

# Entre a mata e a empreitada: acidente, adoecimento e fadiga nas origens da primeira empresa de mineração da Amazônia (Amapá, 1948-1956)

Between the Forest and the Worksite: Accident, Illness, and Fatigue in the Origins of the First Mining Company in the Amazon (Amapá, 1948-1956)

Marlos Vinícius Gama de Matos\*  
Lara Vanessa de Castro Ferreira\*\*

**Resumo:** Este artigo investiga as origens da primeira empresa de mineração na Amazônia, a Indústria e Comércio de Minérios S/A (Icomi), no Amapá, entre 1948 e 1956, focando em acidentes de trabalho, adoecimento e fadiga dos trabalhadores. Além disso, ele contextualiza a exploração mineral dentro dos esforços de integração nacional e desenvolvimento regional varguista, usando registros e fichas de empregados – bem como demais documentos de acidentes de trabalho – para detalhar as condições de labuta do projeto de extração mineral. Como resultado, evidenciamos que a precariedade das condições laborais, marcadas por acidentes frequentes, riscos à saúde e a fadiga intensa devido a longas jornadas de trabalho demonstram que a realidade dos trabalhadores icomianos perpassava por um cotidiano de risco e morte. Destarte, a análise deste artigo evidencia como essas condições de risco refletiam as relações sociais de trabalho, com implicações para a saúde e segurança dos trabalhadores locais. Por fim, conclui-se que a experiência da Icomi ilustra as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores na primeira indústria de extração mineral da Amazônia durante meados do século XX.

**Palavras-chave:** construção civil; Icomi; condições de trabalho; Amazônia.

\* Mestre em História Social pela Universidade Federal do Amapá (Unifap). Professor da rede pública do estado do Amapá. E-mail: marlos.vgm@gmail.com. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4634-2615>.

\*\* Doutora em História Social pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Professora adjunta da Universidade Federal do Ceará (UFC) e na pós-graduação da Universidade Federal do Amapá (Unifap). E-mail: laravcf@gmail.com. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-6389-7415>.

**Abstract:** This article explores the inception of the first mining company in the Amazon, Indústria e Comércio de Minérios S/A (Icomi) in Amapá from 1948 to 1956, focusing on workplace accidents, illnesses, and worker fatigue. It situates mineral exploration within the broader context of national integration and varguist regional development efforts, using employment records and accident documents to detail labor conditions during the early mining project phase. It highlights the precarious labor conditions, characterized by frequent accidents, health risks, and intense fatigue due to long working hours, illustrating the daily risks and mortality faced by Icomi workers. The analysis demonstrates how these hazardous conditions reflected social labor relations, impacting local workers' health and safety. The study concludes that Icomi's experience underscores the challenges faced by workers in the Amazon's inaugural mining industry in the mid-twentieth century.

**Keywords:** Civil construction; Icomi; Working conditions; Amazon.

## Introdução

**A**s 19H30 DO DIA 4 DE JANEIRO DE 1957, um avião pousa no aeroporto de Macapá, capital do Território Federal do Amapá. Sob os olhares da comitiva de recepção do governo territorial, algumas dezenas de pessoas saíam, pouco a pouco, do veículo aéreo. Dentre esses indivíduos, encontrava-se o chefe do Poder Executivo, Juscelino Kubitschek. Além da comitiva presidencial, jornalistas e repórteres dos periódicos *O Globo*, do *Estado de S. Paulo* e de outros jornais do país também viajaram para o território federal do extremo norte do Brasil.<sup>1</sup> O motivo da presença da imprensa, bem como da visita do presidente da República, explica-se pela inauguração do primeiro projeto de exploração mineral da Amazônia, o “Projeto Icomi”.

Porém, o que era para ser apenas mais uma inauguração rotineira e tranquila de um projeto de grande porte no extremo norte do país, acabou virando uma saga na floresta amazônica: de acordo com uma reportagem do jornal *O Globo*, do dia 7 de janeiro de 1957, sob o título de *Fome, chuva e reclamações na viagem presidencial ao Amapá*, a inauguração da EFA foi muito aquém do que se esperava, pois a viagem seria realizada em dois *trolleys* de pouco mais de [um] metro e meio cada e, logo atrás, um carrinho a motor, “com dez incômodos lugares”. Enquanto o presidente da República viajou no carrinho a motor, jornalistas e demais membros da comitiva presidencial se amontoaram nos *trolleys* que não possuíam teto, presenteando os sujeitos com um sol escaldante do início da tarde. Segundo o artigo, Juscelino Kubitschek propôs a desistência da viagem no meio do caminho, mas resolveu continuar após consultar sua equipe e os jornalistas. Ao chegarem à Serra do Navio, o forte sol deu lugar à chuva, mudando bruscamente a

1 CHEGARÁ hoje a esta capital o presidente Juscelino Kubitschek. **Amapá**, Macapá, n. 800, p. 1, jan. 1957. FOME, chuva e reclamações na viagem presidencial ao Amapá. **O Globo**, Rio de Janeiro, p. 2, jan. 1957. MANGANÊS será a segunda maior fonte de dólares do Brasil. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, n. 25.055, p. 8.

temperatura da região. Mesmo assim, o presidente deu o seu discurso aos trabalhadores do acampamento e, logo depois, comentou com o seu secretário que estava morrendo de fome, perguntando se “não tinha algo para comer?”. No retorno, os presentes tiveram que sair da estrada de ferro para terminar a viagem a pé no meio da floresta amazônica, em um ambiente frio e chuvoso e ainda faltando mais de 20 quilômetros até Macapá. Por fim, ao chegarem ao hotel da capital perto da meia-noite, os convidados não conseguiram jantar no estabelecimento e não havia lugares abertos para atendê-los.<sup>2</sup> Em resumo, segundo o jornal, foi uma catástrofe, ainda mais levando em conta todo o constrangimento causado ao presidente da República.

O que nos chama atenção é o final dessa matéria, quando *O Globo* nos informa que houve um acidente no trem durante a viagem inaugural da EFA: “O balanço da acidentada viagem inaugural da Estrada de Ferro Macapá acusou três vítimas. Uma delas, passageiro do avião da comitiva e representante da *United Press*”.<sup>3</sup> Destacamos, para além do acidente, as condições de risco em que a viagem aconteceu: dois pequenos vagões com excesso de pessoas e um carrinho a motor sem qualquer proteção para seus passageiros. Por isso, não podemos deixar de indagar por que uma empresa do calibre da Icomi aprovou e realizou esse tipo de viagem, mesmo com a presença de jornalistas, repórteres e ainda da pessoa mais importante do Poder Executivo.

Se, segundo o artigo do jornal *O Globo*, nem a comitiva presidencial escapou de um acidente numa estrutura da Icomi, certamente, menor compromisso existia com os laboriosos mineiros e outros trabalhadores que vivenciavam a labuta nesse empreendimento. Essa reflexão é um importante ponto de partida para um estudo sobre os acidentes e as doenças do (e no) trabalho durante o primeiro e mais duradouro projeto de exploração mineral na Amazônia, o projeto Icomi, empreendimento realizado pela Indústria e Comércio de Minérios S/A – mineradora brasileira – com sede em Minas Gerais.<sup>4</sup> Interessada em explorar as jazidas de manganês do Território Federal do Amapá,<sup>5</sup> a Icomi atuou na região em um período de 50 anos (1948-1997). Nesse momento, a exploração de manganês se tornou a principal atividade industrial da localidade, além de marcar profundamente as relações de labuta na região. Enfim, neste artigo, importa estudar e compreender de que maneira os sinistros laborais, o processo de adoecimento e ainda a fadiga revelam as condições de vida e trabalho a que os trabalhadores da empresa foram historicamente submetidos, mais especificamente entre os anos de 1948 e 1956.<sup>6</sup>

2 FOME, op. cit., p. 2.

3 Ibidem, p. 2.

4 A adição do “no” se dá pela concepção de que as doenças e os acidentes não são inerentes à atividade laboral, mas sim devido às péssimas condições de trabalho às quais os trabalhadores estão submetidos. Entretanto, isso não impede que as pesquisas também abordem as doenças e acidentes “do” trabalho, pois, a partir disso, podemos entender quais doenças e acidentes, ao longo do tempo, foram (re)interpretadas pelos padrões e pelos trabalhadores.

5 Atual estado do Amapá.

6 Aqui estão alguns trabalhos dessa temática: RAMAZZINI, Bernardino. **As doenças dos trabalhadores** [*Dei morbis artificum diatriba*]. 4ª ed. São Paulo: Fundacentro, 2016 [1700]. ENGELS, Friedrich. **A situação da**

Este artigo se insere na historiografia da Icomi, por isso, é preciso mencionar as novas perspectivas e os novos trabalhos produzidos em seu bojo. Inicialmente, a historiografia desse projeto de exploração mineral se interessava em debater o contrato de manganês do Amapá, documento que concedeu uma vasta quantidade de terras na região para a mineradora, bem como o aval para a exploração mineral. Nesse embate, temos o livro *Quem explorou quem no contrato de manganês do Amapá*, de Álvaro da Cunha, e o livro *Confiança no Amapá: impressões sobre o Território*, do então governador do Amapá Janary Gentil Nunes. Neste último, temos uma série de relatos de diversas pessoas que escreveram sobre o Território Federal do Amapá com o objetivo de rebater as críticas que Janary Gentil Nunes recebia, por exemplo, de um dos grandes críticos de seu governo, Álvaro da Cunha. O escritor e poeta amapaense criticou do início ao fim, ponto a ponto, o contrato de exploração de manganês estabelecido entre o governo do território e a Indústria e Comércio de Minérios S/A.<sup>7</sup>

A partir da década de 1990, quando a mineradora encerrou suas atividades no Amapá, surgiram trabalhos que objetivavam fazer um levantamento sobre o impacto que o projeto de exploração mineral teve no Amapá durante o período de atividade de meio século. Dentre os principais escritos, podemos destacar a dissertação de mestrado de Daniel Chaves Brito, trabalho pioneiro que se interessou em estudar a *experiência* dos trabalhadores na exploração de manganês no Amapá; o livro de Benjamin Adiron Ribeiro sobre a arquitetura da Serra do Navio; a dissertação de mestrado de Carlos Ernani Alexandre da Silva, que aborda o processo de exploração e degradação social dos trabalhadores da companhia; e, por fim, o livro de José Drummond e Mariângela Pereira, que tem como objetivo fazer um levantamento do desenvolvimento amapaense entre 1943 a 2000.<sup>8</sup>

---

**classe trabalhadora na Inglaterra:** segundo as observações do autor e fontes autênticas. Tradução de B. A. Schumann. São Paulo: Boitempo, 2010 [1845]. SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. Acidentes, adoecimento e morte no trabalho como tema de estudo da História. In: OLIVEIRA, T. B. (org.). **Trabalho e trabalhadores no Nordeste:** análises e perspectivas de pesquisas históricas em Alagoas, Pernambuco e Paraíba. Campina Grande: UEPB, 2015, p. 215-240. SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. **Corpos para o capital:** acidentes de trabalho, prevencionismo e reabilitação profissional durante a ditadura militar brasileira (1964-1985). Jundiá: Paco, 2019. SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. Brasil, o “campeão mundial de acidentes de trabalho”: controle social, exploração e prevencionismo durante a ditadura empresarial-militar brasileira. **Revista Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 7, n. 13, p. 151-173, 2015. CAROLA, Carlos Renato; FELIPE, Giovani. A “banalidade do mal” socioambiental na história da indústria carbonífera catarinense: acidentes, sofrimentos e mortes na segunda metade do século XX. **Revista Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 7, n. 14, p. 99-123, 2015. SILVA, Maria Elisa Lemos. **Entre trilhos, andaimes e cilindros:** acidentes de trabalho em Salvador, 1934-1944. 1998. 169 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1998. GALLO, Oscar. Acidentes de trabalho na Colômbia. Doutrina, lei e jurisprudência (1915-1950). **Revista Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 7, n. 13, p. 129-149, 2015. ARMUS, Diego. Excesos, fatiga laboral y enfermedad. Buenos Aires, 1880-1950. **Revista Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 7, n. 13, p. 11-26, 2015. ALMEIDA, Anna Beatriz de Sá. As doenças ‘do trabalho’ no Brasil no contexto das políticas públicas voltadas ao trabalhador (1920-1950). **Revista Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 7, n. 13, p. 65-84, 2015. ALMEIDA, Anna Beatriz de Sá. **As parcelas (in)visíveis da saúde do trabalhador:** uma contribuição da medicina do trabalho no Brasil (1920-1950). 2004. 322 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004.

7 NUNES, Janary Gentil. **Confiança no Amapá:** impressões sobre o Território. 2ª ed. Brasília: Senado Federal. 2012. CUNHA, Álvaro da. **Quem explorou quem no contrato de manganês do Amapá.** Macapá: Rumo, 1962.

8 BRITO, Daniel Chaves de. **Extração mineral na Amazônia:** a experiência da exploração de manganês da Serra do Navio no Amapá. 142 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 1994. RIBEIRO, Benjamin Adiron.

Porém, foi a partir do novo milênio que começaram a surgir trabalhos dedicados em estudar a experiência de trabalhadores e trabalhadoras da empresa. Temos aqui a dissertação de mestrado de Adalberto Paz, historiador que procurou entender a força de trabalho da Icomi entre 1940 até meados de 1960; a dissertação de mestrado de Anderson Silva, autor que se debruçou nos processos trabalhistas contra a mineradora; Elke Nunes, que realizou um estudo sobre o *controle social* da Icomi entre 1960 a 1973; Pollianna Pimentel Ferreira, interessada no programa educacional da mineradora na Escola de Vila Amazonas (Esvam) entre 1960 e 1984; e Rômulo Moraes de Sousa, que investigou as experiências de trabalhadoras icomianas entre 1960 e 1985.<sup>9</sup>

Com relação aos pressupostos teóricos e metodológicos deste trabalho, aqui, parte-se do entendimento, conforme Tom Dwyer, que os acidentes e as doenças do (e no) trabalho são um problema social produzido de acordo com as relações sociais no local de trabalho.<sup>10</sup> Ao seguir esse caminho teórico, compreendemos que os acidentes e as doenças que afligiram o projeto Icomi não podem ser explicados apenas pelo erro individual ou pela predisposição pessoal dos trabalhadores, pois, como esses problemas são produzidos de acordo com as relações sociais, se torna imperativo investigar como a empresa gerenciava a sua força de trabalho, seus principais mecanismos de controle, suas formas de recompensas e incentivos adotados e, de certa maneira, a autonomia (ou não) dos trabalhadores diante dessas questões.

A partir de tudo o que foi exposto, este artigo se organiza da seguinte forma: no primeiro tópico, será abordado o contexto nacional, regional e local que permitiu a exploração de manganês no Amapá durante a década de 1940 e 1950, buscando analisar as origens do projeto de exploração mineral do Amapá; no segundo tópico, estudaremos os acidentes de trabalho no projeto Icomi e; na sequência, será realizada uma investigação acerca do processo de adoecimento e fadiga dos trabalhadores icomianos durante a primeira fase do projeto de exploração mineral no Amapá.

**Vila Serra do Navio:** comunidade urbana na selva amazônica. São Paulo: Pini, 1992. SILVA, Carlos Ernani Alexandre da. **Exploração e degradação social dos trabalhadores da Amazônia:** o fim do Projeto ICOMI. 2002. 116 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002. DRUMMOND, José Augusto; PEREIRA, Mariângela de Araújo Póvoas. **O Amapá nos tempos do manganês:** um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico, 1943-2000. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

- 9 PAZ, Adalberto. **Os mineiros da floresta:** modernização, sociabilidade e a formação do caboclo-operário no início da mineração industrial amazônica. Belém: Paka-Tatu, 2014. SILVA, Anderson. **A civilização do manganês:** o cotidiano dos trabalhadores da Vila Serra do Navio, Amapá. 2009. 123 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém. 2009. NUNES, Elke. **Mineração de manganês no Amapá:** controle de trabalho e memória de trabalhadores na Icomi, de 1960 a 1973. 2018. 327 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2018. FERREIRA, Pollianna Pimentel. **A educação na Amazônia do “Ouro negro”:** o programa educacional da Icomi no distrito de Santana (1960-1984). 2019. 117 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2019. SOUSA, Rômulo. **Experiências femininas nos mundos do trabalho de Serra do Navio e Vila Amazonas (1960-1985).** 2018. 101 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2018.

- 10 DWYER, Tom. **Vida e morte no trabalho:** acidentes do trabalho e a produção social do erro. Tradução de Wanda Brant e Jo Amado. Campinas: Unicamp, 2006.



## Origens da exploração mineral do Amapá

A AMAZÔNIA É TIDA como um entrave ao projeto de integração nacional desde os tempos da América Portuguesa, fosse pela famigerada ideia de ocupação de “espaços vazios”, fosse pela dificuldade de operar diante de uma natureza considerada inóspita, fosse pela dita indolência de trabalhadoras/res extrativistas. A “marcha para o Oeste”, organizada no primeiro governo Vargas, trouxe novamente à baila a preocupação com a extensão territorial do Brasil, seu processo de ocupação e povoamento. Aliás, proposta que foi direcionada de forma contundente àquela ampla região.

Com efeito, a Amazônia, o Nordeste e o Centro-Oeste faziam parte do Brasil sertanejo miserável, iletrado e atrasado, frente ao Brasil litorâneo soberbo, europeizado e erudito, era o que se propagava. Sob a argumentação de aproximar as distantes áreas fronteiriças, necessitadas de defesa e amparo aos moldes citadinos, ao restante do Brasil, foram implantados diversos projetos. Preocupados com a ocupação e desenvolvimento, foram instaladas colônias agrícolas, frentes de obras públicas e investimentos privados com subsídios públicos. Além disso, ocorreu uma verdadeira cruzada com expedições de estudos e realização de diversas obras no interior do país, demonstrando, aliás, a presença do reflexo de uma antiga equação positivista do XIX: conhecer, prever e agir.

Dessa maneira, com o retorno de Getúlio Vargas e seus ideais de integração, e com a frenética incursão pelos sertões que marcou a gestão de Juscelino Kubitschek, acreditava-se que era o momento de romper de vez com a mística da extensa e “vazia” Amazônia dos “cenários maravilhosos” e “clima tórrido”,<sup>11</sup> com as distâncias e inacessibilidade do Centro-Oeste e com o Nordeste árido e hostil. Esses lugares reforçavam, no discurso oficial, a antiga dualidade sertão-litoral, que tinha amparo em textos políticos, científicos e literários.

No intuito de buscar “corrigir” certos desníveis regionais para unificar esses lugares ao Estado brasileiro, promoveu-se a criação de uma série de agências de desenvolvimento e infraestrutura. Na Amazônia, foi criado o Banco de Crédito da Borracha, em 1942, transformado posteriormente em Banco de Crédito da Amazônia, visando facilitar linhas de crédito, empréstimos e outras questões financeiras. Na década de 1950, implementou-se o INPA (Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia), em 1952, e a SPVEA (Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia), criada em 1953. Ao lado disso, obedecendo a mesma lógica de interiorização do Brasil, foram criados os territórios federais, quatro deles na Amazônia Legal.

Por meio do Decreto-Lei nº 5812, de 13 de setembro de 1943, foram criados cinco territórios federais, todos em áreas de fronteira: o Território Federal do Amapá, desmembrado do estado do Pará; o Território Federal Rio Branco, desmembrado do

11 PAZ, op. cit., p. 34-35.

Amazonas; o Território Federal Guaporé e o Território Federal Ponta Porã, divididos do Mato Grosso; e o Território Federal Iguaçu, separados do Paraná e de Santa Catarina. Esse acontecimento marcou a história nacional, apesar de pouco lembrado pela historiografia. O objetivo era centralizar a administração desses espaços no governo federal para executar projetos com propósitos de ocupação, desenvolvimento e modernização de áreas de fronteiras.<sup>12</sup>

A criação do Território Federal do Amapá (TFA), em 13 de setembro de 1943, também fez parte do projeto de integração nacional do Estado Novo. O projeto nacional-desenvolvimentista de Vargas visava estabelecer um processo de industrialização nacional com o objetivo de estimular a economia interna e consequentemente modificar a condição do Brasil como país voltado para a exportação. Para os nacionais-desenvolvimentistas e outros adeptos dessa corrente econômica, seria impossível realizar esse sonho sem que o Brasil, antes de tudo, estivesse integrado economicamente. É nessa perspectiva que a Amazônia e, principalmente, o Amapá, entram no projeto de integração, desenvolvimento e modernização capitaneado pelo Estado Novo.<sup>13</sup> De modo geral, portanto, acreditava-se que o desenvolvimento econômico nacional seria o resultado do fortalecimento da indústria e de alguma transferência de capital para regiões do sertão do Brasil, fosse pelo investimento em projetos de fomento da economia agrícola, ou pela abertura de novas estradas, fosse pelo investimento na educação para o trabalho ou pela ampliação de fronteiras com a criação de territórios federais, fosse pela implantação de centenas de obras públicas nas capitais e no interior e certamente pela implementação de grandes projetos como o da Icomi.

Após um ano de estudos e construção de uma infraestrutura administrativa do TFA, em 1944, “o interventor”<sup>14</sup> e a sua equipe governamental estavam prontos para se instalar de maneira definitiva no Amapá. O governador escolhido por Getúlio Vargas se chamava Janary Gentil Nunes,<sup>15</sup> capitão que inclusive serviu no pelotão de Clevelândia do Norte

12 LEAL, Maura. **A (onto)gênese da nação nas margens do território nacional**: o projeto janarista territorial para o Amapá (1944-1956). 2007. 179 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007.

13 SILVA, Maura Leal da. Integração, nacionalização e povoamento nas margens do território nacional. In: AMARAL, Alexandre et al. **Do lado de cá**: fragmentos de história do Amapá. Belém: Açai, 2011. p. 109.

14 “Tanto antes como depois de 1937, Vargas fez uso frequente de interventores. Esse era o título, como já observamos, dado ao governador indicado pelo governo federal e investido de poderes legislativos. Onde havia estados rebeldes, Vargas recorria ao uso de oficiais militares como interventores. Apesar de seus poderes serem limitados por sua própria capacidade de conseguir a cooperação de centros de poder locais, alguns interventores se mostraram representantes extremamente bem-sucedidos da autoridade federal.” SKIDMORE, Thomas. **Brasil**: de Getúlio a Castello (1930-1964). São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p. 69-71. Apesar de concordarmos com Skidmore nessa questão, é preciso salientar que Getúlio Vargas tinha prerrogativa de escolher o governador do Amapá, pois a localidade consistia em um território subordinado diretamente ao governo federal. Por isso, o caso dos “interventores” dos territórios federais obedecia a uma lógica diferente dos interventores dos demais estados, na qual havia de fato uma “troca” de governadores. Em resumo, não fazia sentido, legislativamente, o governo federal intervir em um território de sua própria competência.

15 Janary Gentil Nunes nasceu em Alenquer – estado do Pará – e, aos 18 anos, ingressou na escola militar de Realengo (Distrito Federal). Além de ter servido no pelotão de Clevelândia do Norte, Nunes também assumiu o comando do pelotão do Oiapoque em 1940. Dois anos depois, o capitão do Exército ficara responsável pela 1ª Companhia Independente de Metralhadoras Antiaéreas da Base Aérea de Belém, durante a Segunda Guerra Mundial. Em 1943, Janary Gentil Nunes foi escolhido como o novo governador do Território Federal do Amapá, pois Getúlio Vargas queria como interventor da nova unidade da federação um militar que conhecesse

(atual município de Oiapoque) entre 1936 e 1937. Com isso, o projeto modernizador estava pronto para ser posto em prática. O campo de experiência do novo governador local estava marcado pela constante visão de um Amapá esquecido pelo governo central, demograficamente esparsa e caracterizado pela economia extrativa, por outro, o horizonte de expectativas de Janary e seus correligionários se apoiava fundamentalmente em dois pilares principais, isto é, nas políticas de governo e no projeto de exploração mineral da Icomi no Amapá.

Sobre o segundo pilar, a exploração mineral se tornou um dos principais objetivos do TFA, porque o governo almejava entrar no cenário nacional ao investir em uma indústria que tivesse um papel fundamental na produção de aço, liga metálica utilizada na fabricação de máquinas, ferramentas, prédios etc. Um dos minerais mais visados para a produção de ligas metálicas foi o manganês.<sup>16</sup>

Esse minério começou a ser utilizado na siderurgia desde o início do século XX. Até a Segunda Guerra Mundial, sua disponibilidade era abundante, ou seja, a oferta era maior do que a demanda. Porém, o cenário mudou de figura com o fim do conflito mundial e com o início de relações hostis entre os EUA e a União Soviética (Guerra Fria). Até aquele momento, os maiores depósitos de manganês (65% das reservas mundiais) estavam nas mãos da URSS, que resolveu cessar a exportação desse mineral para os EUA. Isso resultou na escassez de manganês no mercado mundial, o que obrigou os estadunidenses a buscarem alternativas para suprir a demanda de sua indústria. Foi nesse contexto que o Amapá, com suas jazidas recém-descobertas, entrou em cena.<sup>17</sup>

Nesse sentido, a criação de uma reserva nacional que englobasse todo o depósito de manganês, bem como o direito de sua prospecção e futura exploração para o TFA, foi somente o primeiro passo do governo territorial. O segundo passo consistia em passar os direitos de exploração das jazidas de manganês para o setor privado, mesmo que o GTFA pudesse, por meio do Decreto-Lei n. 9.896 de 1946, criar uma empresa estatal para explorar tais jazidas. Janary não contemplou esta segunda possibilidade, pois, alguns meses depois, no dia 8 de agosto de 1947, o governador do Amapá enviou algumas cartas circulares para empresas que poderiam se interessar em exploração as jazidas de manganês da região. Apenas três empresas visitaram o depósito de manganês do Amapá e responderam à carta circular de Janary Nunes: *A United States of Steel* – por meio de sua subsidiária

---

a localidade. LOBATO, Sidney. **Educação na fronteira da modernização**: a política educacional no Amapá (1944-1956). Belém: Paka-Tatu, 2009. p. 58-59.

16 O manganês (mg) é o 16º elemento mineral mais abundante na crosta terrestre e suas jazidas ao redor do mundo variam entre 25% e 50% de teor. Sua utilização na indústria siderúrgica é de 95%, enquanto os outros 5% são empregados na indústria eletrolítica, na indústria química e na indústria de cerâmica e de fertilizantes. A aplicação de manganês na siderurgia é importante devido ao fato de que esse mineral diminui impurezas durante a fabricação de ferro e elimina produtos corrosivos dissolvidos no aço, além de criar diversas possibilidades de personalização durante a produção de ligas metálicas, tornando-as especiais. BRITO, op. cit., p. 28.

17 ICOMI. **História do aproveitamento das jazidas de manganês da Serra do Navio**. [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1983. p. 28. NUNES, op. cit., p. 11. SILVA, Roberto Gama e. **A quinta-coluna no setor mineral**: o entreguismo dos minérios. Porto Alegre: Tchê!, 1988. p. 21-22.



brasileira – sob o nome de Companhia Meridional de Mineração; a *Hanna Coal & Ore Corporation* (associada à empresa que fez a prospecção de ferro nas jazidas de Vila Nova); e a Sociedade Brasileira de Indústria e Comércio de Minérios de Ferro e Manganês, cuja sigla era Icomi. Como resultado, a Icomi foi escolhida pelo Conselho Nacional de Minas e Metalurgia e pelo governo do Território Federal do Amapá como a empresa responsável pela exploração das jazidas de manganês da Serra do Navio.<sup>18</sup>

Entre os anos de 1952 e 1956 – após a conclusão dos estudos geológicos das jazidas de manganês – a Icomi se viu no desafio de montar toda a sua infraestrutura no meio da selva amazônica. As jazidas de manganês ficavam na região que hoje conhecemos como Serra do Navio, uma localidade onde a viagem se mostrava cara, longa e penosa. Além disso, a Serra do Navio ficava a mais de 200 quilômetros de Macapá, o que representava um empecilho para o projeto. Pensando nisso, a Icomi começou a planejar toda a sua logística no Amapá, pois seria preciso importar a maior parte do material necessário para a fase de construção e arregimentação. Na capital, a mineradora ergueu um escritório administrativo e um depósito para recebimento e compra de materiais, marcando assim o ponto inicial da fixação da empresa no território federal.<sup>19</sup>

O segundo passo consistiu em criar um ponto intermediário entre a região das jazidas de manganês e a cidade de Macapá, pois seria impossível transferir todo o seu material diretamente da capital para a Serra do Navio. Com isso, a própria empresa relata como se realizavam as viagens para as jazidas de manganês:

Para chegar-se ao local das jazidas, partindo-se de Macapá, somente uma forma se oferecia: por via terrestre, em estrada de terra já existente, até um ponto (Porto Grande [Porto Platon]) na margem direita no Rio Araguari e, dali, em canoa, por este até a embocadura do Rio Amaparí, em cujo leito se prosseguia, corrente acima, até o local das minas.<sup>20</sup>

Esse “ponto”, o qual a Icomi se refere como Porto Grande, possuía um outro nome na época, Porto Platon. Funcionando como um armazém, Porto Platon recebia todo o material adquirido pela empresa na cidade de Macapá. Porém, essa localidade era mais do que um posto avançado da empresa no meio da selva amazônica. Além de ter servido como um ponto intermediário entre a capital do território e os depósitos de minério de ferro, Porto Platon também era um acampamento provisório com habitações de trabalhadores e estabelecimentos que ofereciam serviços ligados à construção civil (carpintaria, serralheria) e à saúde (posto médico).<sup>21</sup> Com o estabelecimento administrativo da Icomi em Macapá, e com a edificação de um posto avançado entre a capital do território e as jazidas de manganês, o terceiro passo da fixação da mineradora no Amapá foi a construção de dois acampamentos na região manganífera durante os trabalhos preliminares: Porto Terezinha e Serra do Navio.

18 BRITO, op. cit., p. 33. DRUMMOND; PEREIRA, op. cit., p. 125.

19 ICOMI, op. cit., p. 24.

20 Ibidem, p. 23.

21 ICOMI, op. cit., p. 24.

Porto Terezinha – ou Vila Terezinha – se localizava à margem esquerda do rio Amaparí e ao sul do depósito de manganês Terezinha (origem do nome do acampamento). O surgimento desse acampamento pode ser explicado por Dorr II, Park Jr. e Glycon de Paiva que, entre os anos de 1947 e 1949, a serviço do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), visitaram a região das jazidas. Segundo os autores, existiam ao todo 28 depósitos de manganês em uma área de 7 km de extensão ao longo do rio Amaparí. Levando em conta toda essa extensão, Dorr II, Park Jr. e Glycon de Paiva ponderam que o distrito foi dividido em três áreas: Clemente, Chumbo e Terezinha.<sup>22</sup> Nesse sentido, enquanto Porto Terezinha estava atrelado ao depósito de mesmo nome, Clemente e Chumbo tinham o acampamento de Serra do Navio como o principal ponto logístico. No mesmo período em que Dorr II, Park e Paiva visitaram o Amapá, Serra do Navio era o principal acampamento da região manganífera, possuindo serviços complementares de abastecimento, posto médico e habitação integrados à pesquisa/prospecção geológica.<sup>23</sup>

Contudo, a principal construção foi, sem dúvidas, a Estrada de Ferro do Amapá (EFA). Sendo a primeira e única linha férrea edificada no Amapá e apenas a quarta construída na Amazônia brasileira. Sua extensão era de quase 200 quilômetros e sua faixa tinha uma área total de 12 quilômetros. Os trilhos começavam no Porto de Santana em direção ao norte, atravessando uma região plana e com vegetação cerrada. Na metade da viagem, a EFA seguia um interflúvio que dividia as bacias dos rios Matapí e Pedreira e cruzava alguns pequenos rios. O restante da ferrovia virava para o oeste em uma região de terreno acidentado com pequenos morros cobertos por uma floresta densa, seguindo a margem direita do rio Amaparí. Durante o final da viagem, o trem atravessava uma ponte da margem direita para a margem esquerda do rio Amaparí, chegando finalmente ao seu destino final, Serra do Navio.<sup>24</sup>

Assim como a Estrada de Ferro do Amapá, o Porto de Santana foi uma construção cara e de dimensões faraônicas, inclusive o documento “oficial”<sup>25</sup> da Icomi, produzido

22 DORR II, John van Nostrand; PARK, Charles F.; PAIVA, Glycon de. Manganese deposits of the Serra do Navio district, Territory of Amapá, Brazil. In: WRATHER, W. E. **Geologic Investigations in the American Republics**. Washington: United States Government Printing Office, 1949. p. 10.

23 ICOMI, op. cit., p. 24.

24 ICOMI, op. cit., p. 156.

25 Pouco se sabe sobre esse documento composto de dois volumes e impresso em um mimeógrafo. *História do aproveitamento das jazidas de manganês da Serra do Navio* foi produzido no Rio de Janeiro, durante o ano de 1983, a mando da Icomi para ser a história oficial do projeto de exploração mineral no Amapá. De resto, não existem informações sobre quem a mineradora contratou para produzi-lo e muito menos a razão dele não ter sido publicado. Após uma leitura, podemos supor que a companhia desistiu de publicá-lo por conta das considerações finais. Segue o trecho na íntegra: “No dia 15 de abril de 1964, em Brasília; tomou posse no Cargo de Presidente da República, para o qual fora eleito pelo Congresso Nacional, o General Humberto de Alencar Castelo Branco. Aquele momento histórico, que se desdobraria em muitos outros, reconduziu a Nação aos seus melhores caminhos. Para a ICOMI, significou o alijamento definitivo da grande ameaça que sofrera. Reafirmada, na Revolução havida, a aspiração maior da Nação, de seguir seu destino sob a égide do regime democrático e configurando-se como uma das características fundamentais da democracia o império da livre iniciativa, sepultava-se de vez o triste alvitre da encampação estatal de uma das mais bem sucedidas e mais conceituadas realizações da iniciativa privada brasileira!”. A partir dessa citação, lançamos a hipótese de que a publicação desse livro em um contexto bastante desfavorável à Ditadura militar - ou seja, durante o processo de redemocratização do Brasil – não seria de bom tom, muito pelo contrário, poderia gerar reações muito negativas da sociedade civil. De qualquer maneira, uma pesquisa mais aprofundada sobre esse documento

durante a década de 1980, *História do aproveitamento das jazidas de manganês da Serra do Navio*, faz questão de enfatizar que todos os edifícios e equipamentos que foram erguidos demonstram a grandiosidade do projeto. Enquanto as instalações portuárias eram motivo de orgulho para a Icomi, o governo territorial, por meio de Janary Gentil Nunes, as via como uma grande conquista do povo amapaense. No livro *A verdade sobre o contrato de manganês do Amapá*, o governador explicita a importância da área portuária para o desenvolvimento do TFA:

Na área portuária, em terra firme, foram construídos prédios em alvenaria, em concreto armado com estruturas de aço, para depósitos, escritórios, oficinas, casas de residência e de hospedagem, escolas, etc., além de grandes tanques para armazenamento de combustível, usinas de energia elétrica e instalações de água e esgoto, tudo resultando num conjunto industrial de alto padrão e na abertura de condições para o desenvolvimento econômico, social e urbano do povo do Território.<sup>26</sup>

Nesse contexto, assim como a Icomi via o Porto de Santana como uma obra grandiosa, o governador a enxergava como a construção que colocaria o Amapá nos eixos do desenvolvimento econômico. A última frente de trabalho que a Icomi inaugurou durante a fase de construção civil foi a montagem de toda a sua infraestrutura responsável pela coleta e beneficiamento de minério nas jazidas de manganês de Serra do Navio. De acordo com a própria mineradora, os primeiros serviços visaram a preparação das minas e das áreas de serviços conexas, que exigiram o desmatamento de quase 90 hectares de área. Além da usina de beneficiamento de minério, foi construída uma oficina mecânica, um almoxarifado geral, um depósito de tintas e lubrificantes, uma carpintaria, um escritório e, por fim, um posto de lubrificação.<sup>27</sup>

Com todos esses itens prontos, a Icomi oficialmente inaugurou todas as suas instalações industriais no dia 5 de janeiro de 1957, data em que o presidente da República Juscelino Kubitschek compareceu na cerimônia em Porto de Santana e de lá viajou para Serra do Navio através da Estrada de Ferro do Amapá. Esse dia, para a Icomi, foi o resultado de anos de pesquisas e trabalho árduo. E, para celebrar tamanho esforço, a empresa, em seu relatório/documento *História do aproveitamento das jazidas de manganês da Serra do Navio*, enfatizou a importância de seus dirigentes, engenheiros e demais membros da administração para a fase inicial desse empreendimento, pois até seus nomes e sobrenomes foram citados.<sup>28</sup> Entretanto, milhares de trabalhadores, entre eles braçais, carpinteiros, lavadeiras e mecânicos ficaram de fora das páginas desse documento e da

precisa ser feita, inclusive com o intuito de investigar a relação entre a Icomi e os militares. Para a citação, ver: ICOMI, op. cit., p. 213.

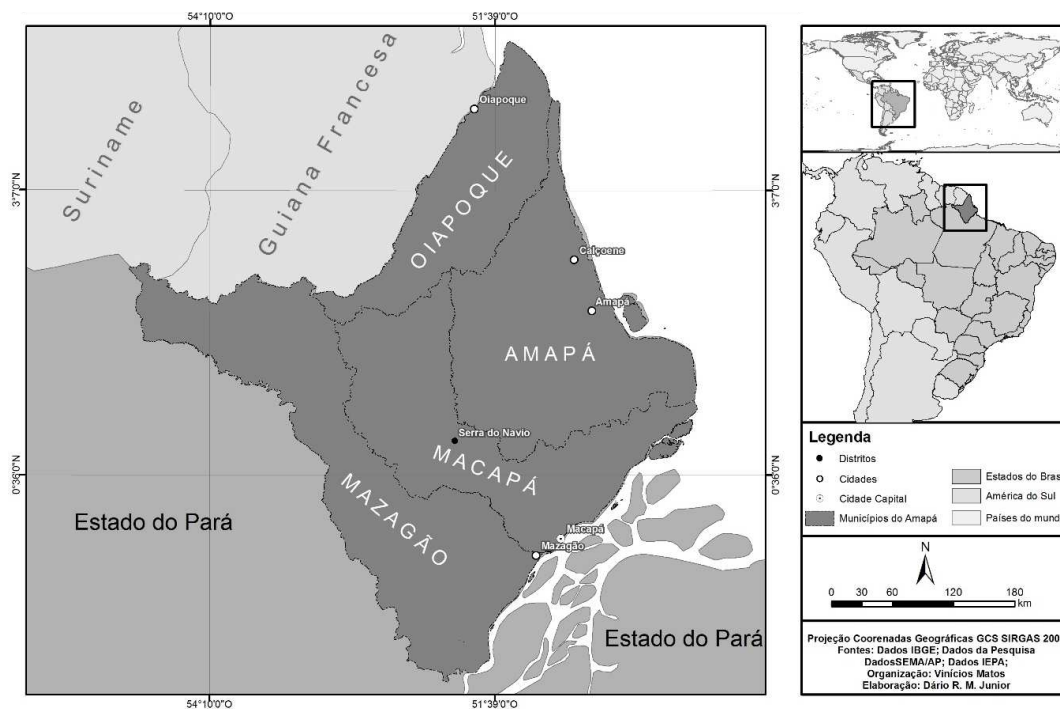
26 NUNES, op. cit., p. 33.

27 ICOMI, op. cit., p. 81-85.

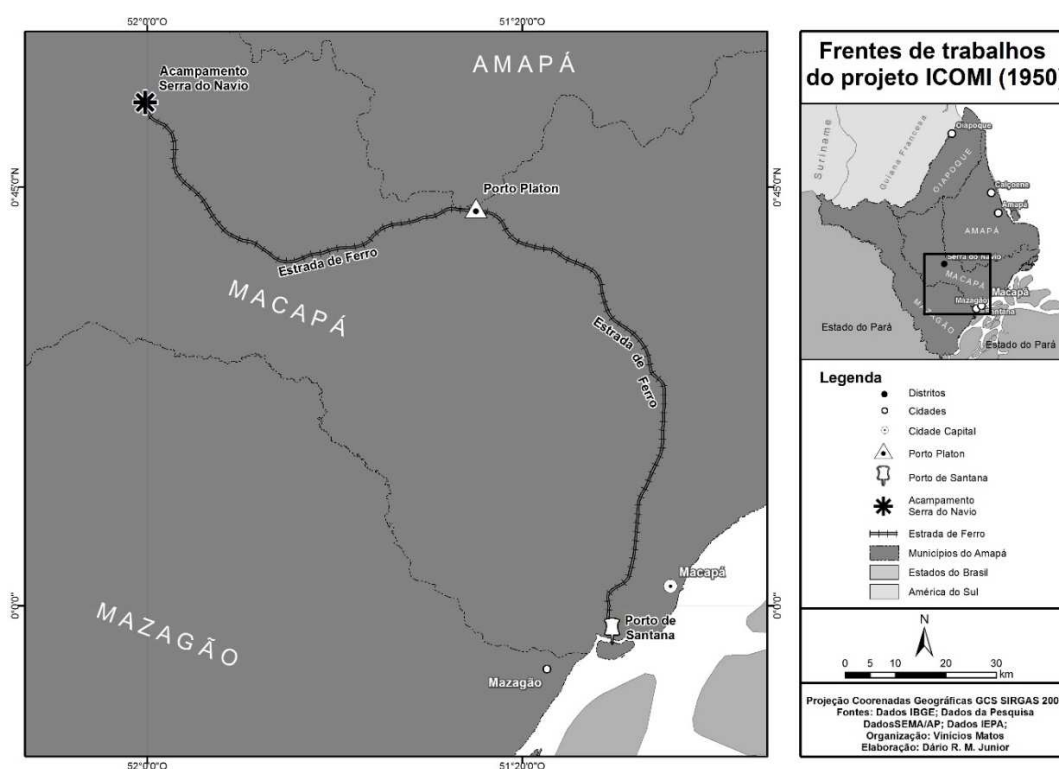
28 Um exemplo desse enfoque da empresa somente em funcionários de cargos de gerência ou especializados: "Em Macapá, foram criados um escritório e um depósito, para recebimento e embarque de materiais, compra de mercadorias no comércio da cidade, etc., tendo para ali sido transferido o Sr. Bento Sales Pascoli, que trabalhava na Empresa de Minas Gerais, a quem mais tarde, em novembro de 1948, iria juntar-se Claudio de Azevedo Antunes". ICOMI, op. cit., p. 24.

memória oficial do maior projeto de exploração mineral da Amazônia. Por isso, a partir de agora, veremos as condições materiais de existência desses funcionários ao enfocar nos acidentes do trabalho, nos processos de adoecimento e fadiga e na questão do alcoolismo no trabalho entre 1948 e 1956.

**Figura 1 - Divisão político-administrativa do Território Federal do Amapá durante a década de 1950**



**Figura 2 - Frentes de trabalhos da Icomi no Amapá durante a década de 1950**



## Entre o risco individual e a desatenção?

OS PRIMEIROS ACIDENTES que se tem registros no projeto Icomi remetem ao período em que os trabalhadores adentravam a floresta com o intuito de erguer toda a infraestrutura produtiva da empresa, isto é: duas *company towns*,<sup>29</sup> uma estrada de ferro e um porto para o escoamento de minério. Esse trabalho era exaustivo e ocorria o dia inteiro sob um calor escaldante do clima tropical. O braçal A. Aquimé, trabalhador migrante de Cametá (Pará), solteiro, 20 anos, admitido no dia 10 de setembro do ano 1952, sofreu, no final daquele mesmo ano, um “golpe de machado no pé esquerdo quando fazia desmatação [sic] na estrada de Terezinha”.<sup>30</sup> Outro caso de funcionário que merece destaque é A. da Silva, natural de Limoeiro, Ceará, 41 anos, admitido como braçal no dia 4 de abril de 1953, que acabou “acidentado em serviço, quando em trabalho de roçado; [sofrendo um] corte de terçado no dedo ind. Esq.”.<sup>31</sup> Nesse acidente, destacamos o “terçado”, uma espada curta (e afiada de um lado só) de uso comum no roçado amapaense, que fora utilizado pelos trabalhadores da companhia para “abrir” a floresta e, conseqüentemente, viabilizar o projeto de exploração mineral durante o início da década de 1950. Ainda nesse contexto, observou-se que animais selvagens, habitantes naturais da floresta, também causavam acidentes de trabalho nas derrubadas da mata pelos trabalhadores icomianos. No ano de 1951, o braçal M. do Santo, um afuaense (Pará) casado de 27 anos, acabou sendo “picado por uma cobra”.<sup>32</sup> Algum tempo depois, no mesmo ano, M. Cavalcante – braçal, natural do Piauí, solteiro, com residência no acampamento da Serra do Navio – foi “dispensado pelo médico por ter sido picado por escorpião”.<sup>33</sup>

Além dos equipamentos perigosos e dos animais selvagens, o próprio serviço de cortar as árvores era igualmente perigoso. Isso incidia no cálculo que os trabalhadores faziam sobre o local de queda das árvores após a finalização do corte para evitar um acidente que, em muitos casos, poderia ser fatal. Em outras situações, mesmo após o serviço de corte, o transporte desses troncos poderia causar acidentes. Temos como exemplo o trabalhador M. Matos, um braçal paraense de 22 anos que, no dia 24 de outubro de 1951, em um “terreno montanhoso e coberto de densa mata tropical, [estava em] serviço de transporte (pernas-mancas) [e] aconteceu de cair, na posição sentado, sobre o tóco de árvore”.<sup>34</sup> Com isso, evidenciamos que os “desbravamentos” dos trabalhadores da Icomi realizados floresta adentro possuíam uma dose de perigo devido à

29 De acordo com Adalberto Paz, as *company towns* são caracterizadas por cidades que além de serem construídas perto de áreas de exploração mineral, comportam uma infraestrutura básica como saneamento, saúde, habitação e lazer. Esse conceito se aplica perfeitamente às cidades que a Icomi ergueu no Amapá: Serra do Navio e Vila Amazonas. Para mais informações, ver: PAZ, Adalberto. Capital, trabalho e moradia em complexos habitacionais de empresa: Serra do Navio e o Amapá na década de 1950. In: AMARAL, Alexandre et al. **Do lado de cá**: fragmentos de história do Amapá. Belém: Açaí, 2011. p. 461-480.

30 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário A. Aquimé**. Macapá: [s.n.], 1952. p. 2.

31 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário A. da Silva**. Macapá: [s.n.], 1953. p. 2.

32 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário E. Conceição**. Macapá: [s.n.], 1951. p. 2.

33 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário M. Cavalcante**. Macapá: [s.n.], 1951. p. 2.

34 ICOMI/AP. Pedido de assistência médica. **Ficha do funcionário M. Matos**. Serra do Navio: [s.n.], 1951. p. 3-4.



utilização de ferramentas perigosas, da ausência de equipamentos adequados e seguros e da existência de animais à espreita.

Agora, nas dependências da empresa, também houve um número considerável de acidentes de trabalho entre braçais, carpinteiros e mecânicos. No acampamento Terezinha,<sup>35</sup> o braçal paraense de 17 anos chamado S. Silva sofreu um “baque no ante-braço direito” no dia 20 de março de 1952, sendo “mandado à Macapá para tirar radiografia”.<sup>36</sup> Outro caso foi o do carpinteiro A. Araújo, um migrante cearense de 34 anos que, nesse mesmo ano, sofreu um “golpe no grande artelho do pé esquerdo”.<sup>37</sup> Entre os mecânicos, o paraense de 30 anos, R. Andrade, acabou sofrendo um acidente em 1951, quando, “em serviço na oficina mecânica, ao soldar um tanque de motor, teve o antebraço esquerdo apanhando pela chama do maçarico de que servia”.<sup>38</sup>

Os casos descritos acima dizem respeito às lesões temporárias, sem muito risco da perda de membros do corpo ou óbito. Nesse sentido, exigiam-se apenas tratamentos básicos e o trabalhador já poderia retornar ao serviço dentro de alguns dias ou semanas. Por conta disso, eles eram tratados no posto médico da Serra do Navio e, em outros casos, no Hospital de Macapá. No campo previdenciário, de acordo com o historiador Adalberto Paz, foi somente a partir de 1953 que os funcionários icomianos começaram a contar com uma instituição responsável pelos pagamentos indenizatórios de sinistros laborais no Amapá, o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transporte e Cargas – IAPETC.<sup>39</sup>

Ainda segundo Paz, os acordos de pagamento de acidentes de trabalho eram homologados no IAPETC, e os primeiros processos indenizatórios começaram a surgir em 1960, tendo como referência alguns acidentes que aconteceram em até meia década antes. Um caso que indica essa situação foi o sinistro laboral que aconteceu com o carpinteiro A. Mesquita, no dia 21 de setembro de 1955, em Porto Platon, quando, em serviço de carpintaria, acabou tendo a mão esquerda apanhada pela serra. Foi somente no dia 29 de março de 1961, seis anos depois do acidente, que o IAPETC abriu um pedido de homologação de acordo para o pagamento de acidente de trabalho. De qualquer forma, o processo correu bem, e quatro meses depois o IAPETC homologou o pagamento de uma indenização de Cr\$ 36.864,00 ao carpinteiro, valor esse que correspondia a um pouco mais do que dois salários mínimos e meio em 1961. De qualquer forma, a indenização foi paga pela Icomi em 24 de julho, dez dias após o parecer do instituto previdenciário.<sup>40</sup>

Entre as frentes de desmatamento e outras empreitadas da Icomi, os acidentes de trajeto,<sup>41</sup> ou seja, na estrada, também se fizeram presentes. O motorista J. Machado,

35 Localidade que ficava adjacente ao acampamento de Serra do Navio.

36 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário S. Silva**. Macapá: [s.n.], 1952. p. 2.

37 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário A. Araújo**. Macapá: [s.n.], 1954. p. 2.

38 ICOMI/AP. Pedido de assistência médica. **Ficha do funcionário R. Andrade**. Serra do Navio: [s.n.], 1951. p. 4.

39 PAZ, op. cit., 2014, p. 183-184.

40 Arquivo do Fórum da Comarca de Macapá. Homologação de acordo para pagamento de acidente de trabalho nº 1446, caixa 83, 1961.

41 Segundo a Lei n.º 8.213, de 1991, o acidente de trajeto que ocorre durante a locomoção do trabalhador,

admitido no dia 15 de janeiro de 1954, 28 anos, português, casado, morador do bairro do Trem, “causou um acidente [de trânsito] e foi embora sem autorização”.<sup>42</sup> Nesse mesmo ano, M. Brito, 19 anos, amapaense, solteiro, admitido como braçal no dia 7 de janeiro de 1954, acabou sendo suspenso “por ter dirigido com imprudência e por ter batido o carro em outra ocasião”.<sup>43</sup> Em outros casos, como de costume, acidentes de trajeto causavam fatalidades, situação vivenciada pelo paraense R. Monteiro, que fora admitido em 25 de abril de 1953, aos 29 anos, para trabalhar como braçal na empresa. No dia 2 de julho de 1954, o trabalhador “sofreu um acidente na derrapagem (Macapá-Clevelândia no km 1) do caminhão nº 2, vindo a falecer em virtude de ter o [seu] crânio esmagado por um tambor”.<sup>44</sup>

Enfim, existem mais registros de acidentes desse tipo no projeto Icomi, indicando que era um fato recorrente entre os trabalhadores da empresa. De qualquer modo, os acidentes de trajeto aconteciam em vias que geralmente não possuíam pavimentação e em caminhos que exigiam alta precisão do motorista, principalmente quando, em épocas de chuva, boa parte da estrada ficava inundada. Seja como for, esse tipo de acidente tinha mais relação com as condições climáticas (chuva), logísticas (ausência de pavimentação, sinalização e iluminação) e até mecânicas (automóvel) do que com o erro individual dos motoristas.

Nas frentes de trabalho, carros e caminhões também causavam acidentes com frequência, visto que estamos falando de um contexto marcado pela locomoção de equipamentos e materiais de construção entre as dependências da Icomi.<sup>45</sup> Dessa forma, veículos poderiam colidir com trabalhadores ou com outros automóveis. A. Queiroz, por exemplo, admitido no dia 8 de outubro de 1952, 28 anos, natural do Pará, solteiro, recebeu uma suspensão “por ter batido um operário com o caminhão”.<sup>46</sup> Em uma outra ocorrência, o braçal de 28 anos A. Dias, ao dirigir um veículo de transporte de trabalhadores (ubá) na Serra do Navio, no dia 16 de maio de 1952, colidiu violentamente com outro veículo que trafegava em direção aos escritórios da empresa, acidentando o motorista M. Picanço. Por isso, A. Dias acabou sendo demitido com justa causa alguns dias depois.<sup>47</sup>

Um assunto que também tem relação com esses acidentes é a forma que os trabalhadores ascendiam na empresa. Na historiografia da Icomi, antigos funcionários da companhia relataram para historiadores que suas carreiras profissionais, muitas vezes, perpassavam pelo “aprender na prática”. Um braçal ambicionava ascender à função de operador de máquinas pesadas. No entanto, a carência de cursos profissionalizantes na

---

mas considerado um sinistro laboral por conta dessa movimentação obrigatória da casa para o trabalho, do trabalho para casa ou ainda entre os estabelecimentos e empreitadas da empresa. Contudo, antes de 1991, o acidente de trajeto era bem específico e difícil de ser considerado como tal tanto pelos trabalhadores quanto pelos patrões e autoridades estatais.

42 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário J. Machado**. Macapá: [s.n.], 1954. p. 2.

43 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário M. Brito**. Macapá: [s.n.], 1954. p. 2.

44 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário R. Monteiro**. Macapá: [s.n.], 1954. p. 2.

45 PAZ, op. cit., 2014, p. 132-133.

46 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário A. Queiroz**. Macapá: [s.n.], 1952. p. 2.

47 ICOMI/AP. Autorização de ausência. **Ficha do funcionário A. Dias**. Serra do Navio: [s.n.], 1952. p. 6.

região, somada à inexistência de mão de obra qualificada, impunha aos trabalhadores a árdua tarefa de aprender a operar tratores e guindastes nos intervalos do trabalho, sob a tutela de um “veterano”.<sup>48</sup> Esse tipo de situação, quando descoberta pela Icomi, acabava terminando em suspensão, principalmente a partir do momento em que o funcionário danificava as máquinas, como o que aconteceu com o operador de máquinas pesadas de 34 anos, S. Souza, suspenso por três dias, entre 10 a 13 de fevereiro de 1955, “por entregar, sem a devida autorização, o trator em que trabalhava a um operador inexperiente, ocasionando danos na máquina”.<sup>49</sup>

Se os entrevistados demonstraram orgulho dessa experiência, foi porque conseguiram ascender na empresa e alavancar postos de trabalho almejados depois de tentativa e erro, pois a aprendizagem, nesse contexto, é uma atividade lenta e processual. Esse tipo de situação acontecia não só com quem sonhava com o posto de operador de máquinas pesadas, mas também com quem almejava ser admitido em profissões consideradas “técnicas”, como a carpintaria. Dessa maneira, o funcionário paraense M. Santos, de 45 anos, foi demitido, no dia 28 de junho de 1954, “por não ter sido aprovado no período de experiência, [sendo] muito vagaroso e [possuindo] pouco conhecimento de sua profissão”.<sup>50</sup>

A partir do que foi exposto acima, conjecturamos que o “aprender na prática” consistiu em um fenômeno que poderia aumentar o risco de acidentes de trabalho. Um carpinteiro como M. Santos, que foi demitido durante o período de experiência, poderia, no futuro, ter perdido um dedo, a mão ou até mesmo um dos braços. Por outro lado, um braçal que observava o operador de máquinas pesadas “veterano”, ao conseguir a vaga, possuía mais chances de causar acidentes do que um profissional treinado e capacitado. Com isso, não estamos afirmando que os trabalhadores que buscavam maneiras de ascender profissionalmente por meio de possibilidades que existiam naquele momento sejam os principais causadores de acidentes por meio do “risco individual”, mas sim que a ausência de profissionais habilitados (a empresa tinha que trazer esses trabalhadores das regiões Centro-Sul) e a inexistência de cursos de treinamento no Amapá foram decisivos para esse número considerável de acidentes do trabalho durante a fase de implementação do projeto Icomi no Amapá.

48 A pesquisa que aborda esse assunto entre os trabalhadores da Icomi é a dissertação de mestrado de Daniel Chaves de Brito. Ver: BRITO, op. cit., p. 1-120. Além do estudo de Brito, o mesmo fenômeno se encontra nas seguintes pesquisas: SILVA, Anderson. **A civilização do manganês: o cotidiano dos trabalhadores da Vila Serra do Navio, Amapá.** 2009. 123 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém. 2009. NUNES, Elke. **Mineração de manganês no Amapá: controle de trabalho e memória de trabalhadores na ICOMI, de 1960 a 1973.** 2018. 327 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2018.

49 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário S. Souza.** Macapá: [s.n.], 1955. p. 2.

50 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário M. Santos.** Macapá: [s.n.], 1954. p. 2.

## Entre o cansaço e a fadiga

ATÉ AQUI, versamos sobre alguns sinistros laborais que podem ser facilmente identificados, pois, de certa maneira, geram contusões, lesões, cortes e rupturas nas partes do corpo, situações em que a ligação entre o acidente e o corpo demonstra causalidade evidente. Entretanto, entraremos em uma área mais nebulosa, que confere a fadiga e o cansaço como indícios de acidentes do trabalho, fugindo da simples explicação de causa e efeito que autoridades e demais envolvidos estabelecem entre os eventos durante o momento do acidente.

Segundo Diego Armus<sup>51</sup> e Oscar Gallo,<sup>52</sup> a discussão sobre a fadiga moderna entende o corpo humano como um sistema de economia com certa quantidade de energia à disposição. Tendo isso em mente, médicos e industriais começaram a racionalizar e controlar tal “energia”, visando elevar as capacidades humanas ao limite tolerável antes de gerar efeitos negativos no corpo do trabalhador. Contudo, mesmo que tal concepção tenha se estabelecido na ciência médica e nos padrões administrativos empresariais durante o início do século XX, existem situações em que trabalhadores são exigidos para além do máximo permitido, ocasionando em problemas para sua saúde e bem-estar.

O sono é um dos principais indicadores de como as longas jornadas de trabalho afetam a saúde física e mental dos trabalhadores. A privação do sono gera fadiga e cansaço, impactando negativamente o desempenho profissional e a vida pessoal. Acerca deste assunto, o antropólogo José Sérgio Leite Lopes, ao estudar a experiência dos trabalhadores do açúcar instalados na Zona da Mata pernambucana, durante a década de 1970, comenta que as longas jornadas acabaram exercendo um processo lento e gradual de esgotamento do corpo, o que reduziu consideravelmente a força vital dos trabalhadores da região. Esse fenômeno, segundo o autor, inverteu a esfera da vida privada e a esfera do trabalho, pois funcionários submetidos a longas jornadas acabaram levando o sono de casa para o trabalho ao mesmo tempo que levaram para casa a fadiga e o cansaço do serviço.<sup>53</sup>

No projeto Icomi, observamos essa relação entre fadiga e cansaço em alguns funcionários que acabaram sendo “pegos” dormindo ou “tirando um cochilo” durante as horas de serviço. Em 1950, o vigia de 36 anos chamado B. Moraes foi “suspense por 3 dias por dormir no plantão noturno”.<sup>54</sup> Quatro anos depois, em 1954, outro vigia de 48 anos chamado M. Leão acabou dormindo durante o serviço. Porém, teve um destino pior que o anterior, pois fora “demitido por ter dormido durante o serviço, [fazendo] com que houvesse um furto dentro do armazém de Macapá”.<sup>55</sup> Por fim, em 1956, um braçal de 17 anos (sob

51 ARMUS, op. cit., p. 26.

52 GALLO, Oscar. Luz sobre el fenómeno de un corazón aparentemente infatigable. La fatiga de la clase obrera en Colombia, 1898-1946. In: GALLO, Oscar; CASTAÑO, Eugenio. **La salud Laboral en el siglo XX y el XXI: de la negación al derecho a la salud y la enfermedad**. Medellín: Escuela Nacional Sindical, 2016. p. 237-238.

53 LEITE LOPES, José Sérgio. **O vapor do diabo: o trabalho dos operários do açúcar**. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1978. p. 78-79.

54 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário B. Moraes**. Macapá: [s.n.], 1950. p. 2.

55 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário M. Leão**. Macapá: [s.n.], 1954. p. 2.

o nome de F. Costa) acabou sendo suspenso em um período de dois dias do serviço; o motivo, segundo a empresa, foi por ter sido encontrado dormindo logo após abandonar o trabalho em Serra do Navio.<sup>56</sup> Nesse sentido, os exemplos acima dos vigias B. Moraes e F. Costa se assemelham a essa ponderação de José Sérgio Leite Lopes, ainda mais quando nos referimos a uma categoria que labuta em jornadas extremamente cansativas devido à vigilância constante.

Ainda sobre o assunto do descanso e do sono, descobrimos que, em certos casos, no projeto de exploração mineral do Amapá, os trabalhadores buscavam evitar a realização de trabalhos noturnos ou em horários não estipulados em contrato. Vejamos alguns casos, como o do carpinteiro L. Amoras – funcionário admitido em 22 de março de 1954, 30 anos, amapaense, casado e morador do bairro do Trem – que acabou sendo demitido porque, segundo a Icomi: “circunstâncias do serviço exigiram a execução do trabalho noturno. Tendo se recusado a trabalhar.”<sup>57</sup> Ainda naquele mesmo ano, no mês de setembro, a companhia solicitou que mais dois carpinteiros fizessem o serviço noturno. Nesse caso, o carpinteiro recifense de 39 anos chamado C. Lima,<sup>58</sup> assim como o carpinteiro paraense de 44 anos registrado com o nome de N. Souza,<sup>59</sup> foram demitidos no dia 20 de setembro de 1954, por terem recusado igualmente a execução do trabalho noturno.

Nesse caso, muito provavelmente, a Icomi tinha o interesse de acelerar a atividade produtiva da sua força de trabalho com o intuito de entregar as construções nos prazos estipulados. Por outro lado, os carpinteiros ponderaram sobre a situação e chegaram à conclusão de que os benefícios materiais do trabalho noturno não compensariam uma boa noite de descanso e recuperação. Infelizmente, por conta do autoritarismo empresarial e do regime excepcional de trabalho, a Icomi acabou demitindo esses funcionários por “insubordinação e indisciplina”, simplesmente após não aceitarem trabalhar em regime de excepcionalidade.

Era esse o ambiente de trabalho durante o projeto Icomi no Amapá, um ambiente calcado na extrema exploração da força de trabalho por meio da ameaça da suspensão e da demissão. Por esse motivo, muitos trabalhadores, com medo de sofrerem sanções ou de perderem o ganha-pão, acabavam aceitando as normas e os pedidos da Icomi, mesmo se eles, os trabalhadores, acreditassem que tais ações da companhia fossem injustas ou gerassem situações de periculosidade que poderiam causar acidentes de trabalho. Essa foi a situação vivenciada por J. Pinto – paraense, alfabetizado, 28 anos, solteiro – que sofreu, no dia 26 de janeiro de 1955, um choque elétrico de alta tensão quando executava o serviço no aparelho denominado “besouro”, na cobertura de uma construção do Porto de Santana, perdendo o equilíbrio e caindo de uma altura de 11 metros. Como resultado, J. Pinto sofreu

56 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário F. Costa**. Macapá: [s.n.], 1956. p. 2.

57 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário L. Amoras**. Macapá: [s.n.], 1954. p. 2.

58 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário C. Lima**. Macapá: [s.n.], 1954. p. 2.

59 ICOMI/AP. Observações. **Registro do funcionário N. Souza**. Macapá: [s.n.], 1954. p. 2.



uma hemorragia interna grave. Após o acidente, J. Pinto acabou sendo encaminhado pelo serviço médico da companhia ao Hospital Geral de Macapá, não conseguindo resistir e morrendo horas depois.<sup>60</sup>

Com isso, dois dias após o acidente de trabalho, foi aberta uma sindicância policial dirigida pela 2ª Delegacia Auxiliar da Divisão de Segurança e Guarda para apurar as causas da morte do trabalhador. A primeira testemunha foi outro carpinteiro chamado O. Reis, um dos colegas de serviço do acidentado. Segundo o seu relato, o acidente com J. Pinto aconteceu enquanto O. Reis tomava banho, sendo “informado que o seu colega e amigo [...] havia caído ao solo, quando trabalhava na cobertura de barracão, conforme lhe disseram de um choque que recebera de um aparelho elétrico, conhecido por bezouro”. Após relatar o acidente, O. Reis reiterou que o acidentado “era um cidadão de bons costumes”.<sup>61</sup> A seguir, foi a vez de F. Rodrigues testemunhar sobre o ocorrido, que descreveu não só o mesmo evento que O. Reis, como também enfatizou “que o mesmo tinha bom procedimento e era benquisto por todos os seus colegas”,<sup>62</sup> demonstrando assim solidariedade de classe perante a justiça.

Porém, a próxima testemunha, chamada L. Dias, apesar de confirmar o encadeamento de eventos dos depoentes anteriores, trouxe uma nova informação para a audiência, declarando que:

Por volta das dezessete horas e trinta minutos mais ou menos, o declarante encontrava-se trabalhando com outros operadores na cobertura de uma construção em Porto Santana, estando entre eles o operário [J. Pinto], que ao apertar parafuso, com um aparelho elétrico, denominado “besouro”, perdeu o equilíbrio, em consequência de um choque que recebera, caindo ao solo, de uma altura mais ou menos de onze metros; que muito embora estivesse a uns vinte pés de distância do mencionado operário [J. Pinto], não chegou a assistir a queda do mesmo, sendo entretanto informado por [L. Dias], que estava trabalhando nas proximidades do mesmo; que, [J.] foi socorrido por todos os seus colegas, bem como pelo médico da Companhia que, o levou para a enfermaria, onde lhe ministrou os primeiros socorros, e como [J.] permanecesse desacordado, em virtude da violência da queda, veio transportado para o Hospital desta cidade, onde faleceu momentos após a sua entrada; que, desde a chegada de [J.] ao Porto de Santana, o declarante trabalhava em sua companhia; que ouviu dizer que os pais de [J. Pinto], residem no município de Gurupá, estado de Pará, podendo adiantar que o mesmo tinha bom procedimento e era benquiste por todos os seus colegas; que, na hora do acidente, o depoente junto com [J. Pinto] e outros operários, estavam trabalhando extraordinariamente, que tanto o declarante como [J. Pinto], já estavam trabalhando em horas extraordinárias, que comumente acontece na referida Companhia, em virtude da rapidez com que devem ser feitos esses serviços.<sup>63</sup>

60 Sindicância policial para apurar o acidente que veio a causar a morte do operário J. Pinto. Processo nº 1360, caixa 261, 1955. fl. 2. Esse acidente de trabalho já foi abordado por Adalberto Paz em sua dissertação de mestrado. Ver: PAZ, op. cit., 2014, p. 124-125.

61 Sindicância policial para apurar... op. cit., fl. 4.

62 Ibidem, fl. 5.

63 Sindicância policial para apurar... op. cit., fl. 6.

A partir desse relato, percebemos que o depoente atribuiu como uma das possíveis causas do acidente de seu colega o fato de que ambos estavam trabalhando “para além da jornada normal estipulada em lei” e, acima de tudo, em um ritmo acelerado.<sup>64</sup> Nesse sentido, L. Dias compreende que a morte de seu colega de profissão não foi uma simples fatalidade causada pelo erro humano e, muito menos, pelo risco inerente do serviço, mas sim por conta das condições de labuta em que o operário J. Pinto se encontrava, pois os acidentes de trabalho, “são produtos das relações sociais”, como bem afirma o sociólogo Tom Dwyer.<sup>65</sup> Porém, o promotor público e o juiz responsável pelo caso chegaram a uma conclusão diferente. Segundo Adalberto Paz, o promotor público apenas disse que houve um “lamentável acidente de trabalho”, e o juiz do caso, em suas considerações finais, afirmou que não “havia crime a punir”. Nesse sentido, as autoridades responsáveis apenas consideraram que o operário teve “azar” após tentar efetuar um serviço em condições perigosas e que a empresa e nem ninguém deveriam ser penalizados pela sua infeliz “desatenção”.<sup>66</sup>

Em síntese, procurou-se demonstrar que os acidentes de trabalho no projeto Icomi, durante os anos de 1948 e 1956, foram causados pelas condições sociais em que os trabalhadores estiveram submetidos, marcados tanto pelo autoritarismo da empresa quanto pela pressão de terminarem as empreitadas no tempo estipulado. Por conta disso, destacamos que houve um processo de adoecimento entre os funcionários, aumentando assim o risco de acidentes de trabalho. Sobre os acidentados, vimos que alguns resolveram aceitar os riscos de realizar serviços em situações perigosas, mesmo que isso pudesse ser fatal (como aconteceu com J. Pinto), enquanto outros entendiam que não valia a pena (como os carpinteiros que se recusaram a trabalhar à noite). Enfim, entre cálculos e horizontes de expectativas, os trabalhadores da mineradora se fizeram presentes nos primórdios do projeto de exploração mineral do Amapá, assim como os acidentes e o processo de adoecimento e fadiga advindos das condições materiais desse contexto.<sup>67</sup>

64 A CLT de 1955, revogada pela CLT atual em 1967, estabelecia a jornada de trabalho máxima de 8 horas diárias e 48 horas semanais (art. 58), com exceções para determinadas categorias profissionais como trabalhadores da construção civil (art. 59). Para mais informações, ver: BRASIL. Consolidação das Leis do Trabalho. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, DF, 1943. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acesso em: 28 mar. 2024.

65 DWYER, op. cit., p. 139.

66 PAZ, op. cit., 2014, p. 125.

67 Entre o período de 1948 e 1956, houve um total de 703 acidentes de trabalho. Nesse recorte, 104 (14,81%) acidentes foram registrados em 1954; 291 (41,45%) ocorreram em 1955, e, no ano seguinte, em 1956, houve 245 (34,90%). Na terminologia estatística, os anos de 1954 a 1956 foram caracterizados pela porcentagem de 91,16% de acidentes de trabalho durante todo o período estudado. Com relação ao perfil dos acidentados, 700 (99,6%) aconteceram com trabalhadores e apenas três com trabalhadoras (uma enfermeira-chefe, uma lavadeira e uma cozinheira), o que confirma o fato da maioria dos acidentados serem homens. No caso da faixa etária dos acidentados, foram registrados 114 no grupo de 15 a 19 anos; 368 no grupo de 20 a 29 anos; 167 no grupo de 30 a 39 anos; 41 no grupo de 40 a 49 anos; 10 no grupo de 50 a 59 anos; 1 no grupo de 60 a 77 anos; e 2 acidentados sem a informação de idade. A partir desses números, fica evidente que a maioria dos acidentados eram jovens e adultos que possuíam entre 20 e 39 anos, somando assim 535 acidentes (76,1%) entre 1948 e 1956. A respeito da origem dos trabalhadores que sofreram sinistros laborais, 531 (79,3%) eram da Amazônia; 112 (16,7%) do Nordeste; 26 (3,9%) do Sudeste; e 1 (0,1%) do Sul. Dentre os trabalhadores da Amazônia, 359 (53,6%) vinham do Pará e 159 (23,7%) do Amapá. Em resumo, a maioria dos acidentados eram da Amazônia e do Nordeste, sendo 518 acidentes no total, contabilizando 77,3% de todo o universo amostral.

## Considerações finais

NO PRIMEIRO QUARTEL DO XX, a Amazônia vivenciou a brusca queda nas exportações da sua principal *commodity*: o látex da seringueira. As autoridades públicas que criticavam amplamente desde o período colonial o modo de vida das populações originárias e ribeirinhas e a afeição ao trabalho extrativista em oposição a um desejo de investimento na agricultura, assistiram pessimistas o declínio da prosperidade da borracha. Sem o êxito dos projetos de colonização no XIX e com arrefecimento da exportação do látex, a elite econômica e os dirigentes do Estado recorrentemente demonstravam preocupação com o suposto “vazio demográfico” da região e a falta de algo que sustentasse e alavancasse a economia da Amazônia, como é possível perceber no discurso do rio Amazonas proferido por Getúlio Vargas.<sup>68</sup>

As trabalhadoras e os trabalhadores da floresta amazônica estavam longe do “tipo ideal” que figurava nesses discursos pela falta do que se considerava disciplina, ambição e sofisticação técnica. Ao lado disso, os migrantes nordestinos enxergados, com reforço na literatura, como criaturas anestesiadas pelo sofrimento e sob um estado de extraordinária miséria orgânica, ao mesmo tempo em que eram sempre acionados como os únicos capazes de dominar a natureza da floresta, eram observados com cuidado em função do imaginário social de um estereótipo estigmatizado pela estranheza, que os associava à desgraça e à delinquência causadas pela fome, pelo sertão e pela estiagem.

A necessidade de povoamento e fixação dos trabalhadores concorria para a ambicionada ocupação dos territórios do sertão do Brasil, tarefa tida como uma das mais importantes no projeto de integração nacional. Entretanto, não era qualquer tipo de mão de obra que se encaixava nesse projeto. Esses braços deveriam estar aptos culturalmente, socialmente e moralmente dentro de uma lógica pertencente ao avanço do capitalismo nas áreas ditas periféricas. Ou seja, abandonando a lógica do trabalho para a subsistência, um labor mediado pela necessidade mais imediata de suprimir as necessidades do cotidiano, ritmado pelo tempo da natureza, pelo estômago, uma divisão do trabalho mais familiar, em

---

No tocante à nacionalidade, contabilizamos 670 (95,3%) brasileiros; 32 (4,6%) estrangeiros; e 1 (0,1%) brasileiro naturalizado. As profissões também são bons indicativos para perceber quais foram as categorias mais afetadas pelo sinistro laboral no projeto Icomi. Segundo os registros, identificamos – no caso das dez categorias profissionais que mais registraram acidentes – 435 (32,17%) braçais; 65 (4,81%) mecânicos; 56 (4,14%) carpinteiros; 31 (2,29%) capatazes/vigias; 30 (2,22%) operadores de máquinas pesadas; 18 (1,33%) motoristas; 15 (1,11%) lubrificadores; 9 (0,67%) cozinheiros; 9 encanadores (0,67%); e 8 (0,59%) assistentes/auxiliares. A partir destes dados, inferimos que os braçais se destacam em quantidade de acidentes, com um índice de 32,17%, bem acima das demais categorias. Por fim, tanto a mão de obra no geral quanto os acidentados obedecem ao mesmo perfil, nesse caso, homens jovens e solteiros que, em sua maioria, migraram de outras partes da Amazônia (principalmente do Pará) e que exerciam cargos não especializados (braçais). Para mais informações, ver: MATOS, Marlos Vinícius Gama de. **Modernização e condições de labuta na Amazônia Setentrional**: força de trabalho, acidentes e doenças tropicais na gênese de um projeto de extração mineral no Amapá (1948-1956). 2022. 139 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Amapá, Macapá. 2022. p. 94-99.

68 VARGAS, Getúlio. Discurso sobre o rio Amazonas. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 2, p. 1-6, 1942.

nome de um trabalho entendido como produtivo, com horários rígidos, metas estabelecidas, hierarquia, que gerasse riqueza.

Na Amazônia era necessário ao mesmo tempo instigar o trabalhador que já habitava a região, tão conhecido pelo seu nomadismo “nato”, a permanecer nos lugares do interior, como também “ocupar” mais ainda os espaços com outros sujeitos. Ocorre que, as populações do Amapá se ocupavam de atividades eminentemente extrativistas, a partir de um arsenal técnico considerado incipiente “para produzir excedentes comercializáveis com o ritmo e o volume de produção que seriam exigidos por um mercado capitalista em expansão”.<sup>69</sup> Embora estivesse nos planos de Janary Nunes investir no trabalhador local, era preciso superar os hábitos laborais tidos por esse governo como rudimentares.

O trabalho da população da floresta seguia uma outra lógica de tempo, ditada por costumes associados às práticas extrativistas e de subsistência. Regido pela natureza, tempo da seringa, tempo da castanha, tempo de plantar e colher, ritmado pelo amanhecer e anoitecer, respeitando o estômago, o descanso. Ainda que fosse um trabalho duro, a peleja era de acordo com o indispensável àquele momento. O importante era garantir o sustento da família e não acumular para gerar lucro. Citando Thompson, o nexo do tempo parecia se “desenrolar pela lógica da necessidade”.<sup>70</sup> Essa maneira de administrar as suas atividades não combinava com a educação pelo trabalho em busca de novos e valorosos costumes que edificasse a própria vida, ambicionado por Janary Nunes.

Somente com as reformas dos costumes tradicionais, o indivíduo local estaria apto para, segundo o discurso de Vargas para a Amazônia, “conquistar e dominar os vales das grandes torrentes equatoriais, transformando sua força cega e sua fertilidade extraordinária em energia disciplinada”.<sup>71</sup> Na década de 1950, esse plano de tecer um novo trabalhador ganhou reforço com a implementação da nova frente de exploração de mineração em pleno solo amapaense com a Indústria e Comércio de Minérios S/A (Icomi). A Icomi, aliás, como observamos ao longo deste artigo, pretendia, “principalmente criar um tipo específico de operário e família dotados de valores baseados na atribuição de papéis e deveres de acordo com o gênero e uma nova ética de trabalho capitalista-industrial”.<sup>72</sup>

No cenário dos grandes projetos de extração mineral, das máquinas, do industrial, de urbanização da floresta, os operários da Icomi ficaram frente a frente a um mundo de trabalho exponencialmente diferente do habitual. Nesse contexto, como verificamos, problemas de saúde e acidentes não demoraram a acontecer. Os serviços de desmatamento causaram dificuldades aos trabalhadores, como a presença de insetos peçonhentos, animais selvagens e o risco da própria operação, que obrigava a observância no corte das árvores em meio ao calor escaldante do dia. Nas dependências da mineradora,

69 PAZ, op. cit., 2014, p. 26.

70 THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 271.

71 VARGAS, op. cit., p. 5.

72 PAZ, op. cit., 2014, p. 11.

houve um número considerável de acidentes de trabalho entre carpinteiros e mecânicos. No trânsito, os acidentes envolvendo veículos também se encontram com frequência na documentação. Sobre essa questão, sugerimos que a ausência de operadores de máquinas pesadas no Amapá e os altos custos para mobilizar esses profissionais de regiões longínquas criou um contexto em que profissionais não especializados puderam ocupar esses postos e que esse processo, conhecido como “aprender na prática”, contribuiu com a ocorrência de acidentes. Porém, indo além do acidente enquanto um ato criado apenas durante o acontecimento, o processo de adoecimento e fadiga das longas jornadas e a alta exigência do corpo do trabalhador causavam problemas em seu organismo. Os trabalhadores da Icomi, oriundos especialmente do Amapá, das ilhas do Pará e do Ceará, já estavam acostumados com a lida pesada e extenuante, entretanto, longe dos tipos de serviços que executavam na empresa em estudo e da lógica capitalista de operariado.

Finalmente, muitos dos primeiros funcionários não tiveram a oportunidade de permanecer na companhia e presenciar o término da infraestrutura básica ou tiveram contato com Serra do Navio e Vila Amazonas. Esses trabalhadores pioneiros também do grande projeto de mineração de toda a Amazônia deixaram seus rastros na documentação empresarial. Alguns saíram para nunca mais voltar, foram demitidos (ou se demitiram) por conta de uma série de problemas de ordem pessoal ou coletiva – estes, aliás, podem solicitar a documentação para fins de aposentadoria, por exemplo. Outros, infelizmente, nunca apareceram e nunca aparecerão para solicitar o acesso aos seus documentos pessoais, pois acabaram perecendo por meio dos acidentes e doenças. Seja como for, suas informações permanecem num riquíssimo e pouco explorado arquivo de uma mineradora que encerrou suas atividades após meio século de exploração de manganês em Serra do Navio/AP.

Recebido em: 02/02/2024

Aprovado em: 05/05/2025