dos trabalhadores quanto à extensão de suas jornadas, à péssima qualidade dos alojamentos, e demais aspectos de suas condições de vida e trabalho, merecendo destaque sua insistência para apurar alguns dos acidentes na construção da Ponte Rio-Niterói. Contudo, suas críticas voltavam-se genericamente para os responsáveis pelas obras, engenheiros ou construtores, e por vezes também corroboravam para o entendimento oficial acerca da infortunística.

Utilizadas aqui como contraponto, as matérias da imprensa alternativa, representada pelos jornais *Opinião e Movimento*, de menor porte, circulação mais restrita e tiragens mais reduzidas em comparação a *OESP*, mas que também foram alvo de feroz censura ao longo de suas trajetórias, dedicavam matérias mais analíticas e com críticas bastante incisivas, relacionando a infortunística a um problema bem mais amplo: o do modelo de desenvolvimento adotado pela ditadura militar, baseado na exploração do trabalhador e no favorecimento ao capital em busca do “desenvolvimento com segurança”, que além de persecutório, excludente e autoritário, foi construído com o suor e o sangue de milhões de brasileiros. Nesse sentido, podemos apontar que a questão da sinistralidade laboral durante o período da ditadura empresarial-militar nos auxilia na complexificação de nosso entendimento acerca deste período tão recente, mas cujas cicatrizes permanecem tão vivas em nossa sociedade, a exemplo da descartabilidade das vidas humanas, notoriamente das dos trabalhadores.



⁵⁸ Trabalhador ignora a segurança. *O Estado de S. Paulo*. 27 set. 1972, p. 17.

⁵⁹ BIONDI, *Prevenildo...*

RESUMO

Partindo da concepção de que os acidentes e doenças do trabalho representam a culminância do processo de exploração capitalista e, portanto, têm o potencial de revelar as condições de vida e trabalho vigentes nas conjunturas estudadas, o presente artigo discute como os índices oficiais de sinistros laborais elaborados pela Previdência Social, e demais questões relacionadas à infelizmente, foram tratados pela imprensa nos primeiros anos da década de 1970, sobretudo pelos jornais *O Estado de São Paulo*, *Opinião* e *Movimento*. De forma complementar, também serão evocadas algumas fontes oficiais ligadas ao Ministério do Trabalho, e que, portanto, veiculavam o posicionamento oficial do governo no campo da sinistralidade laboral. Com enfoque nos “ciganos das construções”, como eram chamados os operários da construção civil, setor que passou por notável expansão durante o período, buscaremos apontar alguns aspectos que muito revelam sobre o modelo de desenvolvimento excludente adotado pela ditadura militar, baseado na super-exploração da força de trabalho e no favorecimento ao grande capital: a migração, a informalidade, a fiscalização dos ambientes de trabalho, a extensão das jornadas, a pressão pelo cumprimento de prazos, o desrespeito pelas normas de higiene e segurança do trabalho, a descartabilidade das vidas dos trabalhadores - tanto nas obras de pequeno porte quanto nas grandes catástrofes, como a Gameleira e a ponte Rio-Niterói.

Palavras-chave: Acidentes de trabalho; Construção civil; Ditadura militar.

Artigo recebido em 16 ago. 2018.

Aprovado em 05 set. 2018.

ABSTRACT

Based on the conception that occupational accidents and diseases represent the culmination of the capitalist exploitation process and thus have the potential to reveal the living and working conditions prevailing in the studied conjunctures, the present article discusses how the official indices of labour casualties elaborated by Social Security and other issues related, were dealt with by the press in the early 1970s, especially by the newspapers *O Estado de São Paulo*, *Opinião* and *Movimento*. In addition, some official sources linked to the Ministry of Labour will also be mentioned, since they convey the official position of the government in the field of labour claims. With a focus on the "gypsies of construction", as workers in the construction industry were called, and bearing in mind the remarkable expansion faced by that sector during the period, we will point out some aspects that reveal much about the model of exclusive development adopted by the military dictatorship, based on the super-exploitation of the labour force and favouring the big capital: migration, informality, supervision of working environments, extension of working hours, pressure to meet deadlines, disrespect for hygiene and safety at work, disposability of workers' lives - both in small-scale construction and in major catastrophes, such as the Gameleira and the Rio-Niterói bridge.

Keywords: Work accidents; Construction industry; Brazilian military dictatorship.

