

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**OS FERROVIÁRIOS E O TRABALHISMO: AS
GREVES DOS ANOS CINQUENTA EM SANTA
MARIA**

André Vinicius Mossate Jobim

Dissertação de mestrado apresentada
ao Programa de Pós-Graduação em
História da Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, como requisito para
obtenção do Grau de Mestre em
História.

PROFESSOR DOUTOR BENITO BISSO SCHMIDT

Orientador

Porto Alegre, RS, Brasil

2013

**Os ferroviários e o trabalhismo: as greves dos anos cinquenta em Santa
Maria**

André Vinicius Mossate Jobim

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito para obtenção do Grau de Mestre em História.

Aprovada por:

Prof. Dr. Benito Bisso Schmidt (UFRGS)

Prof. Dr. Alexandre Fortes (UFRRJ)

Prof^a. Dr^a. Regina Weber (UFRGS)

Prof^a. Dr^a. Marluza Marques Harres (UNISINOS)

AGRADECIMENTOS

A tentativa de indicar todos aqueles que colaboraram para a concretização desta dissertação é uma tarefa significativa, porém, ao mesmo tempo, injusta. Aos que não foram mencionados saibam que minha gratidão é maior que a minha lembrança.

Primeiramente, começo agradecendo ao meu orientador, professor Benito Schmidt, que desde o princípio me incentivou a ver a história de uma forma plural, sempre atentando para os conflitos e contradições que permeiam a realidade estudada pelo historiador. Não tenho dúvidas que suas críticas, sempre sinceras e sensíveis, contribuíram decisivamente para que este trabalho adquirisse maior qualidade.

Também quero mencionar aqui os professores do curso de mestrado, Marçal Paredes e Nelson Boeira, que, através das suas aulas, me ajudaram a repensar algumas bases da escrita historiográfica, colocando dúvidas extremamente frutíferas para a realização deste e de futuros trabalhos.

Como não podia deixar de ser, a lista de agradecimentos ainda é extensa: agradeço aos funcionários das seguintes instituições em que tive a oportunidade de pesquisar: Arquivo Histórico de Santa Maria, Câmara de Vereadores de Santa Maria, Memorial do Legislativo do Rio Grande do Sul, Biblioteca Nacional, Arquivo Público do Rio de Janeiro e Centro de Pesquisa e Documentação da Fundação Getúlio Vargas.

Aos colegas com quem tive a oportunidade de compartilhar ideias sobre a vida e sobre a história: Marcos Luft, Lauro Bidinoto, Marlon Assef, Letícia Bauer, Carolina Becker, Maurício Borsa, Rafael Orcelli, Felipe Klován, Max Ribeiro e Leandro Fontella. Lembro aqui também o colega Vinicius Fernandes, estudante da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, que foi meu "guia" no período em que estive na cidade.

Ao professor Alexandre Fortes, que me recebeu solícitamente no Rio de Janeiro, e compartilhou textos e documentos de interesse comum.

Ao professor Diorge Konrad, que foi meu principal incentivador na pesquisa em história do trabalho, e responsável por me fazer entender o que significa autonomia intelectual nos meios acadêmicos.

À UFRGS e ao CNPQ, pela concessão de uma bolsa estudantil que foi fundamental para o desenvolvimento e conclusão da pesquisa.

Agradeço especialmente aos ferroviários aposentados João Crescêncio e João Castro, que generosamente compartilharam comigo suas recordações sobre o tempo em que trabalharam na Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Aos meus pais, Clareni e Jorge Jobim, que sempre me deram todo o respaldo material e sentimental necessário para um estudante que saiu de Santa Maria para Porto Alegre buscando novos caminhos.

À minha tia, Carmen Jobim, e minha avó, Lyra Jobim, com quem compartilhei minhas angústias e novidades vivendo na capital gaúcha ao longo de 2011.

E a Cláudia, que desde o período da graduação na Universidade Federal de Santa Maria vem construindo comigo uma vida marcada por muito estudo, amor e compreensão. Obrigado por se manter ao meu lado e por tornar a nossa caminhada muito mais bonita.

RESUMO

Esta dissertação aborda a história de três greves ferroviárias ocorridas nos anos de 1951, 1952 e 1954, na cidade de Santa Maria, e as suas relações com os governos trabalhistas. Seu objetivo precípua é investigar as formas pelas quais se estabeleceram ligações entre os ferroviários e os políticos vinculados ao trabalhismo ao longo das manifestações grevistas que ocorreram dentro do período em que o estado foi governado por representantes do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB).

Para explicar as greves e o papel nelas exercido pelo trabalhismo, são discutidas questões como as tradições de solidariedade e negociação dos ferroviários gaúchos; a gênese, as características e o desenvolvimento dos movimentos reivindicatórios; os atos de violência perpetrados pelos governos durante as paredes e, finalmente, o modo como essa história foi pensada e reelaborada no presente por dois ferroviários aposentados que vivenciaram, de algum modo, os processos abordados na presente dissertação.

Palavras-chave: Ferroviários; greves; trabalhismo.

ABSTRACT

This essay addresses the history of three railway strikes in 1951, 1952 and 1954, in Santa Maria, and its relationship with the political doctrine known as Labourism. Its main goal is to investigate the ways the affiliations that have been established between the railroad workers and the politicians related to the labourism along the strike manifestations that happened during the time the state was governed by Partido Trabalhista Brasileiro (PTB)

To explain both the strikes and the manifestation of these influences, some questions are discussed, such as the solidarity and negotiation traditions of the gaucho railroad workers, its genesis, the characteristics and the development of the reclaim movements; the violence acts of the governments, responsible for the demands resolution and the way this history was thought and translated by the narrative of two retired railroad workers that lived, in some way, the aspects addressed in this dissertation.

Keywords: Railroad workers; strikes; labourism.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Monumento aos ferroviários construído entre 1930 e 1932 como homenagem à categoria pela sua participação nos eventos de 1930.....	45
Figura 2 – Getúlio Vargas, ao centro com as mãos nos bolsos, embarca para o Rio de Janeiro em 1930 em um trem da Viação Férrea.....	46
Figura 3 - Expressivo gesto dos operários do armazém da Viação Férrea.....	51
Figura 4 - Chegada de Getúlio Vargas a Santa Maria.....	55
Figura 5 - Advogado Augusto Menna Barreto discursando na assembleia dos ferroviários.....	109
Figura 6 - Foto dos ferroviários detidos	115
Figura 7 - Momento em que o acordo foi anunciado aos ferroviários, na Avenida Rio Branco	121
Figura 8 - Foto de João Castro ao lado do deputado estadual Jorge Pozzobom, durante as comemorações do Dia do Ferroviário em Santa Maria	139
Figura 9 - João Crescêncio com as camisetas do Internacional, de Porto Alegre, e do Guarany-Atlântico, de Santa Maria	148

SUMÁRIO

Introdução	10
1 - Solidariedade e negociação: tradições dos ferroviários gaúchos	28
1.1 - Notas sobre o conceito de tradição	29
1.2 - Tradições de solidariedade.....	31
1.3 - A tradição de boas relações com os governantes	41
1.3 – Considerações finais do capítulo	58
2 - Os "assalariados de Moscou" e o "negocião" da carne: a mediação trabalhista nas greves ferroviárias de 1951 e 1952 em Santa Maria	61
2.1 – A greve ferroviária de 1951	61
2.1.1 – “Trezentos cruzeiros! Trezentos cruzeiros!”	66
2.1.2 - As divergências entre os trabalhistas e a violência policial	70
2.1.3 - As conquistas do movimento e a tentativa dos “assalariados de Moscou”	78
2.1.4 - Uma breve análise da Greve de 1951	83
2.2 - A greve ferroviária de 1952: o “negocião” da carne e as manifestações populares	87
2.2.1 - A mobilização da Câmara de Vereadores de Santa Maria e as diferenças no seio do PTB local	90
2.2.2 - A participação dos ferroviários e as retaliações governamentais	92
2.2.3 - As consequências da greve popular	94
2.3 - Considerações finais do capítulo	96
3 - O trabalhismo em “ato”: a greve ferroviária de 1954 em Santa Maria	98
3.1 - Primeiros acontecimentos	99
3.2 – Reuniões, ameaças e truculência policial	107
3.3 - A Comissão Parlamentar de Inquérito e a mediação trabalhista da greve	114

3.4 - Depois de dez dias de greve...	120
3.5 – Considerações finais do capítulo: um “pacto” trabalhista?.....	124
4 - Trabalho, greves e trabalhismo na vida e na memória de dois ferroviários.....	129
4.1 - A sociologia fenomenológica de Alfred Schutz como instrumento de análise	131
4.2 - Profissão: ferroviário	133
4.2.1 – A fruta não cai longe do pé	134
4.2.2 - Subindo os “degraus”	137
4.3 - Experimentando as greves	140
4.3.1 - Que experiência é essa?	142
4.3.2 - Os diferentes modos de atuação nas greves	143
4.4 - O “trabalhismo” como possibilidade.....	144
4.4.2 - O partido que “gritava”	145
4.5 – Considerações finais do capítulo	150
5 - Considerações finais da dissertação	153
Fontes e referências bibliográficas	158
Fontes jornalísticas	158
Documentos impressos	158
Home-pages consultadas.....	159
Referências bibliográficas	160

INTRODUÇÃO

Esta dissertação é resultado de um projeto de pesquisa que foi pensado ao longo do ano de 2010, e que tem como foco as relações entre os ferroviários e os governos trabalhistas durante as greves ocorridas na cidade de Santa Maria nos anos de 1951, 1952 e 1954. Inclui-se entre as análises que dialogam com a História Social do Trabalho e, particularmente, com as discussões contemporâneas que envolvem o conceito de "trabalhismo".

As definições de História Social são amplas e variadas. Algumas a caracterizam pelo seu caráter de oposição à História Política "tradicional" (que se concentrava no estudo da vida de homens "ilustres" e dos "grandes acontecimentos" ligados ao poder estatal), outras pela sua perspectiva de síntese (princípio pelo qual todos os níveis de abordagem histórica estão inscritos no social e se interligam)¹, ou ainda pela centralidade da relação entre *estrutura e experiência*, marcada fortemente pelas proposições da historiografia marxista britânica e pela micro-história italiana, que procuram formular problemas considerando tanto as condicionantes estruturais do comportamento humano na história, como a margem de liberdade às ações dos sujeitos (individuais e/ou coletivos) nela contidas.

Em relação à última perspectiva, por nós adotada como guia de análise, mesmo gerando algumas interpretações que privilegiaram um ou outro pólo, o centro desta discussão diz respeito a como estabelecer a tensão entre ambos os vetores: liberdade e necessidade. E. P. Thompson e Simona Cerutti são exemplos de autores da história social que se debruçaram sobre esta questão, examinando detidamente o conceito de experiência.

Para o historiador inglês, a experiência não produz sujeitos totalmente autônomos, mas permite que esses vivenciem situações produtivas determinadas, que serão traduzidas em sua própria cultura. Em outras palavras, a estrutura transmuta-se em processo e o foco da investigação recai nas experiências coletivas.²

¹ PROST, Antoine. **Doze lições sobre a história**. Belo Horizonte: Autêntica, 2008, p. 207.

² THOMPSON, E. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**: uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, p. 182.

Cerutti, por sua vez, questiona o caráter aparentemente homogeneizador da definição thompsoniana de experiência, a qual, segundo ela, compreende os processos sociais a partir de configurações apriorísticas ou externas aos atores. Em seu estudo micro-histórico, a historiadora italiana demonstra que um mesmo indivíduo pode ocupar diferentes posições de acordo com o contexto em que está inserido. Como se pode perceber, para além de uma análise da dimensão coletiva da experiência, Cerutti também atenta para o caráter individual das ações humanas³.

Mesmo considerando, no caso da presente pesquisa, a exiguidade de fontes que possibilitem uma análise desse porte, centrada nas ações individuais, e sem abandonar as proposições de Thompson, entendemos que este aspecto, quando possível, deve ser levado em conta na investigação das experiências dos atores sociais aqui enfocados, pensadas em suas relações com os obstáculos impostos pelas estruturas sociais.

Enfim, no que diz respeito a este debate, iremos privilegiar a tentativa destes dois autores de romper com a aparente dicotomia entre estrutura e experiência. Afinal, a relação entre tais pólos nos permite trazer à tona um dos pontos nevrálgicos da pesquisa, a saber, a compreensão da doutrina trabalhista por meio das experiências dos agentes que protagonizaram as referidas greves ferroviárias dos anos cinqüenta, sem negligenciar os fatores condicionantes mais amplos que as configuraram. Ao partir de acontecimentos que se desenrolaram na cidade de Santa Maria, poderemos vislumbrar de que modo esse conjunto de ideias, que ficou conhecido de forma genérica como “trabalhismo”, se manifestou na experiência histórica concreta. Como bem lembrou Beatriz Loner⁴, ao falar das tendências reformistas no movimento operário gaúcho, há “também a dificuldade de conceituar esses grupos pelo fato de não serem uma corrente claramente definida dentro do movimento”. Sendo assim, uma análise do caso de Santa Maria no período em tela poderá contribuir para delinear de forma mais adequada as características do conceito de trabalhismo e o papel jogado por essa doutrina nas lutas sociais concretas.

³ CERUTTI, Simona. Processo e experiência: indivíduos, grupos e identidades em Turim no século XVII. In: REVEL, Jacques (org.). **Jogos de escalas: a experiência da microanálise**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998, p. 198.

⁴ LONER, Beatriz. A história operária no Rio Grande do Sul. **História Unisinos**. Número Especial: V Encontro Estadual de História: São Leopoldo: Unisinos, 2001, p. 63.

A opção por estudar a categoria dos ferroviários em Santa Maria se justifica, principalmente, por dois aspectos. O primeiro é a expressividade que as mobilizações dos trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) adquiriram no contexto do movimento operário gaúcho durante, pelo menos, a primeira metade do século XX, bem como a sua impressionante organização, através da qual constituíram um dos maiores empreendimentos coletivos da América Latina, que foi a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea (COOPFER), fundada em 1913.⁵

O segundo ponto é que, a partir de 1884, Santa Maria, com o final das obras de assentamento dos trilhos da Estação Férrea em seu território, teve nas ferrovias um dos mais notáveis instrumentos de desenvolvimento econômico e social de toda a região central do Rio Grande do Sul. O impulso que faltava foi dado pela transferência dos escritórios da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* à cidade, em 1898⁶. Desse momento em diante, a ferrovia estimulou o crescimento do Município, tornando-o o principal

⁵ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Revista do cinquentenário da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul** (1913 – 1963). Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial Hugo Taylor, 1963, p. 40.

⁶ A ferrovia gaúcha passou por diversas mudanças administrativas ao longo de sua história. Sinteticamente, esclarecemos que a implantação da Rede Ferroviária no Rio Grande do Sul esteve relacionada com a busca por alternativas para o escoamento da produção das áreas coloniais em direção ao porto da capital, Porto Alegre. Em 1869 foi promulgada a lei nº 685, a qual permitia ao governo provincial implantar estradas de ferro no Rio Grande do Sul. A empresa concessionária a construir e explorar a primeira estrada de ferro gaúcha, que partia de Porto Alegre e chegava a São Leopoldo, foi a *Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railway Company Limited*. Porém, a mais importante estrada de ferro do estado foi a linha Porto Alegre-Uruguaiana, que interligava o litoral com a fronteira oeste do Rio Grande do Sul. O contrato de arrendamento ficou nas mãos dos empresários Cristiano Ottoni, Herculano Pena e Caetano de Almeida. As obras foram iniciadas em 1877, partindo do Rio Taquari e chegando a Santa Maria em 13 de outubro de 1884. O trabalho foi concluído de forma definitiva em setembro de 1885. Em 1900 esta estrada chegou a Cacequi, e depois foi paralisada devido aos acontecimentos da Revolução Federalista de 1893. Com a volta da normalidade política, em 1898 o governo federal decidiu realizar uma concorrência pública para o arrendamento e conclusão do restante da linha (que ocorreu em 1907). O empresário Afonso Spee, representante dos belgas da *Compagnie Générale de Chemins de Fer-Secondaire*, foi o vencedor. Para atuar no Rio Grande do Sul, a empresa criou uma subsidiária de nome *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brasil*. Em 1905 foi assinado um novo contrato com a *Auxiliaire*, ano em que, então, ocorreu a unificação completa da rede ferroviária rio-grandense. Surgia assim a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (V.F.R.G.S.). Em 1911, sofrendo para cumprir as exigências do novo contrato, os belgas venderam parte de suas ações aos norte-americanos da *Brazil Railway Company* - ligada ao empresário Percival Farquhar - que administrou o sistema ferroviário gaúcho até 1919. Devido a problemas econômicos gerados pela Primeira Guerra, e à diminuição na qualidade dos serviços, a ferrovia começou a sofrer críticas de seus usuários e especialmente do governador Borges de Medeiros. Assim, sem condições de manter o bom funcionamento do serviço e recebendo fortes pressões políticas, a Viação Férrea foi encampada pelo governo gaúcho em 1920. Apesar do auge atingido pela empresa nos anos trinta, sua decadência teve início na década de cinquenta, quando se estabeleceu a competição com os transportes rodoviários. Sem condições econômicas de manter a empresa sob seu controle, o governo gaúcho repassou a administração da Viação Férrea para o governo federal em 1957. Neste ano, a VFRGS tornou-se parte da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Em 1999, a empresa estatal foi definitivamente privatizada pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso. Atualmente, diversas empresas atuam nas linhas férreas ainda existentes no país. No Rio Grande do Sul, as estradas de ferro estão sob controle da América Latina Logística.

entroncamento de linhas do estado e reunindo uma quantidade significativa de operários em suas oficinas.

O período temporal abarcado pela dissertação vai de 1951 a 1954. Não por acaso, esses quatro anos referem-se ao tempo em que Getúlio Vargas ocupou a Presidência da República após concorrer às eleições em 1950. Depois de ter governado o país de forma ininterrupta entre 1930 e 1945, sem a realização de eleições, Vargas foi eleito pelo voto popular para comandar o país durante mais cinco anos. Este período de governo ficou marcado por uma série de medidas nacionalistas, como a criação da Petrobrás e o decreto de novembro de 1953, limitando a remessa de lucros ao exterior, bem como pelas ações políticas levadas a efeito na tentativa de conquistar o apoio dos trabalhadores do país durante a crise que culminou no suicídio do presidente em agosto de 1954.⁷ Assim, o chamado “Segundo Governo Vargas” ficou conhecido por alguns historiadores e sociólogos⁸ como o momento em que a bandeira do trabalhismo foi efetivamente levantada, pondo em evidência as práticas “populistas” deste projeto político, por meio das quais o governo supostamente teria manipulado os trabalhadores, atendendo aos seus anseios imediatos em troca de apoio político.

Os debates que envolvem o uso de um conceito específico para explicar o período mais amplo de 1930 a 1964 ainda repercutem nas Ciências Humanas. Foi na década de 1950 que a categoria “populismo” teve suas primeiras formulações. Em 1952, um grupo de intelectuais passou a se reunir periodicamente para discutir os problemas políticos, econômicos e sociais do país. Como tais reuniões, sob o patrocínio do Ministério da Agricultura, ocorriam na cidade de Itatiaia (RJ), esse coletivo ficou conhecido como “Grupo de Itatiaia”. Em 1953, os intelectuais que dele participavam criaram o Instituto Brasileiro de Economia, Sociologia e Política (IBESP), e começaram a publicar os *Cadernos do nosso tempo*.⁹

⁷ Como, por exemplo, o aumento de 100% do salário mínimo legalizado pelo Decreto 35.450, de 1º de maio de 1954.

⁸ D'ARAÚJO, Maria Celina Soares. **Sindicatos, carisma e poder: o PTB de 1945/1965**. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1996 e WEFFORT, Francisco. **O populismo na política brasileira**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

⁹ Os próximos parágrafos, até indicação em contrário, foram baseados em GOMES, Angela de Castro. O populismo e as ciências sociais no Brasil: notas sobre a trajetória de um conceito. In: FERREIRA, Jorge (org.). **O Populismo e sua História: debate e crítica**, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

Um dos grandes problemas apontados pelo grupo foi o surgimento do “populismo” na política brasileira. Um dos artigos discutia a candidatura de Adhemar de Barros à Presidência da República em 1955. Destacando a sua liderança e influência sobre o eleitorado de base rural, o texto classificou o *ademarismo* como *populismo*.

Para os autores (não identificados) do artigo, esse populismo primeiramente se caracterizou por ser uma *política de massas*, ou seja, dizia respeito ao processo de proletarização dos trabalhadores na sociedade moderna, indicando que esses não adquiriram *consciência* e sentimento de classe. Segundo tal perspectiva, as “massas”, interpeladas pelo populismo, diferiam do proletariado exatamente pela sua *inconsciência* das relações de exploração às quais estavam submetidas.

Em segundo lugar, o populismo estava associado à perda de poder e representatividade da classe dirigente como modelo orientador da sociedade. Em crise, e sem condições de dirigir o Estado, a classe “dominante” necessitou do apoio das “massas” emergentes, que saíram do campo em direção às cidades.

Satisfeitas essas duas primeiras condições, havia um terceiro elemento que completava o ciclo: o nascimento do *líder populista*, dotado de grande *carisma* e capacidade para mobilizar as massas. O líder era o responsável por conduzir o estabelecimento de uma relação de *aliança* entre as classes. Aqui, o perfil dos “atores” apresentados é o seguinte: um proletariado de origem basicamente rural sem “consciência de classe”, uma classe dirigente em crise e um líder carismático que transcende fronteiras sociais.

Hélio Jaguaribe, um dos intelectuais mais ativos do grupo, relacionou ainda o populismo com um processo pelo qual a maioria dos países latino-americanos passou, ao saírem de uma economia dependente de base agrário-exportadora para uma fase moderna de expansão urbano-industrial. Este movimento teve raízes na grande crise do capitalismo em 1929, e no Brasil ganhou fôlego com a chegada de Getúlio Vargas à presidência em 1930.

Por se tratarem de estudos que visavam a compreender a crise pela qual passava o então “Governo Vargas”, percebe-se que os artigos não buscavam as “origens do populismo”, mas destacavam a sua presença na política brasileira e as suas características. De todo o modo, aqui, os traços do

populismo já se delineavam: inconsciência operária, economia de transição e surgimento de um líder carismático.

A década de sessenta colocou novas questões à agenda intelectual brasileira, em especial à intelectualidade de esquerda, que passou a se perguntar sobre as razões do golpe civil-militar de 1964. Entre as respostas, uma ganhou destaque: as causas do golpe estariam relacionadas ao esgotamento da “experiência populista”. Esta teria iniciado em 1930, através do movimento militar liderado por Vargas, e encerrado em 1964, com a deposição do presidente João Goulart.

Como expoente deste grupo de estudiosos, se sobressai o sociólogo paulista Francisco Weffort, reconhecido não apenas como Ministro da Cultura (1995-2002) do governo de Fernando Henrique Cardoso, mas também pela sua obra principal, *O populismo na política brasileira*, de 1978, onde diversos artigos de sua autoria foram reunidos.

Para Weffort, o populismo foi o resultado de um longo processo de transformação da sociedade brasileira, instaurado a partir do Movimento de 1930¹⁰ e que se manifestou de duas formas: como *estilo* de governo e como *política de massas*. Sua análise contribuiu decisivamente para a construção de dois “tempos” históricos, sendo o primeiro o das “origens do populismo”, iniciado em 1930, e o segundo em 1945, com o fim da ditadura presidida por Vargas e o começo da “República Populista”.

No que tange às “origens”, o autor destacou a crise do *liberalismo oligárquico* e a necessidade de ampliação das bases sociais do poder do Estado, em função do êxodo rural e do crescimento das cidades. A “Revolução” de 1930 demarcaria não a chegada da burguesia solitária ao poder, mas uma transformação ainda liderada por forças oligárquicas capazes de tecer diversas *alianças políticas*. Dentre essas, estariam aquelas estabelecidas com setores industriais, classes médias e classes populares “emergentes” no cenário político. Nesta argumentação podemos observar que a ideia de crise da “classe dominante”, apontada pelo Grupo de Itatiaia, é retomada, reforçando, neste caso, a “nova” configuração do poder a partir de 1930. Daí a origem do

¹⁰ Em linhas gerais, o Movimento de 1930 ou “Revolução” de 1930, como é convencionalmente chamado, refere-se ao movimento armado liderado por Getúlio Vargas, que deu fim à hegemonia do grupo cafeeiro paulista que presidia o país. Para mais detalhes sobre o tema, conferir: DECCA, Edgar Salvadori de. A dissolução da memória histórica. In: **1930: O silêncio dos vencidos**. Memória, história e revolução. 5 ed. São Paulo: Brasiliense, 1992, p. 71-110.

conceito de *Estado de Massas*, que indicava tanto um *compromisso* instável entre as “frações internas” da classe dirigente - abrindo espaço para o surgimento do líder populista carismático – como um *compromisso* entre Estado e trabalhadores.

Desse modo, estilo de governo (carisma) e política de massas (aliança) formariam a “essência” do populismo na política brasileira. Entre os motivos que teriam levado os trabalhadores a estabelecerem essa “aliança” estava a *repressão estatal* a eles, através de medidas como a criação dos sindicatos corporativos, em 1931; a promulgação da Lei de Segurança Nacional, em 1935; e a implantação da ditadura em 1937, entre outros fatores.

Este apelo às massas, juntamente com o poder de polícia do Estado, são vistos por Weffort como recursos dos governantes para garantir suporte e legitimidade no momento de instabilidade vivido pelo país em 1929/30. A fim de descrever a relação entre líder e classes populares, o autor utiliza como categoria fundamental a noção de “*manipulação populista*”, remetendo à ideia de controle e tutela do Estado sobre os trabalhadores, mas destacando algumas especificidades. Se levarmos em conta que Weffort sublinha a ideia de um “compromisso” entre as classes, a categoria de “manipulação” pode ser matizada, pois, por definição, *compromisso* significa obrigação assumida por, no mínimo, duas partes. Assim, na sua interpretação, a “manipulação” torna-se ambígua e abre uma nova perspectiva interpretativa sobre o populismo: além de descrever formas de controle impostas pelo Estado, sugere que a política “populista” também abriu espaço às demandas dos próprios trabalhadores.

Foi deste modo, conforme tal ótica, que se deu a entrada das “massas” na política nacional. Portanto, reafirmamos, na obra de Weffort, a categoria *manipulação* carregou consigo uma clara ambiguidade, que permitiu vislumbrar os trabalhadores não apenas como sujeitos passivos depois de 1930, em que pese o fato dessa “brecha interpretativa” ter sido pouco explorada pelo próprio autor, assim como por outros estudiosos, até recentemente. Ao fim e ao cabo, a noção de “manipulação” cristalizou-se nas Ciências Humanas, em especial na Sociologia, exatamente por ressaltar a dimensão de tutela exercida pelo Estado em relação aos trabalhadores, em clara oposição a período pré-1930.

Uma questão ainda pode ser ressaltada nessa discussão e diz respeito à teoria do “desvio”. Como vimos, a noção de “falta” de consciência de classe da

parte dos trabalhadores foi referida em determinados momentos pelos estudiosos antes apontados. Mas como compreender tal assertiva? Cabe ressaltar, *grosso modo*, que a presença de um certo tipo de marxismo em algumas universidades brasileiras das décadas de sessenta e setenta abria espaço para pensar um “modelo” de classe trabalhadora “consciente”, ou seja, capaz de encontrar o “verdadeiro” caminho da transformação social. Não tendo isto acontecido em 1930, devido a fatores como a “manipulação”, a “demagogia” do líder populista e o controle do Estado, os operários teriam sido “desviados” da sua consciência revolucionária que, supostamente, existiria no pré-1930. Este período anterior servia como o grande modelo – idealizado – para os defensores da teoria do desvio, pois seria um momento marcado pela existência de sindicatos autônomos, pela maciça presença de imigrantes europeus com suposta experiência política das lutas no Velho Continente, e pela radicalidade das greves gerais de 1917 e 1919.

Deste modo, é possível afirmar que essa grande síntese sociológica aqui brevemente apresentada buscava estabelecer uma teoria geral sobre o movimento operário no Brasil, a partir do conceito de populismo. O Golpe de 1964 seria resultado do esgotamento de uma instável aliança entre as classes sociais iniciada em 1930. À medida que as mobilizações operárias foram se intensificando na década de 1960, a “aliança” populista foi rompida e a ditadura instalada.

Sem desvalorizar o pioneirismo desse e de outros estudos nessa linha¹¹, Beatriz Loner, entre outros autores, destacou que tal tradição acadêmica introduziu noções que ainda repercutem em nossa historiografia, tais como a de que a classe operária no pós-1930 se caracterizaria por ser dócil e submissa, de origem rural e nacional, aceitando a tutela do Estado, enquanto que na Primeira República ela seria majoritariamente estrangeira, radical e consciente.¹²

Neste constructo teórico, se concretiza aquilo que Rui Cunha Martins denominou de “substituição paradigmática”¹³, ou seja, o modelo da chamada

¹¹ Destacamos aqui as seguintes obras: VIANNA, Luiz Werneck **Liberalismo e sindicato no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978., e RODRIGUES, Leôncio Martins. **Conflito industrial e sindicalismo no Brasil**. São Paulo: Difel, 1966.

¹² LONER, op. cit., 2001, p. 74.

¹³ MARTINS, Rui Cunha. “Historicidade e Simultaneidade”. In: PAREDES, M. et al. **História das Ideias: proposições, debates e perspectivas**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2011, p. 44.

Primeira República, com trabalhadores ativos e conscientes, foi substituído por um novo modelo centrado no populismo, com trabalhadores passivos, manipulados e sem consciência de classe.

Na esteira das greves que ocorreram no ABC paulista em fins da década de setenta, juntamente com a difusão em nosso meio acadêmico das obras de Edward Palmer Thompson e Eric Hobsbawm, a historiografia do trabalho no Brasil ganhou fôlego renovado. Uma série de trabalhos publicados já na década de oitenta passou a se dedicar ao estudo dos trabalhadores na Primeira República¹⁴, muito influenciados pelas referidas greves, as quais supostamente representavam o sepultamento da estrutura sindical oficial implantada em 1930.¹⁵ Entretanto, tais análises não alterariam de modo profundo a compreensão do período 1930-1964 como um momento de cooptação e debilidade do operariado, e de forte repressão por parte do Estado.

Somente em 1988 uma obra definitivamente colocou questionamentos diretos ao conceito de populismo como elemento explicativo central deste período: *A Invenção do Trabalhismo*, da historiadora Angela de Castro Gomes.¹⁶ Nela, a autora se identifica com as interpretações thompsonianas que criticam as orientações marxistas de fundo teleológico, as quais postulam um certo modelo ideal de consciência de classe revolucionária, facilitando o surgimento de ideias respaldadas pelas concepções de “desvio” ou “inconsciência” dos atores.

Como atesta Gomes, o seu objetivo era dialogar com os abrangentes enfoques sociológicos sobre o movimento operário e sindical, produzindo uma interpretação histórica alternativa, fundada em uma pesquisa iluminada pelas novas contribuições da produção internacional sobre a formação da classe trabalhadora.¹⁷

¹⁴ Conferir SADER, Eder. **Quando novos personagens entraram em cena**: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo, 1970/1980. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988; SAES, Décio. **Classe média e sistema político no Brasil**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1985, e FAUSTO, Boris. **A Revolução de 1930**. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1979.

¹⁵ SILVA, Fernando Teixeira da; COSTA, Hélio da. Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes. In: FERREIRA, Jorge (org.). **O populismo e sua História**: debate e crítica. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 223-224.

¹⁶ Neste estudo trabalharemos com a segunda edição, de 1994: GOMES, Angela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.

¹⁷ GOMES, op. cit., 2001, p. 44-45.

Como um dos pontos principais de sua abordagem estava a tentativa de repensar a ruptura provocada pela “Revolução” de 1930, teoricamente instauradora de dois “tempos” para o movimento operário, onde um se afigurava como “heroico” e o outro como “alienado”. Sua preocupação, assim, era buscar os elementos de continuidade entre esses dois momentos. Outra proposição relevante de sua análise é a de recusar atribuir aos trabalhadores uma posição política passiva. Para Gomes, a classe trabalhadora, durante todos os “tempos”, ocupou um papel de sujeito que realizou escolhas segundo o horizonte de um campo de possibilidades no qual atuava. De acordo com a autora, conferir ao operariado um papel ativo significa reconhecer um diálogo entre atores com recursos de poder diferenciados, mas “igualmente capazes não só de se apropriar das propostas político-ideológicas um do outro, como de relê-las”.¹⁸

Como destacado anteriormente, Francisco Weffort já havia apontado para a ambiguidade da aliança estabelecida entre Estado e trabalhadores no pós-30, atentando, simultaneamente, para a dimensão do controle e para o espaço aberto às demandas populares. Reatualizando tal reflexão, fundamentada na ideia de “aliança”, Gomes elabora a noção de *pacto* para caracterizar essa relação de reciprocidade entre governo e operários. A partir de sua ótica, não é a *aliança populista* que dá as cartas interpretativas, mas sim o *pacto trabalhista*, constituído entre 1942 e 1945, e institucionalizado com a criação do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB). Enquanto a *aliança* privilegiou a manipulação e a debilidade dos trabalhadores, o *pacto* passou a enfatizar a capacidade de “sujeito” da classe operária.

N’A *invenção do trabalhismo*, Gomes não recusa explicitamente o conceito de populismo, o que fará abertamente somente em 2001. Outro autor que se contrapôs abertamente à categoria foi o historiador Jorge Ferreira, através de suas obras que passaram a ser publicadas ainda no início dos anos 2000. Com escrita irônica e combativa, Ferreira teve como meta demonstrar que, ao contrário do que os defensores da noção de populismo diziam, a formulação do projeto trabalhista entre 1942 e 1945 contribuiu para configurar uma identidade coletiva “autêntica” da classe trabalhadora. No caso brasileiro, as partes – Estado e classe operária – identificaram interesses comuns. Mais

¹⁸ Ibid., p. 46.

do que isso, o sucesso da doutrina não foi arbitrário, e muito menos imposto pela propaganda política e pela máquina policial.

Com esses argumentos, o autor desdenha as interpretações sobre o populismo que ressaltavam as tentativas de controle, a violência da ditadura varguista e o tratamento dado aos trabalhadores nos governos posteriores a 1945. Em artigo publicado na obra *O populismo e sua história*, Ferreira vai mais longe que Gomes e afirma que o “trabalhismo”, “compreendido como um conjunto de experiências políticas, econômicas, sociais, ideológicas e culturais, [...] *expressou uma consciência de classe*, legítima porque histórica” [grifo nosso].¹⁹

Embora estes autores pretendam dar conta das continuidades entre os dois “tempos” históricos (pré e pós-1930), o que fizeram, efetivamente, foi criar um novo marco temporal: o de 1942/45, quando “o” projeto trabalhista foi inaugurado.²⁰ Como vemos, são dois movimentos: o primeiro é o de tentar *superar* a categoria de “populismo” como instrumento explicativo; e o segundo, o de instaurar um “novo” tempo marcado por um pacto ou projeto trabalhista formulado a partir de 1942. Neste caso que acabou de ser descrito de maneira esquemática, temos um bom exemplo de como a mudança histórica pode ser pensada em termos de *superação*, já que o “trabalhismo” parece *superar* o “populismo” enquanto chave analítica.²¹

Parece-nos, contudo, que a explicação histórica não pode se fundamentar na substituição de um termo “negativo” por outro “positivo”, mas sim na análise de casos concretos (articulando categorias teóricas e evidências empíricas) que permitam visualizar o modo pelo qual a “manipulação” ou as “escolhas” dos sujeitos se manifestam em tempos e espaços específicos. Como argumenta Thompson, a história se sustenta em uma lógica diferente

¹⁹ FERREIRA, Jorge (org.). O Nome e a coisa: o populismo na política brasileira. In: **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 103.

²⁰ Aqui, o “projeto trabalhista” pode ser entendido, sobretudo, como a concretização legal de diversas reivindicações operárias através da Consolidação das Leis do Trabalho, de 1943, aliada a um conjunto de ações nacionalistas (como a criação da Companhia Siderúrgica Nacional, em 1941, e da Petrobrás, em 1953) e a tentativas posteriores de implantação das chamadas “reformas de base”, aprovadas momentos antes do Golpe de 1964.

²¹ Sintetizando suas posições mais recentes sobre o tema, Angela de Castro Gomes propõe uma nova análise das duas categorias, apresentando o populismo como *mito* e o trabalhismo como *tradição*. O primeiro é visto como um amplo e duradouro sistema de crenças, assentado na ambiguidade ficção/realidade, enquanto o segundo é caracterizado como um conjunto de ideias, valores, símbolos e rituais, que passa a se solidificar especificamente a partir da década de 1940. Para mais detalhes, conferir: GOMES, Angela de Castro. Reflexões em torno de populismo e trabalhismo. **Varia Historia**, Belo Horizonte, n. 28, 2002, p. 67.

das demais ciências, pois tem como objeto fenômenos que estão sempre em movimento e que manifestam situações contraditórias. Assim, as evidências empíricas do historiador só podem ser interpretadas dentro de contextos particulares.²² Tendo como base tal pressuposto fundamental, novos trabalhos vêm sendo desenvolvidos.

As noções de populismo como simples manipulação política e de “pacto” trabalhista como algo essencialmente “positivo” foram questionadas por diversos autores contemporâneos através do estudo de casos particulares. Alexandre Fortes, Diorge Konrad, Fernando Teixeira da Silva, Marcelo Badaró Mattos e Paulo Fontes são alguns dos que fazem a crítica a essas interpretações.

Os dois primeiros pesquisadores têm como foco específico o Rio Grande do Sul na chamada Era Vargas. Fortes recoloca em pauta as diversas estratégias de luta pela efetivação dos direitos por parte do operariado sul-riograndense. Com base em análises desenvolvidas sobre a cidade de Porto Alegre, em especial a respeito de seu distrito industrial, o autor revê a questão das sindicalizações, as formas de solidariedade entre os operários, as suas relações com patrões, igreja e partidos políticos, evidenciando os diversos canais pelos quais se construiu a identidade operária durante o período de 1931 a 1954.²³

O estudo de Diorge Konrad procura dar conta das práticas repressivas exercidas pelos governos de Flores da Cunha, no plano estadual, e de Getúlio Vargas, em âmbito nacional, durante o período entre 1930 e 1937. Enfatizando a resistência dos operários, o autor defende a hipótese de que, após 1930, a “questão social”, assim como a “questão política”, continuaram a ser tratadas como “casos de polícia”.²⁴

Fernando Teixeira da Silva, por sua vez, questiona a tese de que a “politização sindical” teria implicado o abandono de questões fundamentais do cotidiano dos operários, demonstrando como o trabalho no porto de Santos, entre 1937 e 1968, estava também submetido a um setor público, mesmo que os operários fossem empregados de uma empresa privada. Nesse sentido, a

²² THOMPSON, op. cit., p. 48.

²³ FORTES, Alexandre. **Nós do Quarto Distrito**: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas. Coleção ANPUH-RS. Caxias do Sul: EDUCS; Garamond: Rio de Janeiro, 2004.

²⁴ KONRAD, Diorge. **O fantasma do medo**: o Rio Grande do Sul, a repressão policial e os movimentos sócio-políticos (1930-1937). Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp-IFCH, 2004.

categoria se mobilizava em duas frentes: contra a empresa e, em determinados casos, contra o próprio governo, gerando fortes atritos políticos.²⁵

Já Marcelo Badaró Mattos realiza um levantamento sobre as greves no Rio de Janeiro, entre 1954 a 1964, em relação às quais identifica forte repressão, especialmente após a saída de Vargas do governo em 1945. Nesse sentido, flagra linhas de continuidade entre o pré e o pós-30, atentando para a dinâmica dos conflitos de classe e relativizando o corte radical entre os dois momentos históricos.²⁶

Por fim, a análise de Paulo Fontes privilegia a discussão sobre a “greve dos 400 mil”, ocorrida em 1957 em São Paulo. Na sua interpretação, o autor entra em choque com noções clássicas a respeito das relações entre comunistas, organizações de base e sindicatos na direção do movimento. Confrontando, por exemplo, a idéia de que o Partido Comunista do Brasil (PCB) se apresentava distante das bases, Fontes salienta que os militantes souberam conduzir as demandas constituídas nos locais de trabalho e que o PUI (Pacto da Unidade Intersindical), longe de ser o exemplo cabal do sindicalismo cupulista, surgiu como um canal de expressão das lutas operárias contra a política econômica do governo.²⁷

Assim, o que se observa a partir desses novos estudos são proposições que apontam para a necessidade de estabelecermos, a partir de recortes precisos, uma discussão mais detida sobre os conceitos de trabalhismo e populismo, e de nos afastarmos da ideia de um corte radical estabelecido em 1930, buscando identificar não apenas as rupturas, mas também as continuidades existentes e as particularidades das ações dos trabalhadores.

Nesse sentido é que as greves ferroviárias aparecem como um âmbito privilegiado para o nosso estudo. Nelas, podemos identificar a presença de políticos trabalhistas (militantes operários ou não) na mediação dos movimentos, bem como de concepções trabalhistas entre as pessoas neles envolvidas. Mais do que apenas vislumbrar tais questões, observaremos que

²⁵ SILVA, Fernando Teixeira da. Direitos, política e trabalho no Porto de Santos. In: FORTES, Alexandre [et al.]. **Na luta por direitos**: leituras recentes em história social do trabalho. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999.

²⁶ MATTOS, Marcelo Badaró. Greves, sindicatos e repressão policial no Rio de Janeiro (1954-1964). **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 24, nº 47, 2004.

²⁷ FONTES, Paulo. “Centenas de estopins acesos ao mesmo tempo” – A greve dos 400 mil, piquetes e a organização dos trabalhadores em São Paulo (1957). In: FORTES, Alexandre [et al.]. **Na luta por direitos**: leituras recentes em história social do trabalho. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999.

isso que denominamos genericamente de “trabalhismo” carrega consigo, na verdade, muitos “trabalhismos” diferentes e, por vezes, contraditórios, os quais só ganham visibilidade e complexidade quando observados a partir de uma situação histórica particular, como é o caso das mobilizações grevistas aqui examinadas.

Para dar conta das questões apontadas, nos utilizamos como fontes, primeiramente, dos jornais *A Razão*²⁸ e *Diário do Estado*²⁹, de Santa Maria, e *Correio do Povo*, de Porto Alegre³⁰. Por ter coleções mais completas, *A Razão* foi amplamente pesquisada em detrimento dos outros periódicos. Todas as reportagens foram fotografadas e a maioria delas transcritas, servindo como importantes suportes empíricos, por veicularem matérias relacionadas às greves e ao contexto político que foram alvo de nosso estudo. Como segundo conjunto documental significativo, podemos citar as atas da Câmara de Vereadores de Santa Maria, que nos foram disponibilizadas em formato digital com suas séries completas, e permitiram acessar os temas debatidos na instância legislativa local no período das greves ferroviárias.

Por fim, nos utilizamos dos registros obtidos por meio da metodologia da história oral, gravados ao longo dos anos de 2010 e 2011, com os ferroviários aposentados João da Silveira Castro e João Crescêncio. Seus

²⁸ O jornal *A Razão* foi criado em 1934 por um estancieiro de Uruguaiana chamado Flodoardo Silva, que pretendia, através do novo periódico, alavancar a candidatura de Osvaldo Aranha à Presidência da República. Seu editor-chefe era Clarimundo Flores, que procurou construir a imagem de um jornal mais preocupado com os problemas da cidade de Santa Maria do que o seu concorrente, o *Diário do Interior*. Em 1943 a empresa foi comprada pelos Diários Associados, de Assis Chateaubriand, mas, apesar das críticas publicadas ao governo trabalhista na década de 1950, o suicídio de Vargas não gerou revoltas da população contra a sede do jornal, tal como havia ocorrido com outros órgãos ligados à figura de Chateaubriand. O jornal foi publicado normalmente no dia seguinte, estampando a manchete: "Consternada a alma da cidade", acima da reprodução da carta-testamento de Getúlio Vargas. SCHUSTER, Marco. *A Razão*, de Santa Maria. **Revista Press**. Disponível em: http://www.revistapress.com.br/root/materia_detalhe.asp?mat=21. Acesso em: 28/05/2013.

²⁹ Com a troca de proprietários do jornal *A Razão*, no ano de 1943, Clarimundo Flores decidiu fundar o seu próprio jornal em 1945, intitulado *Diário do Estado*. O periódico foi publicado até 1958. SCHUSTER. *Ibid.*

³⁰ O jornal *Correio do Povo*, fundado em 1895 por Caldas Júnior, se autoproclamava como imparcial desde suas primeiras edições. No início de sua história, o fato de ser publicado preferencialmente em papel cor-de-rosa servia como indicador de sua imparcialidade, uma vez que simbolizava sua não-identificação nem com maragatos (vermelhos), nem com pica-paus (brancos), os dois grupos que polarizaram a política gaúcha ao longo da Primeira República. Apesar do discurso independente, o jornal apoiou a candidatura da Aliança Liberal em 1930, e teve boa relação com o governo Vargas, especialmente durante o Estado Novo. Na década de 1950, teve como principal concorrente o *Diário de Notícias*, de propriedade de Assis Chateaubriand. Devido a essa relação de proximidade, em 1954 o *Correio* acabou se beneficiando indiretamente da morte de Vargas, pois o seu concorrente entrou em declínio depois que populares destruíram as instalações do *Diário*, ligando o acontecimento à oposição que o periódico fazia ao governo. Cf. DOMINGOS, Charles Sidarta Machado. **A Política Externa Independente é notícia: o reatamento das relações diplomáticas com a URSS na perspectiva do jornal Correio do Povo**. (novembro de 1961). Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: PPGH/UFRGS, 2009, e FRAGA, Gerson Wasen. **Branco e vermelho: a Guerra Civil Espanhola através das páginas do Correio do Povo (1936-1939)**. Dissertação de mestrado. Porto Alegre: PPGH/UFRGS, 2004.

depoimentos foram fundamentais para o exercício de compreender de que modo alguns dos temas centrais desta dissertação são elaborados atualmente por contemporâneos daqueles movimentos paredistas.

O trabalho foi dividido em quatro capítulos. No primeiro abordaremos o modo como se constituíram as tradições de solidariedade e negociação entre os ferroviários de Santa Maria. Considerados como uma das categorias mais importantes do proletariado gaúcho, tanto por sua expressividade numérica³¹ quanto por sua combatividade, os “ferrinhos”, como eram chamados pela imprensa local, se notabilizaram pela criação de fortes laços de solidariedade, atestados pela fundação de diversas escolas, agremiações e clubes, de caráter assistencial, cultural, profissional ou político, tais como a Associação Humanitária de Socorros Mútuos, a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea (COOPFER), a Associação dos Ferroviários Sul-rio-grandenses (AFSR) e a União dos Ferroviários Gaúchos (UFG).

Ainda neste capítulo trataremos da histórica proximidade que se estabeleceu em diversos momentos entre os empregados da VFRGS e as lideranças políticas que governaram o estado na primeira metade do século XX. Esta relação de diálogo com os poderes constituídos parece ter sido um elemento fundamental nas conquistas da categoria e estar na base do “trabalhismo” que muitos dos seus integrantes adotaram. Tal proximidade ficou marcada simbolicamente por alguns episódios como a construção em Santa Maria de um Monumento aos Ferroviários por parte do governador Flores da Cunha em 1930; a festa de inauguração do retrato de Getúlio Vargas no armazém da Viação Férrea em 1942³²; e os jantares em homenagem ao deputado estadual do PTB, Croacy de Oliveira, nos anos cinquenta³³. Destarte, todos esses aspectos que contribuíram para que se consolidasse uma tradição de grandes mobilizações ferroviárias ganharão uma análise mais detida no primeiro capítulo.

No segundo capítulo, nosso objetivo é examinar detidamente dois movimentos grevistas que se incluem no rol das tradicionais mobilizações reivindicatórias dos ferroviários: as greves de 1951 e 1952 em Santa Maria. A

³¹ Em 1947 a VFRGS contava com aproximadamente 16 mil ferroviários. Ver: FORTES, op. cit., 2004, p. 395.

³² *A Razão*, Santa Maria, 23 ago. 1942, p. 4.

³³ *Idem*, 31 ago. 1952, p. 6.

partir delas, analisaremos a mediação realizada por políticos ligados ao PTB, tais como Brizola e João Goulart, além de debater as distintas posições manifestadas pelos trabalhistas durante as greves. Outros dois temas ainda serão discutidos: um é a heterogeneidade ideológica existente entre os ferroviários, demonstrada pelos vínculos que esses mantiveram com distintos partidos políticos, como o PTB, o PCB, o PSD (Partido Social Democrático), o PSP (Partido Social Progressista) e o PSB (Partido Socialista Brasileiro); outro é a tensa relação dos grevistas com as autoridades policiais, que, em mais de um momento, foi marcada por agressões, retaliações e perseguições, as quais contribuíram para que o discurso sobre o caráter ordeiro das manifestações ficasse em segundo plano.

No terceiro capítulo estudaremos a greve de 1954, que teve duração de nove dias. Neste evento, poderemos perceber de que modo a política trabalhista se manifestou durante as negociações e como a greve gerou divisões internas entre os políticos do PTB, a exemplo daquela estabelecida entre o governador do estado Ernesto Dornelles e o deputado estadual Croacy de Oliveira, ambos pertencentes à mesma sigla partidária, mas que defendiam visões opostas a respeito do movimento. Outros dois assuntos ainda serão debatidos. O primeiro é o aparecimento do Centro Cívico João Goulart entre as instituições mediadoras da greve. Através dele, um grupo de ferroviários buscou o apoio do ex-Ministro do Trabalho João Goulart para que suas reivindicações fossem atendidas, o que aponta para a ligação de determinadas lideranças da greve com expoentes políticos do PTB. O segundo é o debate que vem marcando a historiografia do trabalho brasileira nos últimos anos a respeito dos conceitos de trabalhismo e populismo como instrumentos explicativos para todo o período de 1945 a 1964, esboçado nas páginas anteriores. Tendo como base determinados aspectos da greve de 1954, acreditamos que a discussão conceitual poderá adquirir maior profundidade e especificidade se for analisada a partir de uma situação histórica concreta.

No quarto e último capítulo, retomando os temas que foram debatidos, refletiremos sobre como as relações entre ferrovia, greves e trabalhismo se consolidaram na memória de pessoas que vivenciaram experiências semelhantes às descritas na dissertação. Para isso, utilizando como recurso a

história oral³⁴, procuraremos interpretar o conteúdo de duas entrevistas que realizamos com os senhores João Crescêncio e João Castro, ambos ferroviários aposentados, que se tornaram empregados da Viação Férrea nas décadas de quarenta e cinquenta, respectivamente, e que atualmente residem em Santa Maria. Na análise de seus relatos, nossa preocupação se concentrará sobre três assuntos: a história profissional dentro da ferrovia, a participação nas greves e a ligação que ambos tiveram com a doutrina trabalhista. Inicialmente investigaremos as relações dos entrevistados com o trabalho na empresa, em Santa Maria, atentando ao modo como se tornaram funcionários da VFRGS e à forma através da qual organizaram seus projetos de vida. No que tange às greves, apresentaremos os distintos posicionamentos assumidos por João Castro e João Crescêncio frente às mobilizações que experimentaram enquanto empregados da Viação. Por fim, verificaremos de que maneira o conceito de trabalhismo surgiu nas falas dos entrevistados, revelando particularidades e elementos comuns em suas interpretações. Em resumo, o objetivo central deste capítulo é discutir como os temas trabalhados ao longo da dissertação – as greves ferroviárias e o trabalhismo – são entendidos atualmente, e que significado esses acontecimentos possuem na vida de duas pessoas que vivenciaram o contexto da década de cinquenta. Nesse sentido, duas questões ganham destaque: como e por que os senhores Castro e Crescêncio se definem hoje como “trabalhistas”? De que forma tal pertencimento político é compreendido por cada um deles? Instrumentalizados pelo referencial teórico do sociólogo austríaco Alfred Schutz, tentaremos responder a tais perguntas.³⁵

Por fim, é válido ressaltar que a organização de capítulos descrita acima tem como uma de suas metas possibilitar um exercício de articulação entre diferentes temporalidades, pois, nos três primeiros, propomos uma interpretação fundamentada em fontes escritas elaboradas na década de cinquenta, enquanto que, no último, priorizamos as fontes orais, produzidas *no presente sobre o passado*, abordando o modo como esse último foi processado na atualidade por indivíduos que, de algum modo, o vivenciaram.

³⁴ As questões metodológicas que envolvem a história oral serão discutidas no capítulo em questão.

³⁵ SCHUTZ, Alfred. **Fenomenologia e Relações Sociais**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979. Estes referenciais serão expostos no próprio Capítulo 4.

Esperamos, enfim, que nossos objetivos possam se concretizar na dissertação e que as greves sirvam, efetivamente, como vias de acesso para explicarmos de que modo a política e os políticos trabalhistas atuaram durante as mobilizações lideradas pelos operários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria, e a maneira como essas experiências se configuraram no tempo presente por meio da memória.

1 – SOLIDARIEDADE E NEGOCIAÇÃO: TRADIÇÕES DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS

Não foi por acaso que os ferroviários se tornaram uma das categorias mais expressivas do movimento operário gaúcho até meados do século XX. Antigos funcionários da Viação Férrea fazem questão de frisar as tradições de solidariedade que se construíram entre os membros da categoria³⁶, e trabalhos acadêmicos³⁷ atestam a intensa relação desses trabalhadores com o governo estadual na luta por suas reivindicações.

A importância econômica da ferrovia era significativa, pois através dela se desenvolvia o transporte de mercadorias no estado. Em função dessas circunstâncias, os ferroviários conquistaram um espaço fundamental de diálogo com alguns integrantes do governo gaúcho. Suas paralisações exigiam que os governantes ouvissem as reivindicações do grupo laboral, pois, caso contrário, as greves afetavam drasticamente os interesses econômicos de diversos setores sociais. Como poderemos observar, essa tradição de diálogo com os poderes constituídos permitiu que, em diversos momentos, se estabelecesse uma via de mão dupla entre governo e trabalhadores, mas que também foi seguidamente obstaculizada por desentendimentos, contradições e violências, tal como registram o segundo e o terceiro capítulos desta dissertação.

No que diz respeito às tradições de solidariedade podemos destacar não apenas as greves, mas também o grande número de associações escolares, recreativas, políticas e assistenciais fundadas pelos funcionários. Esta gama de instituições permitiu que os vínculos entre os operários ultrapassassem os limites da empresa, através de festividades, comemorações e outras atividades sociais organizadas por tais entidades. Mike Savage salienta que essas “redes de apoio” também podem ser compreendidas como estratégias de sobrevivência cotidiana dos trabalhadores, em meio à

³⁶ As manifestações podem ser conferidas, por exemplo, em: ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Memória cidadã**: Vila Belga. Porto Alegre: Secretaria de Estado da Cultura / Centro de História Oral, 2002.

³⁷ Sobre a relação entre governo e ferroviários gaúchos, ver: FLORES, João Rodolpho do Amaral. **O pragmatismo político dos ferroviários sul-rio-grandenses**; com foco histórico na cidade de Santa Maria. Santa Maria: Ed. da UFSM, 2009; MANFRIM JÚNIOR, Moacyr. **A força da lei e o assistencialismo entre os ferroviários**. In: Primeiras Jornadas de História Regional Comparada, Porto Alegre, 2000, e KLIEMANN, Luiza H. S. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de “ordem e progresso” 1905-1920. **Estudos Ibero-americanos**. Porto Alegre, v.III, n.2, 1977.

insegurança estrutural vivida no contexto de uma sociedade capitalista. De acordo com ele, “[...] Toda sorte de rede comunitária (assim como a formação de identidades locais em geral) pode vir a ser uma ferramenta decisiva para lidar com a incerteza inerente à vida cotidiana”.³⁸ Enfim, mais do que simplesmente ampliar o espectro das relações sociais, as instituições também serviram como ponto de apoio e de reconhecimento da situação comum em que os ferroviários viviam, abrindo espaço para o desenvolvimento de relações de solidariedade e identificação.

Portanto, este primeiro capítulo, que visa fundamentalmente a contextualizar os movimentos paredistas que serão examinados nas seções seguintes, delineando parte do campo de possibilidades de sua emergência, terá como foco o processo de constituição destas duas tradições: a de estabelecimento de laços de solidariedade entre os funcionários da VFRGS, através das suas inúmeras associações, e a de diálogo estabelecida entre esses e os governantes.

1.1 - Notas sobre o conceito de tradição

Utilizar o termo *tradição* para designar a longa história de criação de entidades sociais que contribuíram para sedimentar os laços de unidade da categoria ferroviária, ou para sublinhar as repetidas vezes em que esses trabalhadores e o poder público mantiveram relações de concordância (as quais veremos a seguir) sempre será um exercício perigoso.

Como todo conceito, a categoria tradição pode ser compreendida de diferentes formas, entretanto, tendo em vista o foco de nosso trabalho, esta deve ser pensada a partir de dois enfoques. O primeiro diz respeito ao seu aspecto geracional, ou seja, as tradições são um conjunto de ideias e práticas transmitidas de geração em geração. Essa noção também é apontada por Thompson, quando ele afirma que “as práticas e as normas se reproduzem ao longo das gerações na atmosfera lentamente diversificada dos costumes”³⁹. Entre os ferroviários, tanto a tradição associativa quanto a de negociação com

³⁸ SAVAGE, Mike. Classe e história do trabalho. In: BATALHA, Cláudio Henrique Moraes; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre. **Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado**. Campinas: Editora da UNICAMP, 2004, p. 41.

³⁹ THOMPSON, E. P. Introdução. In: **Costumes em comum**. São Paulo: Cia das Letras, 1998, p. 18.

o governo foram construídas ao longo de mais de cinquenta anos, como mostraremos a seguir.

O segundo aspecto importante sobre o conceito de tradição que gostaríamos de enfatizar se refere à sua utilização prática para determinados fins. Raymond Williams chama a atenção para o fato de que as tradições, além do caráter geracional, também são, geralmente, seletivas: “de toda uma possível área de passado e presente, a tradição enfatiza alguns significados e negligencia outros, produzindo uma versão do passado que deve se ligar ao presente e ratificá-lo”⁴⁰. No caso dos ferroviários, as tradições de negociação e solidariedade foram frequentemente lembradas, especialmente nos momentos de conflito, quando havia a necessidade de se defender ou justificar um determinado interesse.

Sendo assim, para os objetivos desta dissertação, o conceito de tradição será compreendido como um conjunto de ideias e práticas transmitidas ao longo do tempo, que podem ser acionadas, seletivamente, em determinadas circunstâncias.

Embora nos próximos parágrafos nossa tentativa seja a de abordar separadamente, por razões de clareza da exposição, as tradições de solidariedade e de boas relações com os governantes republicanos e trabalhistas, é necessário ressaltar que, frequentemente, ambas estiveram interligadas, porque algumas associações ou entidades que foram fundadas pelos trabalhadores receberam apoio econômico e/ou político do poder público.

De modo geral, as instituições permitem aos trabalhadores uma vivência política e cultural coletiva que contribui para o estabelecimento de identidades comuns. Em relação aos ferroviários, a forte cultura associativa, que será examinada neste capítulo, foi um dos fatores que permitiu a construção gradual de uma identidade própria, que se traduziu na expressão “família ferroviária”, tão cara a muitos trabalhadores. Foi através das associações que muitas demandas coletivas foram supridas, ao mesmo tempo em que serviram de espaços de lazer e sociabilidade. Nesse sentido, elas tiveram importante papel na configuração de uma rede de solidariedade que viria a fortalecer a categoria na luta por seus direitos.

⁴⁰ WILLIAMS, Raymond. **Marxismo e literatura**. Rio Janeiro: Zahar, 1979, p. 118-119.

Ao levarmos em conta o objetivo geral desta dissertação, que é o de compreender as formas pelas quais essa relação dos ferroviários com os governos trabalhistas se manifestou concretamente durante as greves dos anos cinquenta, poderemos observar que tanto os laços históricos de união construídos entre esses trabalhadores através de suas instituições, como o diálogo recorrente com os governantes, foram relevantes nas paralisações a serem investigadas, seja no momento de unificar a categoria na luta por suas reivindicações, seja na hora de dialogar com políticos e diretores da empresa estatal que estavam envolvidos com as greves.

1.2 - Tradições de solidariedade

A convivência entre os ferroviários nos locais de trabalho, mas também o contato diário que lhes era possibilitado por morarem, na sua grande maioria, em um bairro operário conhecido como “Vila Belga”⁴¹, foram fatores determinantes para o surgimento de uma série de iniciativas que resultaram na criação de associações representativas da categoria.

Neste capítulo trataremos de quatro entidades ferroviárias: Associação Humanitária de Socorros Mútuos, Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea (COOPFER), Associação dos Ferroviários Sul-Rio-grandenses (AFSR) e União dos Ferroviários Gaúchos (UFG).⁴² Estas foram escolhidas por exemplificarem quatro modelos de associação: mutualista, cooperativista, jurídica e política, respectivamente.

De maneira geral, com o início do desenvolvimento industrial do Brasil no final do século XIX, e devido à falta de uma legislação trabalhista que lhes garantisse direitos mínimos, os trabalhadores urbanos perceberam a necessidade de criar meios de proteção frente ao capital. Em muitos casos, tal como no dos ferroviários gaúchos, foram organizadas as chamadas sociedades

⁴¹ A Vila Belga – um conjunto de residências com arquitetura semelhante, localizadas atualmente entre os bairros Centro e Itararé, em Santa Maria – foi projetada e construída entre 1901 e 1903, tendo como objetivo disponibilizar moradias para os funcionários da companhia belga *Auxiliaire*, responsáveis pela construção e funcionamento das linhas férreas de Santa Maria. Naquele período, as habitações ficavam muito próximas à Estação. Ao mesmo tempo que este sistema permitia o monitoramento da força de trabalho fora do espaço de produção, facilitava o estabelecimento de laços de amizade e maior proximidade entre os operários, ao compartilharem momentos fora do local de trabalho.

⁴² A maioria das informações sobre estas entidades foi retirada da seguinte obra: FLORES, João Rodolpho do Amaral. **Os trabalhadores da V.F.R.G.S:** profissão, mutualismo, cooperativismo. Santa Maria: Pallotti, 2008.

de socorros mútuos, que tinham como objetivo básico garantir para seus integrantes as condições essenciais de assistência material em caso de enfermidade, incapacidade para o trabalho ou morte⁴³.

Adhemar da Silva Jr., entre outros autores, chamou a atenção para o fato de que uma parte da historiografia do trabalho contribuiu para a estigmatização das atividades identificadas como “assistenciais” através da criação de um modelo teleológico de desenvolvimento do movimento operário. Nesse paradigma, as sociedades de mútuo-socorro eram entendidas como estágio “pré-histórico” do sindicalismo. Segundo o autor, “de certa forma, ainda vigora entre alguns historiadores do trabalho a ideia de que as sociedades de socorros mútuos pertenceriam à ‘pré-história’ do movimento operário e, quando muito, mereceriam apenas uma investigação mais motivada pela erudição que pelo desejo de compreensão do próprio movimento social”.⁴⁴ Como exemplo que contraria a existência de “etapas” progressivas de desenvolvimento das instituições ligadas ao operariado (conforme logo ficará claro), está a Associação Humanitária de Socorros Mútuos, fundada pelos ferroviários santamarienses em 1903.

No dia 5 de setembro deste ano, foi realizada a reunião de criação da entidade, por iniciativa de operários que trabalhavam na Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana. A solenidade, que aconteceu na residência de José Denovaro, contou com a presença de 32 pessoas. Denovaro foi eleito o primeiro presidente da associação, a qual foi batizada inicialmente de “Grêmio Operário”, mas ainda em outubro teve seu nome modificado para Associação Humanitária de Socorros Mútuos.⁴⁵ No princípio, somente empregados da estrada de ferro Porto Alegre-Uruguaiana poderiam ser sócios, mas devido à necessidade de aumentar os recursos da associação, decidiu-se que qualquer ferroviário da Viação Férrea poderia integrá-la.

⁴³ Para maiores informações sobre a história das associações mutualistas no Rio Grande do Sul, indicamos os seguintes trabalhos: BITTENCOURT, Icaro. **Patrões e mutualismo operário em Cachoeira na passagem entre os séculos XIX e XX: o caso das sociedades beneficentes Liga Operária Internacional Cachoeirense e União Operária 1º de Maio**. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: IFCH-UFRGS, 2011, e SILVA JR, Adhemar Lourenço da. **As sociedades de socorros mútuos: estratégias privadas e públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul-Brasil, 1854-1940)**. Tese de doutorado. Porto Alegre: PPG/PUC-RS, 2004.

⁴⁴ SILVA JR, *ibid.*, p. 22.

⁴⁵ A instituição ganhou novas denominações nos anos seguintes, ficando com a designação definitiva de Sociedade Beneficente dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul no final da década de 1930.

Alguns episódios revelam o sentimento de solidariedade presente entre ferroviários ligados à entidade, tal como o caso de Alberto Krob. Ele, que havia feito parte das primeiras diretorias da Sociedade, já não era mais sócio, mas em 1905 encontrava-se em situação “deplorável”, por motivo de doença. Embora os estatutos previssem que ex-contribuintes não pudessem ser socorridos pela entidade, a situação de Krob foi levada em consideração e ele acabou recebendo ajuda, mesmo estando desvinculado da associação⁴⁶.

Em outra passagem de seu livro a respeito do tema, Flores relata o caso do sócio Brasilano Centeno, que estava sendo processado muito provavelmente devido a atos de protesto levados a cabo por ferroviários contra dirigentes da empresa, em 1906. Mesmo havendo recusa de alguns sócios em ajudar um colega com problemas com a polícia, indicando uma pequena divergência, a maioria dos associados decidiu realizar uma “vaquinha” para auxiliá-lo.

Neste mesmo ano, outro ex-sócio, Pedro Machado, “por achar-se em extrema miséria”, recebeu uma ajuda de 50 mil réis da associação. Como é possível constatar, o fato de não possuírem direitos sociais legalmente consolidados determinava que muitos operários que estavam impedidos de usar sua força de trabalho ficassem sem qualquer tipo de amparo⁴⁷. Sem recursos, não conseguiam realizar o tratamento adequado para sua recuperação e, muitas vezes, deixavam a família em situação difícil, já que constantemente eram os principais responsáveis pelo seu sustento.

Quando afirmarmos anteriormente que o caso da Associação Humanitária de Socorros Mútuos contraria o modelo etapista de desenvolvimento do operariado, isso se deve ao período de existência da entidade. Fundada em 1903, ainda é possível encontrar referências sobre seu funcionamento nos Relatórios da Viação Férrea da década de 1950, analisados por João Rodolpho Flores. Assim, sua atuação foi paralela aos sindicatos e entidades políticas ferroviárias fundadas posteriormente, demonstrando que as supostas “fases” de desenvolvimento do movimento operário não se confirmam, existindo sim coexistências e sobreposições.

⁴⁶ FLORES, op. cit., 2008, p. 155

⁴⁷ Ibid., p. 157.

Outro aspecto que complica ainda mais esse paradigma etapista está relacionado com a participação de alguns de seus primeiros integrantes em outras associações. São os casos de José Cazagrande, sócio-fundador da mutual, e José Engler, tesoureiro da sociedade. Romeu Beltrão⁴⁸ nos informa que Cazagrande foi fundador da União Operária Santamariense, em 1913, e que Engler foi presidente da União dos Trabalhadores de Santa Maria, filiada à União Geral dos Trabalhadores do Rio Grande do Sul (UGT), em 1919. Silvia Petersen também faz referência a Engler, citando-o como integrante e organizador do Club 1º de Maio, da Margem do Taquari, em 1897. Segundo a autora, esta entidade era predominantemente constituída por operários socialistas⁴⁹.

Levando estes dados em consideração, é possível concluir que embora esses ferroviários fossem integrantes de uma instituição de caráter assistencial, nem por isso deixaram de participar de agremiações com visível cunho político. Em outras palavras, não há um desenvolvimento necessariamente linear, gradativo e estrutural da “consciência de classe” dos trabalhadores, materializado nas instituições por eles criadas, e sim uma série de experiências que afetam, mobilizam e influem nos indivíduos de forma geralmente concomitante.

Por fim, diferentemente de outras associações de ferroviários, como a COOPFER, por exemplo, a mutual inicialmente não recebia nenhuma subvenção econômica da *Auxiliaire* ou da administração pública. Apesar das dificuldades, a categoria deu o primeiro passo, de forma independente, na construção de uma grande estrutura assistencial que foi sendo sedimentada no decorrer das décadas, expressando, assim, o surgimento de fortes vínculos de solidariedade entre os ferroviários gaúchos⁵⁰.

Dez anos mais tarde foi fundada a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, instituição responsável por organizar uma invejável estrutura

⁴⁸ Embora não se possua certeza absoluta de que são as mesmas pessoas, cotejando-se os nomes, o período e as entidades citadas por BELTRÃO *apud* FLORES op. cit., 2008, p. 165, temos fortes indicativos de que se tratam dos próprios.

⁴⁹ PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. "**Que a união operária seja a nossa pátria**": história das lutas dos operários gaúchos para construir suas organizações. Santa Maria: Editora UFSM; Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2001, p. 110.

⁵⁰ Em 1931, o Relatório da VFRGS informava sobre a existência de treze associações assistenciais funcionando regularmente em todo o Rio Grande do Sul. Sobre isso, ver: MANFRIM JÚNIOR, op.cit.

assistencial, educacional⁵¹ e cultural, e que chegou a contar com mais de 18 mil cooperativados em 1960⁵². Em 26 de outubro de 1913, pouco menos de trezentos ferroviários se reuniram para fundar o *Sindicato Cooperativista dos Empregados da VFRGS*, congregando, já na sua formação, aproximadamente 15% da força de trabalho da empresa naquele momento⁵³.

A diretoria foi formada por Luiz Wencelsau Barbosa (presidente), Carlos Domingos Grivicich (secretário) e Edgar Paternot (tesoureiro). Todos faziam parte da direção da *Brazil Railway*. O ato inicial da entidade foi a criação da Cooperativa de Consumo. Os primeiros associados deveriam pagar uma joia de cinquenta mil réis, a qual seria quitada em prestações mensais de quinhentos réis para o “Sindicato”.

Durante a famosa greve ferroviária de 1917, um interessante episódio ocorreu. Após o primeiro dia de paralisação, a diretoria decidiu suspender o fornecimento nos armazéns aos grevistas. A deliberação estava calcada nos estatutos, que previam a interrupção dos serviços em caso de motins e paredes. Momentos depois, um novo posicionamento foi adotado: “[a COOPFER], conhecedora de ser a causa principal da greve, as condições precárias do pessoal ferroviário, e em face da carestia de vida, tanto quanto lhes era possível, imediatamente fez baixar os preços de venda em seus armazéns, dos gêneros da primeira necessidade”⁵⁴. Sobre este caso, há que se considerar duas questões.

A primeira diz respeito ao estatuto, que de antemão já estabelecia prevenções contra qualquer mobilização que afetasse a “ordem” social. Afinal,

⁵¹ Entre as realizações da Cooperativa podemos citar as ações levadas a cabo no segmento educacional. A primeira grande instituição educacional da COOPFER foi inaugurada em 1º de maio de 1922: a Escola de Artes e Ofícios, que ganhou seu nome definitivo em 1943, passando a ser chamada de Escola Industrial Hugo Taylor. Certamente, naquele momento, poucos ferroviários teriam acesso ao ensino formal, não fosse a iniciativa da entidade. De acordo com dados do Relatório de 1942, até esse ano foram alfabetizadas 21.760 pessoas, entre jovens e crianças. Entre as primeiras medidas, destacam-se as “aulas de alfabetização”, iniciadas em 1931, e a organização das escolas “turmeiras”, que procuravam atender as famílias ferroviárias que residiam nos trajetos das linhas. Para a fiscalização das atividades escolares, o governo estadual geralmente nomeava padres católicos, que ficavam responsáveis pela admissão de professores, escolha de alunos e assuntos burocráticos. Outro grande empreendimento educacional da Cooperativa foi a criação da Escola Santa Terezinha, que funcionava como a seção feminina da Escola de Artes e Ofícios. A ideia de construí-la adveio da situação vivida pelas mulheres das famílias ferroviárias, que, na sua grande maioria, não tinham acesso à educação. A prioridade da escola era oferecer uma formação considerada “adequada” às mulheres, ou seja, capacitá-las para trabalhos domésticos e de modistas. Assim, o curso elementar durava quatro anos e as meninas e senhoras aprendiam costura, bordado e serviços de copa e cozinha. As que desejassem poderiam se habilitar para o exercício do magistério. Cf. FLORES, op. cit., 2008, p. 224.

⁵² Ibid., p. 250.

⁵³ Ibid., p. 204.

⁵⁴ Ibid., p. 217.

como vimos, os funcionários idealizadores da cooperativa pertenciam, quase que na sua totalidade, à direção da empresa concessionária; portanto, os trabalhadores mais humildes não ocupavam os cargos com maior poder de decisão. A segunda é que se levarmos em conta que esse tipo de medida já estava definida legalmente, podemos interpretar a redução de preços acima mencionada, ao menos em certa medida, como uma atitude importante na tentativa de estreitar os laços dos ferroviários como categoria profissional, especialmente nos momentos de crise, como as greves. Obviamente não se tratou de um simples ato de “bondade” dos dirigentes, pois esses também estavam interessados em conquistar a simpatia dos operários, mas é possível vislumbrar nesta ação um reconhecimento das dificuldades com as quais os companheiros vinham se defrontando.

Nas palavras de Grivicich, a justificativa para a fundação da Cooperativa era que “a classe ferroviária vinha sofrendo as agruras da época, e o pessoal com a instalação dos armazéns cooperativados seria melhor atendido e mais bem servido do que pelos fornecedores particulares que o exploravam barbaramente”.⁵⁵ Chama a atenção o uso da palavra *exploravam*, pois ela nos indica que este sentimento já era perceptível entre os ferroviários, os quais viam na Cooperativa uma alternativa à estrutura predominantemente liberal vigente nas relações entre patrões e empregados. No Relatório da VFRGS de 1934, podemos observar que, na leitura feita pelos seus diretores, a Cooperativa “realiza perfeitamente seus elevados objetivos sociais, porque o lucro das operações [...] em vez de se concentrar numa só pessoa, o intermediário, reverte à sociedade, que o transforma em benefícios coletivos [...]”⁵⁶.

Portanto, fica evidente nessas manifestações a percepção da exploração sofrida pelos ferroviários e a importância dada ao sentido social/coletivo do empreendimento. Uma avaliação possível de ser feita é que aquele conjunto de trabalhadores conseguiu, coletivamente, melhorar as suas condições de vida quando comparadas à situação em que se encontravam no começo do século XX. Com a COOPFER, portanto, a expressão “ser ferroviário” ganhou ainda mais relevância no contexto do movimento operário gaúcho.

⁵⁵ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, op. cit., p. 31.

⁵⁶ FLORES, op. cit., 2008, p. 207.

Analisando o caso dos ferroviários baianos entre 1892 e 1909, Robério de Souza ressalta que identidades e reconhecimentos comuns, propiciados por experiências compartilhadas, informaram as amplas redes de solidariedade entre aqueles trabalhadores, envolvendo suas ações coletivas e se fazendo presente nas suas lutas⁵⁷. O caso da cooperativa aqui estudada aponta nessa mesma direção. Além do papel objetivo de proporcionar ajuda material aos seus sócios, a COOPFER foi fundamental para que muitos ferroviários se percebessem como parte integrante de um amplo grupo profissional, permitindo que se reconhecessem coletivamente.

Quase vinte anos mais tarde, em 1931, uma nova entidade assistencial foi fundada pelos ferroviários, agora em Porto Alegre: a Associação dos Ferroviários Sul-rio-grandenses (AFSR). A justificativa para a sua criação era o fato de que a COOPFER tinha como centro de suas atividades a cidade de Santa Maria, o que a impossibilitava de atender plenamente as necessidades de todos os trabalhadores espalhados pelo estado. De acordo com o Livro de Atas da entidade, seu objetivo era atender aspirações “sociais” e culturais” dos funcionários da VFRGS que trabalhavam na região de Porto Alegre e arredores, além de se tornar um instrumento da categoria na interação com o poder estadual e federal⁵⁸. Como parte de sua atuação, a AFSR prestou serviços como a disponibilização de atendimento jurídico (em especial), médico e odontológico, farmácia, auxílio funeral, gerenciamento de pecúlios, alfaiataria e costura. Apesar do foco ser a capital do estado, a associação contava com filiais em Santa Maria, Cacequi, Uruguaiana, Rio Grande, Cruz Alta e Passo Fundo. No final de 1938 a entidade já atingia a significativa marca de 9.300 sócios, e um dos motivos para sua grande popularidade foram as suas articulações em defesa das leis que asseguravam vantagens e benefícios para a categoria. Diferentemente da COOPFER, a AFSR se destacou por suas mobilizações no campo jurídico, referentes aos salários do quadro de pessoal, aposentadoria, enquadramentos estatutários, entre outras demandas.

Em que pese o fato de atender essencialmente a região de Porto Alegre, a solidariedade com os companheiros de Santa Maria se revelou em 1937, quando um ciclone de grandes proporções trouxe sérios prejuízos às famílias

⁵⁷ SOUZA, Robério Santos. “**Tudo pelo trabalho livre!**”: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892, 1909). São Paulo/Salvador: EDUFBA/FAPESP, 2011, p. 136.

⁵⁸ FLORES, op. cit., 2008, p. 182.

da cidade, especialmente nas áreas habitadas por ferroviários. Com o objetivo de recolher mantimentos e utensílios domésticos para as vítimas, foi lançada pela associação uma campanha de solidariedade em todo o estado⁵⁹.

A filial de Santa Maria ainda existe. No começo dos anos noventa um grupo de ferroviários decidiu “refundar” a entidade, que estava praticamente falida. Atualmente ela funciona oferecendo serviços de consultas médicas e odontológicas, além de orientações jurídicas para ferroviários aposentados e seus dependentes.

No que tange à fundação de clubes sociais e recreativos pelos ferroviários, poderíamos citar diversas iniciativas, que foram dos times de futebol às bibliotecas. Nesse sentido é possível destacar a criação do Rio Grandense Futebol Clube (criado em 1912), que disputou por diversas vezes o Campeonato Gaúcho da primeira divisão, e o Guarany Futebol Clube (criado em 1933), localizado no bairro operário Salgado Filho, que contava também com atletas não-ferroviários. Em 1914 também surgiu a Associação dos Empregados da VFRGS, conhecida simplesmente como “Associação”. Nas suas dependências eram realizadas atividades de lazer como xadrez, dominó, dama, bocha, bilhar e bolão. Já em 1952 foi inaugurada a biblioteca João Carlos Maura em homenagem ao cooperativista falecido, por iniciativa dos conferentes da Viação Férrea.

Por fim, cabe salientar a fundação da Sociedade Recreativa Treze de Maio no ano de 1903. Considerada a primeira entidade social ferroviária de Santa Maria, ela agregava somente o segmento negro dos trabalhadores da Viação Férrea. Esse fato revela tanto a segregação que os afro-brasileiros sofriam quinze anos após a abolição oficial da escravatura, como salienta o pioneirismo da empresa ferroviária em contratá-los, dentro de um contexto em que negros, de modo geral, padeciam com as dificuldades para vender sua força de trabalho⁶⁰. Após ser praticamente abandonado na década de setenta,

⁵⁹ Ibid., p. 185.

⁶⁰ Maria Lucia Lamounier e Robério Souza (op. cit., p.60) salientam que, embora houvesse o emprego de mão-de-obra imigrante nas ferrovias brasileiras, geralmente ela estava associada ao trabalho especializado. As atividades que não exigiam maior qualificação frequentemente eram ocupadas por trabalhadores locais, abrindo espaço, neste caso, para o emprego de diversos negros livres e até mesmo escravos, entre o fim do século XIX e começo do século XX. Ao que tudo indica, os bons salários pagos pelas empresas concessionárias foram fundamentais para atrair essa mão-de-obra nacional. Mais detalhes sobre isso podem ser encontrados em: LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX. **História econômica e história de empresas**. São Paulo: v. 3, n. 1, jan./jun. APEB, 2000, p. 75.

o Clube passou por uma reforma no início dos anos 2000, transformando-se em Museu Treze de Maio.

Por fim, além de entidades de caráter recreativo e assistencial, os ferroviários gaúchos também fundaram, em 1952, uma associação que tinha como mote fundamental a luta política. Esta foi a União dos Ferroviários Gaúchos (UFG), que abraçou como seu objetivo principal a unificação da luta da categoria em todo o estado. Como poderemos observar na análise das greves dos anos cinquenta, a UFG teve papel destacado durante as mobilizações, pois era formada pelas principais lideranças da categoria. Nas suas diretorias é possível encontrar trabalhadores ligados a distintas agremiações políticas como PTB, PCB e PSD.

Outro aspecto interessante a ser mencionado sobre a UFG é a criação do seu departamento feminino em 1957. Através dele, esposas e companheiras dos operários se mobilizavam para pressionar a Viação Férrea por melhorias na infraestrutura das vilas e bairros ferroviários, além de organizar abaixo-assinados pedindo a diminuição do preço da carne e questionando a precariedade do fornecimento de luz ou a falta de água encanada em algumas residências. O fato é que a criação desta “ala” feminina simplesmente deu feições legais para uma luta que já ocorria há décadas. Em nossos estudos sobre a greve de 1936, por exemplo, foi possível verificar a atuação destacada de algumas mulheres durante a greve, seja colocando óleo nos trilhos ou provocando os “fura-greves”⁶¹

Refletindo sobre a formação desta série de instituições ao longo de mais de cinquenta anos, fica evidente a ampliação dos laços sociais da categoria e o reforço de sua identidade profissional. Sobre a vida associativa na construção de sociabilidades, destacamos as palavras de Maurice Agulhon, as quais, embora referidas a outro contexto, “casam” perfeitamente com a situação aqui examinada:

A ideia de que a vitalidade das associações é um bom índice da sociabilidade geral de uma coletividade humana não deveria quase receber objeções. Quanto mais as relações interpessoais são numerosas e diversas, mais grupos elas colocam em jogo: a família,

⁶¹ Cf. JOBIM, André Vinicius Mossate. **Resistência ferroviária**: a greve de 1936 em Santa Maria. Trabalho de Conclusão de Graduação. Santa Maria: UFESM-Curso de História-Licenciatura e Bacharelado, 2008.

a paróquia, a comuna, a profissão ou o grupo etário são um tipo de enquadramento mínimo aos quais virão – ou não - se juntar o partido político, o clube esportivo, a sociedade beneficente ou qualquer outra coisa que se possa ainda imaginar. [...] A fundação de associações, portanto, foi um dos meios utilizados pelos grupos integrantes da sociedade civil contemporânea, em processo de consolidação e diferenciação, para concretizar sua participação nos rumos da vida social em geral e garantir que a reprodução e sobrevivência do próprio grupo estivessem boa parte sob suas mãos.⁶²

Levando em conta o longo período de sobrevivência e a significativa quantidade de associações criadas pelos ferroviários, podemos interpretar que tais instituições foram importantes no sentido de consolidar e, ao mesmo tempo, singularizar o “ser ferroviário” como algo distinto de outras profissões. Analisando o emprego das palavras que fazem menção à categoria no nome das associações aqui estudadas, nos deparamos com a seguinte situação: a mutual criada em 1903 não incluía nenhum indicativo que a relacionasse com a categoria dos ferroviários. Dez anos mais tarde, em 1913, a COOPFER fez uma importante referência aos “empregados da Viação Férrea”, e, posteriormente a AFSR e UFG seguiriam o mesmo caminho, introduzindo a palavra “ferroviário” em suas designações oficiais. Isso denota tanto a “vitalidade” mencionada por Agulhon (no que diz respeito ao número de associações), quanto o processo de consolidação e diferenciação da categoria.

Sem negar que estes processos foram marcados por disputas variadas, ficou constatado que havia um interesse concreto da parte de muitos ferroviários em buscar soluções que melhorassem as condições de vida da coletividade. Foi através deste conjunto de ações que o significado de “família ferroviária” se ampliou e se consolidou no vocabulário da categoria, pois, agregou, além dos próprios operários, mulheres e crianças que tiveram suas vidas ligadas às instituições de ensino e até mesmo às lutas reivindicatórias da categoria.

A expressividade desta obra coletiva, somada ao grande contingente de ferroviários que atuavam nas linhas e oficinas da Viação Férrea, foram aspectos determinantes na abertura de canais de diálogo com os poderes constituídos. Não por acaso, tanto os governos republicanos como os trabalhistas do Rio Grande de Sul, desde Borges de Medeiros até Ernesto

⁶² AGULHON, Maurice *apud* BITTENCOURT, op. cit., p. 19-20.

Dorneles, passaram a respeitar a categoria, obrigando-se a ouvi-la e também a atender algumas de suas demandas. E foi esta abertura mútua, permeada por entendimentos e conflitos, que possibilitou a construção de uma outra tradição: a de reconhecimento e legitimação dos interesses de parte a parte. Tentaremos evidenciar nos próximos parágrafos que, em certas oportunidades, os governantes ligados aos ideários positivista e trabalhista compreenderam a necessidade de diligenciar a favor dos ferroviários, pois reconheciam neles uma grande força coletiva. Afinal, o transporte ferroviário era o coração da produção industrial e agrícola do Rio Grande do Sul até a década de cinquenta. Do mesmo modo, muitos trabalhadores da Viação Férrea souberam fazer a leitura das condições históricas em que viviam, explorando o discurso ambíguo desses governantes.

Embora se utilizassem dos instrumentos repressivos que a legalidade lhes conferia durante os momentos de “desordem”, esses governantes frequentemente acabavam se tornando reféns dos próprios discursos, que no caso dos republicanos positivistas era o da “incorporação do proletariado à sociedade moderna”, enquanto para os trabalhistas era o da legalização dos direitos trabalhistas. Foi dentro deste campo de possibilidades que os ferroviários, respeitados como categoria, construíram seus espaços de negociação, obtendo, por diversas vezes, a efetivação de algumas reivindicações através de recursos provindos do Estado. É sobre esta tradição histórica de boas relações com os governos, e em especial com os positivistas/trabalhistas, que iremos tratar no próximo subcapítulo.

1.3 – A tradição de boas relações com os governantes

A partir de agora iremos analisar alguns episódios que registram a histórica proximidade que se estabeleceu em diversos momentos entre empregados da VFRGS, sobretudo seus dirigentes, e as lideranças políticas que governaram o estado na primeira metade do século XX. Como já foi salientado, esta prática de diálogo com os poderes constituídos foi um instrumento de luta fundamental para que os ferroviários conquistassem algumas de suas reivindicações.

Esta posição hegemonicamente “legalista” e de respeito à “ordem social” de algumas agremiações ferroviárias já foi destacada por outros trabalhos acadêmicos referentes à categoria em variados contextos. Mesmo atestando a pluralidade ideológica existente entre os ferroviários da Sorocabana, em São Paulo, Adalberto Coutinho, por exemplo, defende que o sindicato da categoria orientou a sua atuação por um “socialismo reformista”, ou seja, dentro dos limites da legalidade⁶³. Já Joel Horowitz, em sua pesquisa sobre as influências ideológicas nos sindicatos argentinos, afirma que “os sindicatos ferroviarios fueron las primeras organizaciones obreras que lograron una relacion continuada con el gobierno”⁶⁴. E Cid Carvalho, ao tratar do caso dos ferroviários cearenses nos anos trinta, destaca que, de modo geral, “estes não possuíam inserção ideológica nem nas hostes integralistas, nem comunistas”. O que ficou foi uma “visão retrospectiva de que agiram corretamente [...] independente do momento político em questão”⁶⁵.

Em todos os exemplos citados, os ferroviários são apresentados como uma categoria que procurou resolver suas questões dentro dos limites impostos pela lei. Entretanto, essa visão generalizante pode ser questionada, pois o estudo sobre as greves de 1936 e 1945 no Rio Grande do Sul, por exemplo, revela que as duas paralisações ocorreram em contextos nos quais as paredes estavam proibidas legalmente. Ainda que essas ressalvas possam ser feitas, nosso intento não é o de querer demonstrar categoricamente que os ferroviários eram ou não legalistas, reformistas, ou qualquer outro *ista* que denote um rótulo homogeneizante. No nosso ponto de vista, esse discurso ontológico e absoluto não combina com a disciplina histórica, embora seja necessário considerar que o uso de conceitos - e, portanto, de generalizações - é comum e necessário à escrita da história. Partindo desse pressuposto, nosso objetivo é demonstrar que, em distintas oportunidades, houve uma relativa aproximação entre governantes e ferroviários, e que essa articulação foi de extrema relevância para que a categoria conquistasse algumas de suas demandas. E mais: tal proximidade, pode-se dizer, foi significativa no

⁶³ ARAÚJO NETO, Adalberto Coutinho de. **Entre a revolução e o corporativismo**. A experiência sindical dos ferroviários da E. F. Sorocabana nos anos 1930. São Paulo: Dissertação de Mestrado, Departamento de História, FFLCH-USP, 2006, p. 1.

⁶⁴ HOROWITZ, Joel; SEIBERT, Sibila. Ideologías sindicales y políticas estatales en la Argentina, 1930-1943. **Desarrollo Económico**, Vol. 24, No. 94 (Jul. - Set., 1984), p. 280.

⁶⁵ CARVALHO, Cid Vasconcelos de. **O trem em Camocim**: modernização e memória. Dissertação de mestrado em Sociologia. UFC, 2001, p. 138.

delineamento do “fazer-se” dessa categoria. Como outros trabalhos citados acima atestam, o caso dos ferroviários gaúchos não ocorreu de forma isolada.

O primeiro ponto a ser destacado nesta relação é a posição adotada pelo governador Borges de Medeiros durante a greve geral de 1917, na qual os ferroviários participaram ativamente. Nas palavras de Alexandre Fortes:

Além das medidas concretas, Borges, através de pronunciamentos públicos, demonstrava receptividade ao movimento, buscando enquadrá-lo na doutrina positivista do Partido Republicano Rio-grandense (PRR). Lembrava que “à luz dos ensinamentos de Augusto Comte” urgia “promover definitivamente a incorporação do proletariado na sociedade moderna” e que para tanto era necessário que o salário fosse considerado “como a equivalência da subsistência e não como recompensa do trabalho humano”. A greve, portanto, seria “legítima”, e por isto contava com “as simpatias gerais da população riograndense”. O posicionamento era difundido pelo órgão partidário oficial, *A Federação*, no qual, a 02 de agosto, se lia que “a suspensão do trabalho, é sempre um recurso legítimo [...] quando tem um fim justo, razoável e proporcionado às condições gerais do meio e do movimento”. Isso explicaria porque, ao longo da parede, o governo se limitara a uma “repressão contida” (patrulhamento ostensivo, segurança nas fábricas, garantia de trabalho aos não grevistas). Em outubro, um novo movimento dos ferroviários seria francamente apoiado pelo governo, que o utilizou para mobilizar a opinião pública em favor da encampação da Viação Férrea, iniciada a seguir e concluída em 1920.⁶⁶

Na citação acima, verificamos que a posição assumida pelo governo não foi “gratuita”. De acordo com Luiza Kliemann, era interesse dos republicanos colocar a ferrovia sob seu controle, tanto pela sua importância econômica como pelos maus serviços que vinham sendo prestados pela *Auxiliaire*.⁶⁷ Já com relação aos ferroviários, surgiu uma oportunidade para que pudessem explorar o discurso paternalista de incorporação do proletariado à sociedade, presente no programa social do PRR. Embora o Partido defendesse o princípio do privatismo nas relações sociais de trabalho, ou seja, a ideia de que os conflitos entre patrões e trabalhadores deveriam ser resolvidos através de negociações privadas, não foi o que ocorreu em 1917. Naquela circunstância, os republicanos colocaram-se como “exemplo” para patrões e empresários,

⁶⁶ FORTES, op. cit., 2004, p. 273.

⁶⁷ Nesse artigo a autora demonstra cuidadosamente as estratégias utilizadas pelo governo de Borges de Medeiros durante a Greve de 1917, ao se propor a aumentar o valor dos fretes de alguns produtos em troca do aumento do salário dos operários. Antevendo que mesmo assim a concessionária estrangeira não iria conseguir a melhora dos serviços, o governo soube angariar a seu favor a insatisfação generalizada de trabalhadores, comerciantes e pecuaristas em relação à *Auxiliaire* para, no ano de 1920, dar início ao processo de encampação da empresa. Para mais detalhes, ver: KLIEMANN, op.cit., p. 222.

decretando o aumento dos salários, prestando assistência financeira em caso de acidentes, jornada de trabalho de oito horas e pagamento de horas extras.

Conforme César Queiroz, “o ‘exemplo’ fornecido pelo governo deveria ter um efeito pedagógico e fazer com que os capitalistas pudessem ‘com altruísmo tomar a iniciativa do assunto nas suas relações com os trabalhadores’ [...]”⁶⁸. Após referendar algumas exigências da categoria, o governo abriu um novo espaço de negociações com os trabalhadores, fato este que ganharia outros desdobramentos nos próximos anos.

Já sob o controle do governo gaúcho, a Viação Férrea também teve atuação destacada ao lado da Frente Única Gaúcha durante o Movimento de 1930. Foram os trens da empresa que realizaram o deslocamento das tropas sulinas em direção ao Rio de Janeiro no momento da deposição do presidente Washington Luís. Além disso, documentos indicam o papel desempenhado pelo serviço telegráfico da Viação Férrea durante os acontecimentos. Abaixo podemos ler uma mensagem de Flores da Cunha e Miguel Costa endereçada a Góes Monteiro, e enviada pela ferrovia gaúcha:

Transmitimos ao Cel. Góes Monteiro [o] seguinte telegrama urgentíssimo: Cel. Góes Monteiro. Ponta Grossa. Acabamos [de] receber [por] rádio V. Excia comunicando explosão [do] movimento [no] Rio de Janeiro. Pensamento [do] pessoal nosso e dos nossos comandados é conhecer [a] orientação [da] revolução [na] capital federal. Nossas tropas de qualquer forma [estão de] prontidão [para a] marcha até a vitória que se evidencia pela posse do dr. Getúlio na presidência da República e a implantação das ideias consubstanciadas [na] sua plataforma de candidato [no] manifesto da aliança liberal. Saudações. Gal. Miguel Costa e Flores da Cunha.⁶⁹

No Relatório da COOPFER de 1930 também há uma menção a esse acontecimento:

Para bem aquilatar a competência da atual administração e dos seus dedicados auxiliares, basta atentar para a eficiente colaboração prestada ao surto revolucionário irrompido em outubro do ano findo, quando a Viação Férrea fez transportar para o estado do Paraná, numa distancia de mil e trezentos quilômetros aproximadamente, em quinze dias apenas, mais de cem trens, com cerca de vinte mil homens das forças militares, serviço esse que abalizados técnicos

⁶⁸ QUEIRÓS, César Augusto. A questão social no Rio Grande do Sul: positivismo, borgismo e a incorporação do proletariado à sociedade moderna. **Antíteses**, vol. 1, n. 1, jan./jun. de 2008, p.80.

⁶⁹ In: PRESERVE. **Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora Metrópole, s/d, p. 93.

havam calculado só poder ser executado num período de dois meses.⁷⁰

Neste mesmo ano, Getúlio Vargas, ainda como governador do estado, concedeu à COOPFER um crédito superior a setecentos mil contos de réis para a construção do hospital Casa de Saúde, que foi inaugurado em abril de 1931⁷¹. Os dois acontecimentos – o transporte das tropas e o crédito governamental – não estão necessariamente ligados, mas nos ajudam a vislumbrar as linhas de funcionamento de um complexo jogo político. Desta articulação ficou como herança uma das mais modernas redes hospitalares de Santa Maria na época, que, embora não sendo pública, também atendia a população em geral a um custo relativamente baixo⁷².



Figura 1 - Monumento aos ferroviários. Construído entre 1930 e 1932 como homenagem à categoria pela sua participação nos eventos de 1930.⁷³

Ainda em 1930, logo após a tomada do poder central por parte do grupo político de Getúlio Vargas, teve início a construção do Monumento aos Ferroviários, nos altos do Bairro Itararé, em Santa Maria. A iniciativa do empreendimento partiu do governo estadual, então comandado por Flores da

⁷⁰ FLORES, op. cit., 2009, p. 68.

⁷¹ Idem, op. cit., 2008, p. 257.

⁷² No começo dos anos 2000, a estrutura foi adquirida pela prefeitura municipal e atualmente atende através do Sistema Único de Saúde.

⁷³ Imagem disponível em www.amantesdaferrovia.com.br/photo/monumento-ao-ferrovi-rio?context=user. Acesso em: 15/01/2013.

Cunha, como homenagem à categoria pela sua “heroica” participação nos acontecimentos de 1930.⁷⁴



Figura 2 - Getúlio, ao centro com as mãos nos bolsos, embarca para o Rio em 1930 em um trem da Viação Férrea.⁷⁵

Analisando-se esta série de acontecimentos, a intensidade das idas e vindas, dos dons e contra-dons, simbólicos e materiais, entre governo e trabalhadores ferroviários chama a atenção. E isso se explica por dois fatores. O primeiro está relacionado com a importância que a Viação Férrea já possuía e iria adquirir cada vez mais no cenário econômico estadual e nacional. Para se ter uma ideia, 1930 foi considerado o ano áureo da COOPFER até então. Compreendendo a conjuntura de crise mundial capitalista a partir de 1929, os dirigentes da entidade aproveitavam para propagandear as “benesses” trazidas pelo cooperativismo:

⁷⁴ WANDSCHEER, E. A. R.; Ferrari, R.; Souza, M. Relações e Transformações Socioeconômicas do Bairro Itararé em Santa Maria/RS através da Evolução Histórica da Rede Férrea. In: 4º Encontro de Economia Gaúcha, 2008, Porto Alegre - RS. **Anais do 4º Encontro de Economia Gaúcha**. Porto Alegre - RS, 2008, p. 8.

⁷⁵ Imagem disponível em: BUENO, Eduardo. **Brasil: uma História**. A incrível saga de um país. São Paulo: Ática, 2003, p. 325.

[...] relativamente à nossa situação econômica, ponto de referência primacial do grau de pujança de qualquer coletividade, mormente nessa época de anomalia financeira que assola quase todos os povos da terra, de forma impressionante temos a satisfação de vos assegurar que a COOPERATIVA tem vencido galhardamente todos esses embates, enquanto outras corporações, propriamente capitalistas, ruíram fragorosamente⁷⁶.

A crítica não se restringia ao modelo liberal. No Relatório de 1933 afirmava-se que seria “uma ilusão querer transformar o mundo pelo cooperativismo”, mas também não passava de uma “perigosa tarefa de visionários [...] modificar a sociedade pela ditadura do proletariado ou por qualquer outra doutrina econômica, fruto de elucubrações de pensadores ou de agitadores das multidões”⁷⁷.

Analisando esses posicionamentos assumidos por alguns ferroviários, verifica-se que, de algum modo, eles se aproximavam do discurso antiliberal de certos políticos gaúchos republicanos e trabalhistas. Enunciados como estes, partindo de instituições representativas da categoria e de políticos vinculados a essas correntes de pensamento, permitiram aos governantes a abertura para um diálogo que gerou resultados a ambos os lados. Esses posicionamentos em comum entre dois pólos aparentemente antagônicos revelam um fluxo de ideias nada incomum na história das relações entre trabalhadores gaúchos e governantes republicanos, como atestam alguns trabalhos historiográficos.⁷⁸

No ano seguinte, em 1931, foi criada a já referida AFSR. Sobre ela, chama a atenção os estreitos laços mantidos com os republicanos. Suas atas informam que o patrimônio inicial da entidade provavelmente teve origem no espólio do Centro Republicano Augusto Pestana, que tinha como objetivo mobilizar politicamente o operariado em favor do Partido Republicano Rio-grandense (PRR).⁷⁹

Esta tendência de proximidade com os republicanos ficou ainda mais evidente no discurso de posse da primeira diretoria da entidade, quando o ferroviário Victor Hugo Lobato fez comentários sobre “os malefícios do comunismo” aos quais “os ferroviários rio-grandenses sempre foram infensos,

⁷⁶ FLORES, op.cit., 2009, p. 69.

⁷⁷ Idem, op. cit., 2008, p. 202.

⁷⁸ SCHMIDT, Benito Bisso. **Em busca da terra da promessa**: a história de dois líderes socialistas. Porto Alegre: Palmarinca, 2004; BOEIRA, Nelson. O Rio Grande de Augusto Comte. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (orgs.). **RS: cultura e ideologia**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980 e FORTES, op. cit., 2004.

⁷⁹ FLORES, op. cit., 2008, p. 181.

por índole e convicção”. Encerrou sua fala tecendo elogios à “religião da humanidade” com as máximas de “amor por princípio, ordem por base e progresso por fim”. Em artigo publicado em 2001⁸⁰, Benito Schmidt já chamava a atenção para a difusão de correntes científicas como o positivismo no seio do operariado gaúcho durante a Primeira República. E como se pode perceber, certas ideias comtianas também tiveram alguma influência junto aos trabalhadores da Viação Férrea. O prestígio das doutrinas positivistas, aliás, não se restringiu ao campo político. Nelson Boeira demonstra como as áreas de educação, economia, direito e literatura também sofreram o impacto das concepções de Comte, gerando um caldo de cultura que permaneceu vivo no período posterior a 1930, no Rio Grande do Sul⁸¹.

Cinco anos mais tarde, novamente o governador republicano Flores da Cunha aparece envolvido em um episódio relacionado com os ferroviários gaúchos. A greve da categoria em 1936 trouxe como consequência a prisão de alguns operários, mas, em que pese este fato - que atesta o caráter também repressivo, e portanto ambíguo, do governo – o que lemos no jornal *A Razão* são elogios recíprocos que procuravam apaziguar os ânimos. Após uma viagem para a capital com o objetivo de esclarecer os motivos do movimento, o ferroviário Otacílio Charão, comentando sobre a conversa que os grevistas tiveram com Flores da Cunha, declarou:

Nessa ocasião - diz o sr. Otacílio Charão - o general Flores da Cunha lembrou o *papel saliente que os ferroviários tiveram nas revoluções de 30 e 32*. Acentuou que efetivamente os seus vencimentos eram poucos e que sempre olhou com carinho a situação dos ferroviários.

Mais adiante - é o sr. Otacílio Charão quem fala - o general Flores da Cunha declarou que a greve teve o seu apoio visto ter se processado pacificamente e que as pretensões dos grevistas eram justas. Mas se, ao contrário, a greve tivesse indícios comunistas ou terroristas mandaria acabar com o movimento usando de toda a energia⁸² [grifo nosso]⁸³.

⁸⁰ SCHMIDT, Benito Bisso. O Deus do progresso: a difusão do cientificismo no movimento operário gaúcho da I República. *Revista Brasileira de História*. v. 21. n. 41. São Paulo: ANPUH, 2001.

⁸¹ BOEIRA, op.cit., p. 45-54.

⁸² *A Razão*, Santa Maria, 15. fev. 1936, p. 6

⁸³ Sobre a recorrência do tom anticomunista na fala de alguns ferroviários, cabe destacar que a tentativa de Otacílio Charão em reafirmar o pensamento de Flores da Cunha, separando a ação grevista de qualquer relação com atividades comunistas, possui algumas particularidades. Avaliar a presença de comunistas entre os ferroviários gaúchos no período anterior a 1945 é um exercício de difícil concretização, pois a quase totalidade dos documentos que atestam a existência de militantes com tal orientação ideológica estão ligados ao período posterior, em que o PCB voltou à legalidade. O receio da associação com os comunistas pode ser melhor explicado se levarmos em consideração que, em novembro de 1935, alguns meses antes da paralisação grevista, houve uma tentativa de insurreição

Observando o conteúdo desta entrevista, verificamos que Flores da Cunha evocou a tradição de boas relações do governo com os ferroviários, quando mencionou o papel saliente que a categoria desempenhou nas “revoluções” de 30 e 32. Em seu artigo *Tradições trabalhistas*, Hobsbawm argumentou que “os homens vivem cercados por uma vasta acumulação de mecanismos passados, e é natural recolher os mais adequados destes e adaptá-los para os próprios fins (ou novos) deles”⁸⁴. Inspirado nesta interpretação, pode-se dizer que para o governador não interessava ressaltar a violência perpetrada pelas autoridades policiais, mas, sim, enaltecer o passado de cumplicidade com os ferroviários. É deste modo que se constrói a chamada tradição seletiva analisada por Raymond Williams e destacada no começo deste capítulo.

Como complemento, em declaração ao jornal *Correio do Povo*, os operários Arthur Cabral e Catulino Carneiro apresentaram o governo como um “amigo” de longa data dos ferroviários:

Todo o pessoal retornou ao trabalho sendo acolhido com bastante simpatia pelos chefes de vários departamentos da Viação Férrea. Dada a simpatia geral com que foi encarado o movimento, todos se mantiveram na mais perfeita ordem e respeito, motivo porque já ontem pela manhã os serviços decorreram regularmente. O pessoal com quem temos estado em contato se mostra confiante na palavra do general Flores da Cunha que, aliás, *sempre* se mostrou *amigo* de nossa classe. Assim, nossos colegas esperam que dentro de breves dias sejam satisfeitas as suas aspirações, que, sem dúvida são

nacional levada a cabo pelo PCB, sob a bandeira da Aliança Nacional Libertadora (ANL), que tinha como objetivo derrubar Getúlio Vargas da presidência da República. Depois do fracasso do plano, o receio de que novas tentativas semelhantes acontecessem fez com que o governo federal e estadual passassem a ter cuidado redobrado com a atuação desses militantes. Em que pese o desconhecimento sobre o real papel desempenhado pelos comunistas no meio ferroviário até a metade dos anos quarenta, podemos salientar que a categoria sempre foi um dos principais focos de sua atuação. Como veremos nos próximos capítulos, embora em quantidade não significativa, os comunistas sempre estiveram presentes nas manifestações e até mesmo no comando de algumas instituições ligadas aos ferroviários. Portanto, mais do que uma simples negação de que as greves da categoria possuíam relação com os comunistas, essa defesa surgia, também, como uma tentativa de afastar as mobilizações dos ferroviários das perseguições praticadas pelos governos estadual e federal, especialmente depois de 1935. Outro fator que ajuda a compreender este anticomunismo presente na fala de alguns ferroviários é o papel desempenhado pela Igreja Católica entre as famílias de trabalhadores dessa categoria. Nas cidades e nas zonas rurais, o papel educacional nas instituições escolares da COOPFER ficou por conta de sacerdotes e padres religiosos que, por meio da organização de currículos, direção dos estabelecimentos e na própria orientação pedagógica, atuavam no sentido de propagar ideias cristãs e eliminar a influência das doutrinas consideradas “extremistas” por parte da Igreja. Nesse aspecto também é válido mencionar a criação de um Círculo Operário Ferroviário voltado especialmente para os operários da Viação Férrea, em Santa Maria. Por fim, salientamos que essas questões aqui abordadas serão retomadas nos próximos capítulos.

⁸⁴ HOBBSAWM, Eric. *Tradições trabalhistas*. In: **Os trabalhadores**: estudos sobre a história do operariado. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p. 429.

justíssimas, como reconheceu o próprio general Flores da Cunha para dar termo à greve⁸⁵ [grifo nosso].

Nesse trecho também há uma idealização de um passado harmônico: Flores da Cunha “*sempre* se mostrou amigo de nossa classe”. Aparentemente, ao menos no campo retórico, o objetivo de ambos os lados era trazer à tona, de forma seletiva, uma tradição de conciliação que fosse capaz de pôr fim ao conflito grevista. Como já destacamos, esse exercício de receptividade foi um dos fatores que facilitou a negociação das reivindicações e permitiu que a categoria recebesse a gratificação prometida em relação ao ano de 1935, a qual não havia sido paga até então. Do mesmo modo, para o governo estadual o fim da greve foi fundamental, pois o transporte da produção agrícola e industrial voltou à normalidade.

Em seu estudo sobre os trabalhadores gaúchos e o Estado Novo, Glaucia Konrad analisa um acontecimento que se mostra pertinente para o tema que estamos discutindo, e que se relaciona com a AFSR. Em 1940, esta entidade remeteu um telegrama ao presidente Getúlio Vargas criticando o Decreto que exigia a idade mínima de 60 anos para aposentadoria e pedindo que o governo restabelecesse a lei anterior, pela qual ficava prescrita a exigência de 50 anos de idade e 30 anos de serviço. No final da mensagem a Associação lembrou ao presidente a “colaboração sincera” dos ferroviários gaúchos que “tão decisivamente” contribuíram para o estabelecimento daquele regime⁸⁶.

Esta mensagem nos mostra que, já naquele momento, uma das entidades representativas dos ferroviários encaminhava suas reivindicações diretamente ao Presidente da República, usando como justificativa o apoio dado pelo grupo profissional ao novo governo iniciado em 1930. Podemos deduzir que a tentativa de contato direto com Vargas revela uma estratégia adotada por estes trabalhadores: a de explorar o discurso governista. Segundo Jorge Ferreira, depois de 1937, “a afirmação de Vargas, em seus discursos, visava a legitimar a ditadura, com a extinção dos partidos políticos e do

⁸⁵ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 14. fev. 1936, p. 14

⁸⁶ KONRAD, Glaucia Vieira Ramos. **Os trabalhadores e o Estado Novo no Rio Grande do Sul**: um retrato da sociedade e do mundo do trabalho (1937-1945). Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp-IFCH, 2006, p. 133.

Congresso Nacional, sugerindo o contato direto entre o presidente e o povo”⁸⁷. Portanto, quando o Presidente abriu esta perspectiva de diálogo sem intermediários, a associação ferroviária se reservou o direito de cobrar diretamente de Vargas que voltasse atrás no decreto sobre as aposentadorias.

Mesmo que esta reivindicação não tenha sido atendida, o telegrama aponta para a importância dada pelos ferroviários ao contato direto com os governantes. Além de manifestações por escrito, formas simbólicas de relacionamento também foram implementadas, como exemplifica esta matéria do jornal *A Razão*:

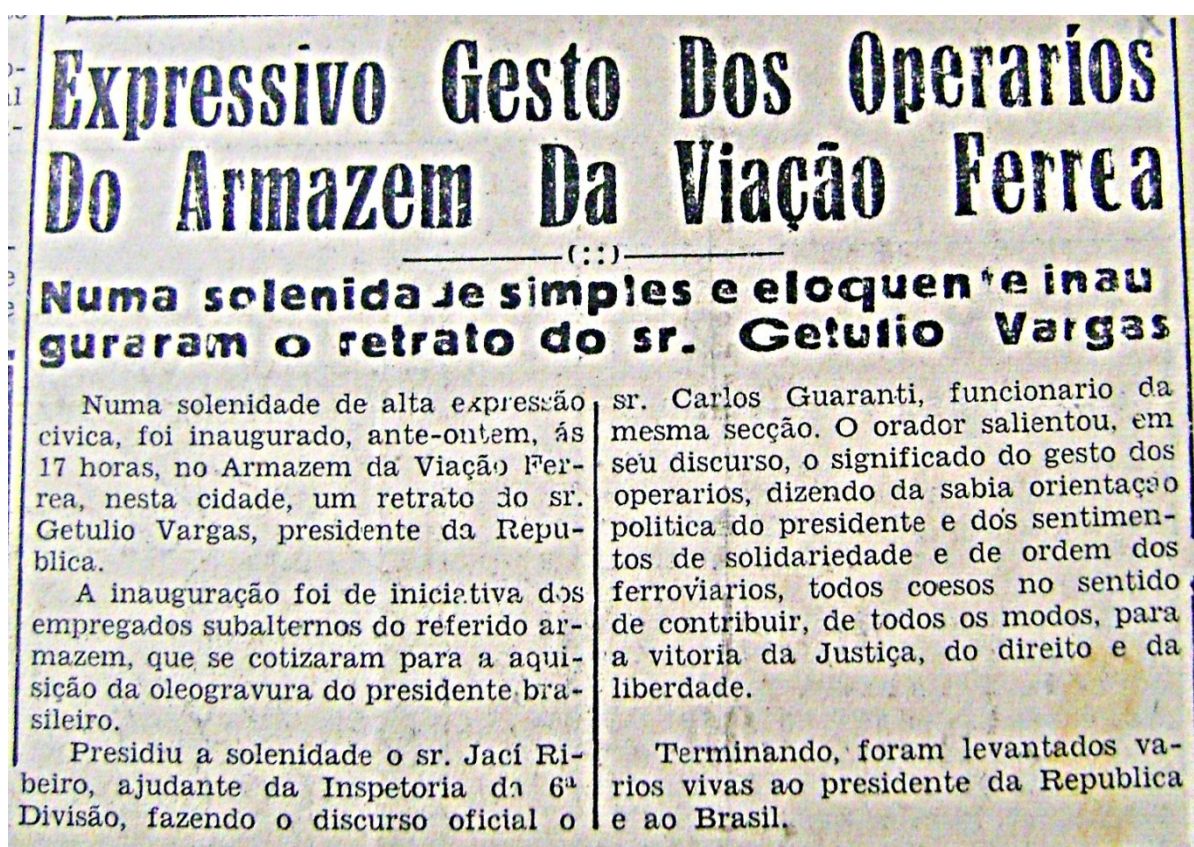


Figura 3 – Expressivo gesto dos operários do armazém da Viação Férrea.⁸⁸

Se a iniciativa foi, de fato, dos empregados “subalternos”, como afirma o jornal, não sabemos. Mas é válido pensar que para o retrato de Vargas ser inaugurado em um local frequentado diariamente por inúmeros ferroviários, certamente a ideia deve ter contado com a anuência de uma parcela

⁸⁷ FERREIRA, Jorge. **Trabalhadores do Brasil**: o imaginário popular. Rio de Janeiro, 7 letras, 2011, p.35-36.

⁸⁸ *A Razão*, Santa Maria, 23 Ago 1942, p. 4

significativa de trabalhadores. Porém, indo além do que o jornal apresenta, Glaucia Konrad esclarece que cinco dias antes da inauguração da “oleogravura” houve uma manifestação em praça pública que contou com a presença de aproximadamente três mil ferroviários. O motivo principal foi o sentimento de revolta desses operários com o ataque do Eixo aos navios brasileiros durante a Segunda Guerra Mundial.

Após uma caminhada pela cidade em que exigiam uma resposta do governo brasileiro, o presidente da Liga de Defesa Nacional, Walter Jobim, proferiu um discurso, “terminando por oferecer um quadro com os retratos dos presidentes Roosevelt e Getúlio Vargas”, para que fosse colocado na entrada das Oficinas da Viação Férrea⁸⁹. Não foi possível verificar se os acontecimentos estão relacionados, pois nas edições pesquisadas do jornal *A Razão*, não encontramos referências sobre algum retrato de Roosevelt que tivesse sido inaugurado junto com o de Vargas. De qualquer maneira, convém destacar, além do ato de inauguração, a extraordinária manifestação pública dos ferroviários, que, segundo o *Correio do Povo*, contou com a presença de três mil operários.

Visto de uma perspectiva mais ampla e abstrata, este episódio nos remete aos debates historiográficos sobre estrutura e experiência, pois ele nos permite refletir sobre como um conflito de âmbito internacional repercutiu na vida de trabalhadores *comuns* de Santa Maria e de várias partes do Brasil.⁹⁰ Eles, por razões diversas às quais nunca teremos pleno acesso, avaliaram que seria importante ir ao público, de forma coletiva, manifestar a sua indignação com os ataques aos navios brasileiros. Destarte, esta mobilização levada a cabo por uma parte da categoria, demonstrou que muitos operários apoiaram a decisão do governo Vargas de mandar tropas brasileiras para lutar a favor dos Aliados, denotando um forte sentimento nacionalista.

Com o fim da guerra, em 1945, e a diminuição da força do torniquete repressivo do Estado Novo, novamente os ferroviários entraram em greve, dessa vez ao lado de outras categorias como os transviários, metalúrgicos e bancários. Em razão da mudança das condições históricas e da situação de

⁸⁹ KONRAD, op. cit., 2006, p. 247.

⁹⁰ Sobre o tema, ver as seguintes obras: SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões**: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2003; e CYTRYNOWICZ, Roney. **Guerra sem Guerra**: a Mobilização e o Cotidiano em São Paulo Durante a Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Edusp, 2000.

penúria que muitos trabalhadores enfrentaram durante a Segunda Guerra, a categoria decidiu reivindicar um aumento de salários que há muito tempo não ocorria. Mesmo sem aceitar a greve, que estava legalmente proibida pela Constituição de 1937, o então diretor da Viação Férrea, Diogo Brochado da Rocha, novamente, como já havia feito Flores da Cunha, afirmou, em reunião pública com a categoria, que o movimento talvez fosse justificável, mas salientou que:

Não discutirei convosco na praça pública as vossas reivindicações. Sei que tendes os vossos representantes autorizados. É com eles que vou, como *amigo dos ferroviários*, entender-me agora. Mas espero que estes representantes, como todos vós, estejam à altura da situação, afim de que possamos nos entender cordialmente, como cordialmente nos temos entendido⁹¹.

A resposta do ferroviário Antônio Ferreira Cardoso também traz aspectos interessantes:

A razão de ser dessa parede *una e forte*, remonta duas décadas de indiferença e abandono a que nos relegaram os governos que esta mesma valorosa classe foi parcela decisiva ou por outra, braço forte para colocar nas posições de comando. Para deveres e obrigações sempre estivemos nas linhas avançadas da frente, para direitos e vantagens, marchamos na mais distanciada retaguarda. As nossas reivindicações são justas e por demais conhecidas dos Governos Estadual e Federal, e posso assegurar com absoluta certeza que elas foram atualizadas pelo nosso esforçado Diretor, podendo ser satisfeitas com duas penas escritas em cima dos joelhos, diante da majestade desse movimento, pelo qual pulsam os corações aflitos das esposas e filhos desta plêiade de abnegados que constituem a enorme família ferroviária.⁹²

Analisando as duas declarações constatamos que Brochado da Rocha procurou se apresentar como “amigo” da “classe”, para depois ressaltar a necessidade de se entenderem cordialmente, e de forma privada, como se fosse uma relação entre dois parceiros com grande intimidade⁹³. Essa

⁹¹ *A Razão*, Santa Maria, 7. abr. 1945, p. 4.

⁹² *Idem*, *loc. cit.*

⁹³ A esse respeito, é interessante observar que a legalização de uma série de direitos trabalhistas a partir de 1930 configura uma nova tendência nas discussões sobre questões trabalhistas no país. Enquanto a doutrina republicana gaúcha defendia o privatismo na resolução de conflitos entre capital e trabalho, a institucionalização de uma legislação federal após 1930 enfatizou o caráter público desta relação. Segundo John French, a própria criação das Juntas de Conciliação e Julgamento, em 1932, bem como da Justiça do Trabalho, em 1934, acabaram por impor “certas restrições, ainda que pequenas, à liberdade de ação dos empresários e industriais” que antes vigorava. FRENCH, John. **Afogados em leis**: a CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros. Trad. Paulo Fontes. São Paulo, Ed. Fundação Perseu Abramo, 2001, p. 61-62.

manifestação também nos remete novamente ao conceito de tradição, no momento em que há uma tentativa de propor uma continuidade com o passado. Isso fica explicitado na fala de Brochado da Rocha quando esse faz referência aos entendimentos que já havia tido com os ferroviários em circunstâncias anteriores. Em suma, na visão do diretor da Viação Férrea, a tradição de entendimento que houve no passado deveria ser mantida.

De forma semelhante, as palavras de Antônio Cardoso se reportam a um passado no qual os ferroviários lutaram por muitos daqueles que estavam, então, ocupando posições de comando. Mas, segundo ele, era exatamente esta tradição de cumplicidade que não estava sendo devidamente reconhecida. Na sua ótica, tal “esquecimento” implicava problemas de ordem moral e econômica, porque os baixos salários deixavam aflitas as esposas e filhos da “plêiade de abnegados” que constituíam “a família ferroviária”. Assim, se o governo rogava-se como grande responsável por dar dignidade a todas as categorias de trabalhadores⁹⁴, era injustificável a situação vivida pelos ferroviários. Mais uma vez, o discurso governista era explorado inteligentemente pela categoria, que, ao final do movimento, conseguiu conquistar um aumento no abono familiar e a sua definição jurídica como servidores estaduais.

Durante a disputa eleitoral de 1950, o então candidato Getúlio Vargas veio à Santa Maria para realizar um comício. No seu discurso, o ex-presidente se dirigiu diretamente aos ferroviários, elencando algumas medidas tomadas em favor da empresa. Dentre elas citou o aumento de 930 quilômetros na extensão total das linhas férreas e a subvenção de duzentos milhões de cruzeiros destinados ao reaparelhamento da Viação. Além disso, fez referência a Brochado da Rocha, afirmando que “foi ele quem vos deu a consciência de classe, quem impôs à compreensão coletiva a dignidade de vosso nobre trabalho, quem vos fez organizados e fortes”⁹⁵.

⁹⁴ BRASIL. Biblioteca da Presidência da República. 1º de maio de 1941. **O trabalhador brasileiro no Estado Novo**. Discurso pronunciado no estádio do "Vasco da Gama", por ocasião das comemorações do dia do trabalho. Acesso em: 22 jan. 2013. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/getulio-vargas/discursos-1/1941/02.pdf>

⁹⁵ *A Razão*, Santa Maria, 22 set. 1950, p. 2



Figura 4 - Chegada de Getúlio Vargas a Santa Maria. João Goulart aparece logo acima do ombro esquerdo do então candidato, 22/09/1950.⁹⁶

Além de salientar um passado de colaboração com a empresa, Vargas procurou, através de um jogo retórico, enfatizar que os ferroviários não eram os verdadeiros responsáveis pelo grau de organização e força que haviam atingido, pois isto havia sido obra do seu governo, consubstanciado na figura de Brochado de Rocha. Este ainda teria sido responsável por lhes “dar” a consciência de classe. Angela de Castro Gomes já havia tratado desta temática no seu estudo sobre as origens do trabalhismo brasileiro, afirmando que a partir de 1930, em especial no período posterior ao Estado Novo, o governo procurou (e, na sua ótica, conseguiu) “apagar” a memória de lutas dos trabalhadores, assumindo para si o controle do que ela chama de *palavra operária*: “[...] a nova palavra emitida pelo Estado constrói-se lidando com os mesmo elementos básicos presentes no discurso operário desde o século XIX, apenas relidos e integrados em outro contexto”⁹⁷. No caso do discurso de Vargas aqui examinado, os elementos são a consciência de classe, a força e a capacidade de organização da categoria.⁹⁸ Em que pese as críticas sofridas

⁹⁶ De acordo com informações do site <http://vargasemsantamaria.wordpress.com/> a imagem foi cedida pela Casa de Memória Edmundo Cardoso, localizada em Santa Maria/RS.

⁹⁷ GOMES, op. cit., 1994, p. 10

⁹⁸ A autora defende que “fechou-se com vigor o espaço para qualquer tentativa de encaminhar o processo de constituição da classe trabalhadora a partir dos próprios trabalhadores” (Ibid., p. 14). Se levarmos em

por esta concepção defendida pela autora (citadas na introdução), é razoável considerar que, de fato, houve a intenção do governo de “bloquear” os discursos operários alternativos e incorporá-los a uma fala autorizada e pronunciada “desde cima”, o que não significa que tal meta tenha se realizado.

O discurso de Vargas aos ferroviários exemplifica claramente esta tentativa. Mas, apesar disso, é necessário reconhecer que esses trabalhadores também foram sujeitos de suas ações, vide, por exemplo, os casos das inúmeras associações, manifestações e greves levadas a cabo pela categoria. Portanto, não há sentido em buscarmos uma definição conceitual rígida para a atuação destes trabalhadores, caracterizando-os ou como um grupo “autônomo” ou como uma categoria “governista”. Afinal, como destacou Glaucia Konrad:

Talvez a historiografia e as ciências sociais tivessem a ganhar, deixando de lado termos como autonomia e heteronomia lidos como opostos inconciliáveis. Conclusões opostas como a existência absoluta de autonomia dos trabalhadores e do sindicalismo (como exemplos pinçados na Primeira República) ou total heteronomia (no caso do Estado Novo) não nos tem ajudado muito para compreender a diversidade e a heterogeneidade da classe trabalhadora brasileira, independente do período de análise⁹⁹.

Por fim, além de explorar os espaços abertos pelo programa trabalhista como forma de conquistar as suas reivindicações, os ferroviários também souberam reconhecer (e “utilizar”) os políticos que lutaram em favor dos seus interesses. Um dos grandes destaques neste aspecto foi Croacy Cavalheiro de Oliveira. Nascido em Farroupilha (RS), Oliveira tornou-se advogado e consultor jurídico da Viação Férrea em 1947. Em 1951 foi eleito deputado estadual pelo PTB, chegando a ser deputado federal em três oportunidades: entre 1955/1959 (PTB), 1959/1963 (PTB) e 1963/1967 (PTB/MDB).¹⁰⁰

Como poderemos observar nos próximos capítulos, o deputado teve atuação destacada no encaminhamento das demandas dos ferroviários, atuando em sua defesa especialmente nos momentos de greve. Em 1954 chegou a entrar em conflito com o próprio Partido por manifestar-se a favor da

consideração essa reflexão, como explicar duas greves ferroviárias durante do primeiro período varguista?

⁹⁹ KONRAD, op. cit., 2006, p.12.

¹⁰⁰ Informações disponíveis em: http://www.camara.gov.br/internet/deputado/DepNovos_Detalhe.asp?id=122150&leg=42 Acesso em 15 jan. 2013.

paralisação. Além disso, foi o grande articulador político para a aprovação do projeto de lei que criou o Estatuto dos Servidores Públicos Ferroviários do Rio Grande do Sul (Lei 2061/53), considerado um marco na consecução dos direitos da categoria.

Em 1952, os ferroviários organizaram um “churrasco monstro” para homenagear Croacy de Oliveira pelo papel ativo assumido por ele na defesa de seus interesses. A nota do jornal *A Razão* sobre o acontecimento foi a seguinte:

Finalmente hoje, com início às 13 horas no Clube Atiradores Esportivo, terá lugar o churrasco monstro com que os ferroviários santamarienses homenagearão o deputado estadual Croacy Cavalheiro de Oliveira. A homenagem conta com quase que a totalidade dos ferroviários desta cidade. Ao ato comparecerão diversas autoridades, as mais representativas de nossa comuna e da Capital do estado, bem como grande número de amigos e admiradores do conhecido parlamentar gaúcho. A homenagem prestada ao deputado Croacy Oliveira é uma prova de gratidão da classe ferroviária pela maneira desassombrada com que aquele parlamentar vem defendendo os interesses e os direitos daqueles que trabalham na Viação Férrea de nosso estado, na Assembleia Legislativa. Todos os interessados deverão se dirigir à Comissão encarregada dos preparativos para a festa de hoje, ou, no próprio local do churrasco para assinarem as listas de adesão.¹⁰¹

Como bem menciona a matéria, a festividade era uma prova de gratidão pelos serviços prestados por Croacy. Esta forma de reconhecimento pode ser interpretada como mais uma das estratégias dos ferroviários na luta por seus direitos. Com isso, não se quer dar a impressão de que havia interesses escusos “por trás” do evento, mas sim se sublinhar a forma solidária pela qual a categoria procurava estreitar os laços com seus representantes políticos. Afinal, é fundamental levar em conta que no momento em que os ferroviários pretendessem alguma melhoria salarial ou a concretização de qualquer benefício, necessariamente teriam que se reportar a indivíduos que pertenciam ao campo político. Neste caso, torna-se em parte compreensível a proximidade que algumas lideranças ferroviárias estabeleceram com os governantes, pois neles residia a solução para muitos problemas de ordem econômica que afligiam os trabalhadores. Explica-se, também, em alguma medida, as diversas formas assumidas por estas tentativas de entendimento, que se expressaram,

¹⁰¹ *A Razão*, Santa Maria, 31 ago. 1952, p. 6.

por exemplo, através de churrascos, inauguração de retratos e manifestações públicas, como vimos. Refletindo sobre a força coletiva e de organização alcançada pelos ferroviários, podemos concluir que a adoção destas diferentes estratégias de relacionamento com o poder público resultou em grandes avanços para a categoria em termos de direitos sociais.

1.4 – Considerações finais do capítulo

As tradições de solidariedade e de diálogo com os governantes, que marcaram a história dos ferroviários, convergem para a nossa posterior análise sobre a importância da mediação trabalhista nas greves da categoria nos anos de 1951, 1952 e 1954. No caso da tradição de solidariedade é válido ressaltar a sua importância como elemento que possibilitou a união dos trabalhadores durante as referidas paralisações. Observaremos nos próximos capítulos que tais greves contaram com o apoio de significativas parcelas do operariado da Viação Férrea. Em uma das assembleias, por exemplo, mais de quatro mil ferroviários se reuniram para discutir seus interesses. A noção de *família ferroviária* esteve presente de modo muito frequente nas manifestações do grupo, e isso está intimamente relacionado com esta tradição de solidariedade. Ex-funcionários da Viação Férrea, que terão suas entrevistas abordadas no último capítulo, nos relatam que a forma de chegada deles na empresa se deu através de vínculos sociais que seus familiares já mantinham com a VFRGS ou com entidades ligadas aos ferroviários. É neste sentido que o termo “família” ganha significado, pois indica que muitos dos que se tornaram empregados da empresa vivenciaram aquele ambiente desde muito cedo, seja estudando nas escolas da COOPFER, seja participando de atividades recreativas organizadas pelas associações ferroviárias, entre outras possibilidades.

Neste ponto, Thompson pode nos ajudar quando chama a atenção para o já referido caráter geracional do conceito de tradição. Assim, compreendemos que o conjunto de experiências vividas por esses trabalhadores foi sendo, pouco a pouco, ressignificado e transmitido como uma tradição coletiva construída em diversos âmbitos: no interior das oficinas, ao longo das linhas, nas conversas da estação, nas redes de vizinhança, nos jogos de futebol ou nas associações recreativas. De qualquer modo, nosso

objetivo aqui é destacar que se as mobilizações grevistas eram compostas por grande número de trabalhadores, possivelmente isso se relaciona com a história de solidariedade dos ferroviários.

No que tange à tradição de boa relação com os governantes, já explicitamos que o estabelecimento dessa rede de contatos políticos se fazia indispensável, ao menos no campo de possibilidades do qual os ferroviários faziam parte. Tendo em vista tal situação, procuramos mostrar que, tanto por parte desses trabalhadores como dos políticos gaúchos, havia interesses distintos em preservar e louvar essa tradição. No caso do poder público uma de suas metas era manter o transporte ferroviário em funcionamento, pois boa parte da produção industrial e agrícola do estado tinha seu fluxo efetuado através das linhas férreas. Além disso, qualquer negociação que envolvia os ferroviários partia de um claro reconhecimento dos políticos gaúchos em relação à expressividade numérica e à capacidade de mobilização da categoria, materializada na ampla rede assistencial por ela organizada e no grande contingente de trabalhadores que a constituíam. Aliado a este quadro está a retórica republicana e, em especial, a positivista/trabalhista, que manifestava algumas ideias de interesse do operariado.

Sem desconsiderar o caráter repressivo da máquina estatal, que se tornou patente em todos os governos trabalhistas e republicanos aqui estudados, foi a partir dos discursos de integração do proletariado à sociedade moderna e da suposta “doação” da legislação trabalhista que os ferroviários desenvolveram suas estratégias de relacionamento com o Estado. Se para atingirem alguns de seus intentos era necessário que mantivessem contato com os governantes, a categoria soube extrair vantagens desta situação ao se aproveitar das brechas presentes em tais ideários políticos e na atuação daqueles que o defendiam.

Como o PTB significou a institucionalização de um projeto político que pretendia responder às demandas operárias, controlando-as desde a órbita do Estado, fica evidente que essa tradição de bom entendimento foi explorada pelos dois lados, tanto pelos políticos, que pretendiam se colocar como mediadores dos conflitos e assim aumentar o seu prestígio, quanto pelos ferroviários, que se mobilizavam usando como justificativa certos princípios que constituíam o discurso trabalhista e valendo-se do apoio de alguns políticos

dessa legenda, comprometidos com esse grupo de trabalhadores. Partindo dessas considerações é que realizaremos, nos próximos capítulos, a análise específica e detalhada das greves ferroviárias dos anos cinquenta, buscando compreender de que modo essa relação entre trabalhistas e ferroviários se estabeleceu em alguns momentos de conflito, e como essas tradições se manifestaram durante os acontecimentos que compuseram os referidos movimentos paredistas.

2 - OS "ASSALARIADOS DE MOSCOU" E O "NEGOCIO" DA CARNE: A MEDIAÇÃO TRABALHISTA NAS GREVES FERROVIÁRIAS DE 1951 E 1952 EM SANTA MARIA

Neste capítulo abordaremos o desenvolvimento de duas greves ferroviárias ocorridas nos anos de 1951 e 1952 na cidade de Santa Maria, e a mediação destas realizada por políticos ligados ao PTB. Enfatizaremos ainda aspectos como as motivações dos movimentos, as distintas posições manifestadas pelos trabalhistas no decorrer das mobilizações, a heterogeneidade ideológica existente entre os ferroviários e a tensa relação dos grevistas com as autoridades policiais.

2.1 – A greve ferroviária de 1951

Desde o final da Segunda Guerra Mundial, a gradual retomada da produção industrial internacional exigiu do Brasil maiores investimentos em infraestrutura, de modo que fosse possível ampliar a competitividade no mercado mundial e manter o desempenho da produção interna. As áreas que necessitavam de maior aporte de recursos eram as de transporte e energia. Essas carências foram agravadas pelo baixo valor do salário mínimo pago à grande maioria dos trabalhadores, que havia estacionado em Cr\$ 380 cruzeiros desde 1943. Tal contexto de deterioração dos salários e de alto custo de vida acabou gerando a insatisfação de diversas categorias profissionais, que levaram a cabo uma série de movimentos grevistas, os quais se estenderam do período final do Estado Novo¹⁰² até o começo da década de cinquenta. Essas mobilizações reivindicavam maior abertura política e, sobretudo, melhorias salariais. Dentre estas, destaca-se a greve ferroviária de 1951 que será aqui abordada.¹⁰³

No jornal *A Razão* de 15 de maio de 1951, foi noticiado que estaria sendo articulada para aquele dia uma greve na Viação Férrea. A paralisação

¹⁰² Sobre as greves no período do Estado Novo, consultar o trabalho de KONRAD, op. cit., 2006.

¹⁰³ GRIMBERG, Maria Elizabeth. **Movimento operário sindical e popular no Rio Grande do Sul, 1950-1954**. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre, PPG em Sociologia da UFRGS, 1982, p. 29-50.

seria um protesto contra a demora na aprovação de um abono de emergência de 10, 15 e 20 por cento¹⁰⁴, negociado no final do ano de 1950, mas que ainda não havia sido promulgado.

De acordo com o periódico local, os boatos da greve determinaram a rápida movimentação do parlamento gaúcho no sentido de autorizar a publicação oficial do decreto relativo ao abono e impedir o início do movimento. Ainda na noite do dia 14, foi informado que a Assembleia Legislativa aprovaria o projeto no dia 15, beneficiando funcionários ativos e inativos. A circular publicada pelo diretor da VFRGS foi a seguinte:

Do diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul a todo o pessoal.
Urgente.
Devidamente autorizado pelo deputado Leonel Brizola, tenho a satisfação de comunicar que amanhã, dia 15 do corrente, será aprovado o projeto-lei, que autoriza o pagamento do abono provisório inclusive aos aposentados.
João Corrêa Pires¹⁰⁵

Mesmo com o esforço e a agilidade dos deputados, os rumores se confirmaram e os ferroviários acabaram entrando em greve no dia 15 de maio, data da publicação da circular e da votação do projeto de abono.

O empenho pelo pagamento de um abono, que havia sido discutido um anos antes, nos permite interpretar um dos modos de luta dos ferroviários. Neste momento a intenção já não era mais *estabelecer* um direito, pois ele já havia sido negociado; o objetivo agora era convencer o poder público a *cumprilo* de fato. Esses aspectos nos remetem à obra *Afogados em Leis*, de John French. Ele nos chama a atenção para o desenvolvimento de uma consciência legal dos trabalhadores, especialmente após a legalização da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em 1943. Em contraposição às interpretações que compreendem a legislação trabalhista como uma simples arapuca corporativista, o autor argumenta que tal conjunto de leis teve enorme influência na solidificação de uma consciência jurídica dos trabalhadores brasileiros, pois se buscava, a partir dela, converter o discurso legal em arma contra os governos ou empresários. Tanto nesta, como em outras greves, a atuação dos ferroviários parece expressar claramente este aspecto levantado

¹⁰⁴ O motivo desse escalonamento não ficou esclarecido nas fontes consultadas.

¹⁰⁵ *A Razão*, Santa Maria, 15 mai. 1951, p. 6.

por French¹⁰⁶, ou seja, nelas verifica-se um processo de conscientização a partir do foco na luta pela efetivação de direitos¹⁰⁷.

No que se refere à greve, o jornalista Paulo Moreira escreveu que, apesar da importante notificação afixada nos murais das Oficinas do Quilômetro 3, os ferroviários não se "entusiasmaram" com a circular e às 9 horas da manhã, após soar a sirene, "a totalidade dos trabalhadores das Oficinas [...], sem a menor alteração da ordem, abandonou as suas ocupações e, serenamente, se dirigiu para as suas respectivas residências".¹⁰⁸

Durante as primeiras horas do dia, o Secretário do Interior, João Goulart, falou por telefone com o ferroviário Aristides Severo Oliveira, porta-voz da comissão de greve. Sobre a conversa, Oliveira declarou que "na ocasião, o Sr. João Goulart pediu a nossa solidariedade ao governo (e o governo tem nossa solidariedade), e encareceu a necessidade de voltarmos imediatamente ao serviço". Mas, "para tal, não temos poderes. [...] Combinamos que amanhã, às 8 horas, no largo fronteiro da estação, daremos ciência aos ferroviários da palestra que mantivemos com o Sr. João Goulart, e às 9 horas comunicaremos o que resolveram os nossos companheiros".¹⁰⁹

No começo da tarde, a Assembleia Legislativa votou e aprovou o projeto de concessão do abono, que foi, em seguida, sancionado pelo governador do estado Ernesto Dornelles. No largo da Viação Férrea reuniram-se diversos ferroviários que constituíam a comissão oficial de greve, integrada por operários das oficinas do Quilômetro 3, e das seções de Tráfego, Depósito e Via Permanente: José Calazoni Barcelos, José Maria dos Santos, José Moraes Fernandes, Juvenil Antônio da Silva, Noli Costa Monteiro, Arcelino Silva Almeida, Jorge Fernandes Pantoja, Aristides Severo Oliveira e Adão Marques da Rosa.¹¹⁰

A formação das comissões de greve entre os ferroviários funcionava quase sempre da mesma maneira: cada seção escolhia seus representantes, que, juntos, se responsabilizavam pelo diálogo com as autoridades e por

¹⁰⁶ FRENCH, op.cit.

¹⁰⁷ No caso dos ferroviários, a precocidade da sua luta no âmbito das questões legais pode ser atestada pelo Decreto Nº 4.682, de 24 de Janeiro de 1923, o qual criou em todas as empresas de estrada de ferro existentes no país uma Caixa de Aposentadoria e Pensões para os seus empregados. Esta lei é considerada a primeira lei de previdência social no Brasil.

¹⁰⁸ *A Razão*, Santa Maria, 16 mai. 1951, p. 6.

¹⁰⁹ Idem, *loc. cit.*

¹¹⁰ Idem, p. 3.

informar ao restante dos trabalhadores dos avanços do movimento, procurando sempre respeitar a decisão da maioria nos momentos de escolha - o que, porém, nem sempre se concretizava. Tal prática era elemento fundamental no modo de organização das paredes, pois permitia que o grande contingente de operários fosse ouvido pelos líderes do movimento, dando um caráter democrático às decisões, embora existissem divergências entre os próprios ferroviários, como poderemos observar mais adiante.

Na reunião da comissão com o Engenheiro-chefe das Oficinas do Quilômetro 3, Walter Pinheiro, ficou definido que a polícia própria da Viação Férrea manteria, através de um serviço de revezamento, a guarda do local, para evitar a interferência da Brigada Militar, e que o tráfego de trens de carga, de animais e de passageiros passaria ao controle dos grevistas após a meia-noite.

Para os que pensavam que a greve havia se dado exclusivamente pela demora na aprovação do abono, a pauta de reivindicações mostrou-se esclarecedora:

Ilustríssimo senhor governador do Estado, Coronel Ernesto Dorneles. Os ferroviários do Rio Grande do Sul, achando-se em greve pacífica, a partir desta data, por motivo do não pagamento do abono prometido, vem respeitosamente pedir a vossa excelência que sejam atendidas as justas reivindicações que são as seguintes:

- 1) Cr\$ 300,00 per capita, a contar de janeiro de 1951, como vencimento até o máximo de Cr\$ 5.000,00;
- 2) A efetivação imediata do abono de emergência que estamos percebendo;
- 3) O pagamento integral dos dias em que perdurar a greve, e
- 4) O não afastamento de nenhum dos companheiros de serviço por fazer parte da comissão de greve.¹¹¹

Como se pode observar, a exigência de Cr\$ 300,00 de aumento para cada um dos operários foi a grande novidade da pauta apresentada. Uma justa demanda como esta, tendo em vista a constante alta do custo de vida,¹¹² seria, sem dúvida, de difícil atendimento, pois exigiria um enorme esforço do poder

¹¹¹ Idem, *loc. cit.*

¹¹² A inflação, medida pelo índice do custo de vida, se acelerou para 21% ao ano em 1952 (o dobro do índice de 1951). Ao longo dos primeiros anos da década de cinquenta, o governo federal procurou responder a essas dificuldades com medidas de cunho nacionalista, como o estabelecimento do decreto que estabelecia um teto de 10% para remessa de lucros ao exterior, sem maiores resultados. O grupo que mais sofria com esse processo inflacionário era o dos trabalhadores urbanos, cujos salários estavam atrelados ao salário mínimo, o qual havia sido reajustado pela última vez em dezembro de 1943. BUENO, Newton Paulo. A crise política do final da era Vargas: uma interpretação sob a ótica da economia política neo-institucionalista. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 36, n. 1, jan./mar. 2006, p. 192.

público em um momento de crise da Viação Férrea, que vinha operando com déficits desde 1949.¹¹³

Às 15 horas chegou a Santa Maria o Secretário do Interior, João Goulart. Em declaração à imprensa, referiu que veio à cidade para visitar o prefeito petebista Vidal Américo Castilhos Dânia¹¹⁴, mas aproveitaria o momento para conversar com os grevistas, inteirar-se sobre suas pretensões e encaminhá-las ao governador. Desconhecendo ainda a pauta de reivindicações, argumentou que “se o não pagamento do aludido abono for a causa determinante da greve, creio que a mesma, amanhã, já não oferecerá razão de ser”. Ao ser informado da exigência de Cr\$ 300,00 per capita, Jango sugeriu que a comissão fosse até Porto Alegre para conversar com o chefe do governo e finalizou afirmando, sobre os demais pontos da pauta, que “pessoalmente, como Secretário do Interior, me responsabilizo pelo cumprimento absoluto desta solicitação: podem os ferroviários ficar tranquilos que não se processará nenhuma perseguição [aos envolvidos na greve]”.¹¹⁵

Esse papel mediador de Jango tornou-se marcante em sua atividade política posterior. Nas eleições de 1950, o futuro Ministro do Trabalho havia sido eleito para o cargo de deputado federal, do qual se licenciou em fevereiro de 1951 para tornar-se Secretário do Interior do governador Ernesto Dorneles. Segundo Jorge Ferreira, “Goulart muito rapidamente deixaria de ser um político desconhecido para tornar-se uma das figuras centrais do trabalhismo brasileiro”. Já em 1951, Jango ocupava o cargo de presidente do PTB. Sua “missão” era unificar o partido, reduzindo as disputas internas, e aproximá-lo do movimento sindical, “indicando a disposição do governo em abrir canais de negociação”.¹¹⁶

Após a conferência com a comissão de greve, nenhuma solução foi encontrada. Aristides Oliveira, porta-voz do grupo, informou aos ferroviários

¹¹³ Dados do jornal *Correio do Povo* do dia 09 de outubro de 1949 dão conta de que neste ano a receita da VFRGS era de Cr\$ 348 milhões, enquanto as despesas de custeio chegavam a Cr\$ 407,5 milhões, gerando um déficit de Cr\$ 59,5 milhões. Ver: FLORES, op. cit., 2009, p. 279.

¹¹⁴ Indicado pelo governador do estado Ernesto Dorneles, Dânia foi prefeito interino da cidade entre 15 de março e 24 de novembro de 1951. Neste período, como Santa Maria era considerada zona militar estratégica para o país, os prefeitos eram indicados pelo governador. Com a conquista da autonomia política no final do ano, o município realizou eleições, que foram vencidas pelo petebista Heitor Campos. Informações obtidas em: SOBRINHO, Hermeto Lopes. **Personagens de nossa história**. Vol. 2. Santa Maria: Boca do Monte, 1995. p. 117.

¹¹⁵ *A Razão*, Santa Maria, 16 mai. 1951, p. 3.

¹¹⁶ FERREIRA, Jorge. **O imaginário trabalhista**: getulismo, PTB e cultura política popular 1945-1964. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p. 102.

aglomerados na Gare da Viação que ele e seus colegas não iriam até Porto Alegre tal como tinha sido sugerido por Jango, e que exigiriam que uma comitiva do governo se deslocasse até Santa Maria especialmente para discutir a questão, revelando, assim, um jogo de forças no qual a categoria procurou se apresentar com o controle da situação, ao não se submeter à ideia do político petebista. Ainda solicitou aos grevistas que se mantivessem em “perfeita ordem” para que não se fizesse necessária a intervenção da força pública: “pela *ordem* tudo alcançaremos. E não nos afastaremos um centímetro das nossas decisões. Basta de promessas!” [grifo nosso]. Mal sabia ele o que viria a acontecer.

Ressaltemos aqui o destaque dado aos grevistas à palavra *ordem* nas suas manifestações. Estudos mais detidos sobre greves anteriores levadas a cabo pela categoria¹¹⁷ nos indicam que o discurso *ordeiro* era de extrema importância no discurso dos ferroviários em momentos de conflito. Em todos esses anos, ao enfatizarem sistematicamente que suas mobilizações não tinham fins violentos nem visavam à destruição de bens públicos, colocavam em prática uma estratégia que servia para afastá-los da imagem de simples “agitadores”. Para além desse aspecto, a defesa da ordem era vista com bons olhos pelos governantes, que, nesse ponto, compartilhavam da mesma ideia que os trabalhadores. Neste caso, podemos interpretar que o discurso da ordem permitia que se estabelecesse um maior espaço de interlocução entre governo e ferroviários.

2.1.1 – “Trezentos cruzeiros! Trezentos cruzeiros!”

No dia 16 de fevereiro, como solicitado pela comissão de greve, chegou a Santa Maria a comitiva composta pelos deputados Leonel Brizola, Adílio Martins Viana e Wilson Vargas da Silveira (todos do PTB), além dos seguintes ferroviários: Clodoaldo Reis, de Porto Alegre, e Bonifácio Fontoura, de Diretor Pestana. Este fato não deixa de evidenciar uma pequena vitória, ao menos política, da categoria, que se negou a ir até a capital e exigiu que uma comitiva

¹¹⁷ Mais detalhes sobre as greves ferroviárias de 1936 e 1945 podem ser encontradas em: JOBIM, op. cit., 2008, e Idem. **Os "homens de aço" na luta por direitos**: a greve ferroviária de 1945 em Santa Maria. Monografia de Especialização. Santa Maria: UFSM-Curso de Especialização em História do Brasil, 2010.

governamental viesse a Santa Maria. No final da tarde, o grupo reuniu-se com os trabalhadores no Largo da Viação e Brizola iniciou seu discurso afirmando que se encontrava disposto a “encontrar uma solução para o angustioso e difícil problema” que viviam os operários. Lembrando a sua atuação em outras greves, salientou que

[...] na minha vida nunca faltei com os meus compromissos para com os trabalhadores. Na Carris, de Porto Alegre, agi com eles, ombro a ombro, em todas as ocasiões. *Sempre achei que a greve é um direito legítimo dos trabalhadores*, porque se não fora a greve, continuariam sempre na mesma situação, uma vez que há situações que as próprias leis não regulam. Afirmam alguns por aí que a greve é ilegal. Que não está regulada na Constituição. Mas, esses esquecem que, *antes das leis regularem, são os costumes que regem os atos das sociedades*. A esses que combatem os meios dos trabalhadores protestarem, quero dizer que devem lembrar-se das aperturas em que vivem os trabalhadores. [...] Todos estão vendo que [...] a economia do Rio Grande ainda depende da velha Viação Férrea, e que este sistema nervoso do nosso estado só pode funcionar desde que conte com o braço e a inteligência dos trabalhadores que constituem os nossos quadros. *Apelo para que haja ordem*, que haja, sobretudo, respeito entre todos. Porque só assim conseguiremos tirar uma resultante dos nossos trabalhos [grifo nosso].¹¹⁸

Este trecho mostra o posicionamento público de um dos grandes expoentes do PTB em relação às greves.¹¹⁹ Durante a enxurrada de paredes que tomou conta do estado em 1945, Alberto Pasqualini havia assumido uma posição muito semelhante em artigo publicado no *Correio do Povo*.¹²⁰ Embora várias vezes não passasse de simples retórica, a compreensão de alguns políticos do PTB de que as greves, mesmo que “fora da lei”, eram um direito dos trabalhadores, permitia que muitos desses vissem no Partido, ou em alguns políticos da sigla, aliados importantes em determinados momentos. Segundo Maria Celina D’Araújo,¹²¹ na década de cinquenta o PTB passou a participar de forma mais ativa dos movimentos grevistas competindo - e algumas vezes aliando-se - com o PCB, atuando como mediador no plano

¹¹⁸ *A Razão*, Santa Maria, 17 mai. 1951, p. 4 e 6.

¹¹⁹ Neste momento, Brizola cumpria seu segundo mandato como deputado estadual pelo PTB. Na primeira vez foi eleito para o período de 1947 e 1951, e na segunda ocupou o cargo entre 1951 a 1955.

¹²⁰ Em um trecho do artigo podemos observar essa semelhança: “Uma razão única, que é a necessidade de viver, induz os trabalhadores ao uso desse recurso extremo [a greve] e um único direito invocam eles, direito que não é simples criação legal e que, por isso mesmo, nenhuma lei pode suprimir, porque decorre da própria natureza: o direito de viver”. PASQUALINI, Alberto. A lição das greves. *Correio do Povo*. Porto Alegre, 8 abr. 1945, p. 4.

¹²¹ D’ARAÚJO, op. cit., 1996, p. 99.

governamental. Na sua visão, esse papel foi um dos elementos responsáveis pelo grande sucesso conquistado pela agremiação partidária.

Outro ponto que devemos ressaltar é a ideia de ordem que também está presente na fala de Leonel Brizola. Como destacamos anteriormente, o discurso ordeiro parecia funcionar como um ponto de convergência entre os representantes do poder público e os líderes da greve.

Apesar do pedido de ordem e de respeito, os debates entre a comitativa governamental e os ferroviários não foi muito tranquilo. Depois de Brizola, falou o porta-voz dos grevistas, Aristides Severo Oliveira, acompanhado pelo som de uma exigência entoada em uníssono pela multidão de ferroviários: “Trezentos cruzeiros! Trezentos cruzeiros!”.¹²² Oliveira salientou que três dos quatro pontos da pauta de reivindicações já haviam sido atendidos, a saber, a aprovação do abono, a não-perseguição aos grevistas e o pagamento dos dias de greve. Faltava ainda os Cr\$ 300,00, que, de acordo com os representantes do governo, o estado do Rio Grande do Sul não tinha condições de pagar. Os deputados Wilson Vargas da Silveira (PTB) e Adílio Martins Viana (PTB) não conseguiram terminar seus discursos em função das vaias dos operários ali reunidos. Sem solucionar o problema, a comitativa voltou a Porto Alegre e Brizola afirmou estar saindo de Santa Maria com a consciência do dever cumprido. Enquanto isso, as cidades de Cacequi e Rio Grande aderiam à greve.

Às 20 horas do mesmo dia 17 de maio, “um numeroso grupo de grevistas tentou entrar no recinto daquela repartição [um dos prédios onde estavam integrantes da chefia da Viação Férrea] a fim de solicitar a retirada dos elementos que lá se encontravam”. De acordo com o jornal *A Razão*, Napoleão Figueira, inspetor da repartição, “procurou embargar os passos dos grevistas, tendo, nessa ocasião, sacado do revólver que trazia à cintura e disparado um tiro para o ar”.

Em relação a este acontecimento é interessante observar que muitos cargos de chefia passaram a ser ocupados por engenheiros, desde a chamada “Reforma de 1942”. Segundo Silvana Grunewaldt, a partir deste ano a empresa passou a privilegiar o ingresso de profissionais saídos das escolas técnicas mantidas por ela. Com a crescente exigência de preparo técnico, os antigos mestres, que antes comandavam as oficinas e construíam suas carreiras

¹²² *A Razão*, Santa Maria, 17 mai. 1951, p. 4

dentro da Viação Férrea, foram sendo substituídos por engenheiros egressos diretamente das referidas escolas técnicas. Assim, a distância entre os trabalhadores e alguns setores da chefia da Viação aumentou significativamente, gerando conflitos e descontentamento entre eles, tal como este que acabamos de descrever.¹²³

No final da página do jornal, três notas sobre a greve foram publicadas. A primeira foi do governador, pedindo que os operários retornassem ao serviço o quanto antes. De antemão, a circular ainda afirmava que o estado, dentro da lei, não tinha como conceder aumento algum, além do já aprovado no abono. E acrescentava: “Dentro da ordem, do trabalho e da disciplina, [o governo] está pronto a estudar as reivindicações, porém, no regime de greve, não considerará as reivindicações, mas, sim, hostilidade ao governo”. A nota dos ferroviários dizia que a Comissão vinha mantendo entendimentos com os deputados Leonel Brizola, Wilson Vargas da Silveira e Adílio Viana “procurando uma solução conciliatória que venha atender as reivindicações dos ferroviários”.¹²⁴ Já a terceira publicação foi uma moção de solidariedade proposta pelo vereador Jorge Achutty Mottecy (futuro advogado da COOPFER, e vereador pelo PSP)¹²⁵ e aprovada de forma unânime na Câmara Municipal. Além de seu autor, os vereadores signatários foram Waldemar Rodrigues da Silva (ferroviário, PTB), Luciano Martins de Castro (ferroviário, PTB), Luiz Ferretti (ferroviário, PTB), Josué Piccini (ferroviário, PSD), Luiz Bolick (engenheiro, PSD), Antônio Correa (contabilista, PSD), Rubens Correa Krob (escriturário da VFRGS, PSD), Antônio Abelin (contador, PSD), João Manuel Athayde (advogado, PL), Antônio Lozza (comerciante, PSD), Floriano Rocha

¹²³ GRUNEWALDT, Silvana. Reorganização do trabalho para o Modelo Taylorista na Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS). **Revista Latino-Americana de História**. Edição Especial. Lugares da História do Trabalho. Vol. 1, nº. 3. Março de 2012, p. 151.

¹²⁴ *A Razão*, Santa Maria, 17 mai. 1951, p. 6.

¹²⁵ Jorge Achutti Mottecy foi vereador por duas vezes em Santa Maria. No seu primeiro mandato exerceu o cargo pelo Partido Social Progressista (PSP), entre 1947 e 1951. Reeleito, desta vez pelo Partido Socialista Brasileiro (PSB), ocupou a cadeira de vereador entre 1951 e 1955. No período de ilegalidade do PCB, os dois partidos citados passaram a abrigar políticos de esquerda, dentre os quais Mottecy teve grande destaque. Diorge Konrad, em artigo publicado no jornal *A Razão*, destaca que Mottecy abrigava o “Cavaleiro da Esperança” Luiz Carlos Prestes em sua residência, quando este visitava Santa Maria. KONRAD, Diorge Alceno. Jorge Mottecy: o vereador de Prestes. *A Razão*. A Razão e História. Santa Maria, 28. mar. 2005, p. 2.

(médico, PSD), Getúlio Mário Zanchi (militar, PSD) e Manuel Vitorino de Oliveira (comerciante, PTB).¹²⁶

Analisando esta nominata, podemos perceber a grande quantidade de vereadores ferroviários eleitos pelo PTB, indicando a força que a sigla possuía entre os membros da categoria. Entretanto, a ligação de alguns ferroviários com o trabalhismo não impedia que outras agremiações partidárias manifestassem seu apoio ao movimento grevista e contassem com membros da categoria em seus quadros, pois em função da forte presença de famílias ferroviárias na cidade, colocar-se em posição contrária às reivindicações da categoria provavelmente era considerada uma estratégia política equivocada do ponto de vista eleitoral. Tal questão explica em parte o apoio pluripartidário recebido pelos ferroviários durante a greve. Por outro lado, essa ampla base de sustentação política funcionava para a categoria como um importante instrumento de legitimação de suas reivindicações.

2.1.2 - As divergências entre os trabalhistas e a violência policial

O movimento grevista repercutiu também na Assembleia Legislativa. Chegando a Porto Alegre, Brizola ocupou a tribuna para fazer uma exposição sobre as negociações com os ferroviários e, no final do seu relato, acusou o deputado pessedista José Marques da Rocha de ser o “autor intelectual do movimento”. O deputado trabalhista ainda afirmou que Marques da Rocha realizou reuniões em sua residência com os chefes dos departamentos ferroviários para articular a greve. Defendendo-se, o acusado pediu que Brizola provasse o que havia dito.¹²⁷

Provocando os trabalhistas da bancada, o deputado udenista Alcides Flores Soares se manifestou da seguinte forma sobre a greve:

Eu não sou governo e nem tenho a obrigação de, como sismógrafo sensível, registrar as reivindicações e os anseios dos trabalhadores do governo. Mas este governo que se declara *lídimo representante dos trabalhadores*, que sempre *sintoniza* com os trabalhadores, ele tinha o dever, a obrigação de sentir quais os anseios e quais

¹²⁶ Informações obtidas em: CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. **Anais**. Santa Maria, 1959. Cabe ressaltar que os vereadores citados foram eleitos no pleito de 1947. Os novos vereadores iriam assumir somente no dia 1º de novembro de 1951.

¹²⁷ *Diário do Estado*, Santa Maria, 18 mai. 1951, p. 1.

reivindicações dos trabalhadores ferroviários do Rio Grande do Sul. A greve, entretanto, prova o contrário, isto é, o descontentamento dos ferroviários obrigados a lançar mão da arma da greve contra o governo que é o empregador [grifo nosso]¹²⁸.

Esta fala nos permite perceber as armadilhas que o discurso trabalhista colocava aos seus enunciadores, pois ao mesmo tempo que abria espaço para exigências dos trabalhadores (ao se colocar em *sintonia* com os mesmos), permitia que representantes de outros partidos o criticassem pelo não atendimento das demandas operárias, contrariando a posição de interlocutor privilegiado que o próprio PTB pretendia ocupar em relação aos interesses da classe trabalhadora. Mas as discussões na Assembleia sobre quais seriam os “culpados” pela greve não pararam aqui.

Em outra sessão, mesmo sem participar diretamente do movimento, o deputado estadual petebista Croacy de Oliveira, em um longo discurso publicado pelo jornal *A Razão*, rebateu a acusação que o seu colega de partido Wilson Vargas da Silveira havia lhe feito de que ele teria sido o “instigador”, o “fomentador”, o “autor intelectual” da mobilização paredista. Oliveira argumentou em sua defesa que “as causas da greve foram múltiplas e entre elas não se encontra a ação ou a missão desta Assembleia. Este movimento já se vinha articulando há mais de oito meses”.¹²⁹

Passadas as discussões a respeito de a quem cabia a instigação do movimento paredista, no dia seguinte *A Razão* estampou em sua contracapa a seguinte frase: *Final dramático da Greve!* Assim, no dia 17 de maio, três dias depois de iniciada, encerrou-se a paralisação. Analisando-se as manchetes do jornal nos dias anteriores, não há indícios de iminente acordo entre governo e trabalhadores. Curiosamente, no dia seguinte, tudo estava aparentemente resolvido. Porém, o incidente que envolveu o grupo de grevistas que tentou entrar na repartição onde estavam integrantes da chefia da Viação Férrea, na noite anterior à decretação do término da greve, indica que o “final” do movimento não foi tão simples quanto parece, revestindo-se de um caráter “dramático” como pontuou o periódico.

Embora não saibamos detalhes do acontecido, em alguns trechos de suas reportagens *A Razão* cita a existência de grevistas “exaltados”, sem dar

¹²⁸ ANAIS da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul. Maio de 1951. Vol. 52, p. 367.

¹²⁹ *A Razão*, Santa Maria, 27 mai. 1951, p. 8.

maiores explicações sobre quem seriam estes. Somente após o acordo final, o jornal forneceu pistas sobre a divisão existente entre os próprios ferroviários. Na edição de 18 de maio, foi divulgado que “a fuzilaria na Passagem do Depósito da Viação Férrea foi grande, mas não houve mortos nem feridos”. A partir daí aparecem detalhes sobre a “saraivada de tiros de fuzil, fuzil-metralhadora, revólver e bombas de gás, manejados por pessoal do 1º Regimento de Cavalaria da Brigada Militar e pela própria polícia civil”.¹³⁰

Segundo a reportagem, o conflito teve início quando alguns ferroviários começaram a voltar aos seus postos de trabalho, após a publicação de uma nota assinada pelo diretor interino da ferrovia gaúcha, João Correia Pires. Nela, Pires ameaçava os trabalhadores dizendo que “se não ocorrer nenhum entendimento com os que se conservarem irredutíveis, caberá, então, a adoção de medidas oportunas, com o intento de restabelecer a normalidade dos serviços”.

Logo depois, informa-se que, no Depósito e nas Oficinas do Quilômetro 3, a greve havia sido “furada” por um grupo de operários e, no começo da tarde, alguns trens já estavam sendo abastecidos para partirem de Santa Maria. Nesse contexto, outros ferroviários, contrariados com a volta ao trabalho de determinados funcionários da empresa, reuniu-se nos morros próximos à Rua Visconde Ferreira Pinto, onde estavam diversas locomotivas, e exigiu dos colegas que mantivessem a paralisação. Os morros pareciam um lugar seguro para se esconder da polícia, que chegava para dar proteção àqueles que queriam retornar ao trabalho.

A escolta da Brigada Militar, armada com “fuzis e baionetas”, sob o comando do tenente João Álvaro Machado e do delegado da polícia civil, Galeão Xavier de Castro, apareceu para “garantir a liberdade daqueles que desejassem regressar ao trabalho”, bem como impedir que “a massa de ferroviários postados no alto da barranqueira, tentasse invadir o recinto das oficinas”. Após gritos e vaias dos grevistas aos não-grevistas, e a chuva de pedras lançadas contra a Brigada Militar, o delegado Xavier de Castro, “com o auxílio de seus comandados, galgou o barranco e investiu contra os ferroviários enraivecidos, fazendo com que os mesmos se afastassem da margem do barranco aludido”. O clímax do enfrentamento se deu quando um guarda

¹³⁰ Idem, 18 mai.1951, p. 6.

chamado Ariston tentou utilizar uma pistola lança-gases contra os manifestantes, a qual acabou emperrando. “Risadas debochadas e palavrões impúblicáveis se seguiram à tentativa fracassada do guarda mencionado”, afirmou o periódico.

Quando soou o apito das 17 horas, indicando que todos deveriam voltar ao trabalho definitivamente, as vaias à polícia se tornaram mais fortes entre os grevistas. No instante em que a locomotiva 225 se colocou em movimento, passando próximo do barranco onde estavam os manifestantes, uma torrente de pedras caiu sobre sua cabine. Mesmo assim, os não-grevistas continuaram com a manobra, saindo ilesos do episódio. A Brigada, respondendo ao ataque, atirou diversas vezes contra o grupo de grevistas, que, aos poucos, foi se reduzindo.

Como as vaias continuaram, os brigadianos iniciaram a perseguição aos ferroviários, encurralando muitos deles na Praça Cristóvão Colombo. De acordo com o jornal, no final das contas, não houve feridos durante os protestos. A partir de então, todos os pontos da Viação Férrea foram guarnecidos, inclusive as ruas adjacentes, com o objetivo de afastar qualquer possibilidade de que os “exaltados e provocadores” - como os denominou o periódico local - interferissem na vontade daqueles que queriam retornar às suas atividades. Durante a noite, forças do Exército Nacional foram mobilizadas para “restabelecer completamente a ordem”.¹³¹

Sobre a relação da polícia com os ferroviários, Alexandre da Cruz, ferroviário aposentado, relata em suas memórias, publicadas no ano de 2004, que:

A classe muito sofreu [...] Chegaram a colocar dezenas de brigadianos a cavalo correndo na frente das locomotivas, para darem cobertura a pelegos, que pretendiam furar as greves e puxar os trens [...] os grevistas ficavam em cima do barranco e lá embaixo era o depósito de máquinas [...] a brigada lá embaixo e os ferroviários em cima rastejando e eles atirando com bala real, os ferroviários deitados atirando pedras para não saírem as locomotivas.¹³²

A semelhança dos eventos que descrevemos com as lembranças de Alexandre Cruz (não localizadas cronologicamente) são impressionantes. A

¹³¹ *A Razão*, Santa Maria, 18 mai. 1951, p. 4.

¹³² CRUZ, Alexandre, 2004, p. 27, *apud* FLORES, op. cit., 2009, p. 186

violência da atuação policial – evidenciada tanto nos textos do jornal quanto nas recordações do ferroviário – nos leva a questionar os discursos que destacavam recorrentemente a ordem dos movimentos paredistas levados a cabo pelos ferroviários. Ao menos neste episódio, o que se viu foi algo totalmente diferente, tanto por parte de alguns grevistas, como dos integrantes da força pública. Compreende-se, então, que o discurso ordeiro, sempre relacionado a uma suposta “tradição”, era um artifício muito mais retórico do que a expressão de algo concreto, que servia como instrumento de diálogo entre as partes envolvidas nos movimentos grevistas. As mobilizações da categoria, em função de sua expressividade numérica e de sua capacidade de organização, geravam muitos discursos em favor da ordem, pois, dependendo das proporções assumidas pelos movimentos, esses poderiam trazer prejuízos incalculáveis para aqueles que comandavam o estado.

Outro ponto a ser destacado são as diferenças que se manifestaram entre os ferroviários durante a greve. O constrangimento imposto pelos representantes do governo e pela direção da ferrovia fez aflorar distintas posições, evidenciando que havia trabalhadores preocupados com a continuidade do movimento, enquanto outros preferiam voltar ao trabalho no momento em que os ânimos se exaltaram. Assim, embora diversos movimentos grevistas encabeçados por ferroviários tivessem como marca principal a união da categoria¹³³, em alguns, como neste que analisamos, verifica-se que havia entendimentos e atitudes distintas entre eles. Dentre os que retornaram ao trabalho, um campo diverso de possibilidades pode ter influenciado na sua decisão, tais como as ameaças do governo, a violência policial ou mesmo interesses individuais.¹³⁴

Em um trecho curioso, publicado pelo *A Razão*, podemos ver de modo mais claro os motivos que levaram certos ferroviários a retomarem suas atividades. Alguns operários, quando questionados pelo periódico se não tinham medo de represálias dos colegas,

¹³³ Em estudos anteriores realizados pelo autor deste trabalho sobre as greves de 1936 e 1945 na cidade de Santa Maria, foi possível verificar que, do começo ao fim dos movimentos, a posição assumida pelas comissões de greve praticamente não foi questionada por minorias descontentes, denotando a capacidade de articulação e a unidade dos trabalhadores nestes eventos. É bem provável que existissem diferenças de pensamento entre os grevistas, mas essas não ficaram evidentes como na greve de 1951. Cf. JOBIM, op. cit., 2008; 2010.

¹³⁴ Sobre o conceito de campo de possibilidades, ver: VELHO, Gilberto. **Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

[...] responderam-nos, muito bem-humorados aqueles que na gíria dos próprios ferroviários são chamados “carneiros” por terem “furado” a parede: - Moço! Somos nada mais, nada menos, que um grupo de trabalhadores que está atendendo ao apelo do governador Ernesto Dorneles. *Somos ‘carneiros’, mas não somos comunistas*, esta é a verdade! [grifo nosso].¹³⁵

Como se percebe, a justificativa dada pelos operários ao jornal para a volta ao trabalho foi o pedido do governador Ernesto Dorneles, o qual já havia manifestado, através de Leonel Brizola, que não se recusava a tratar com os trabalhadores, desde que esses retomassem suas atividades. No exemplo, o claro apoio político ao governador trabalhista parece ter determinado, ao menos publicamente, que esses operários voltassem ao trabalho. Eles preferiam atender ao apelo do governo e ganharem a alcunha pejorativa de “carneiros” do que serem considerados comunistas, o que, naquele contexto, poderia ser algo perigoso, já que esses eram considerados um perigo iminente à ordem social¹³⁶. Afinal,

[...] Os ‘comunistas’ constituíam uma parcela diminuta, porém, geralmente eram os que estavam à frente dos movimentos paredistas ou polêmicas de ordem profissional. [...] No dizer do ferroviário aposentado Telmo Douto Menezes, “nessa época, os taxados de comunistas eram os que trabalhavam pelo interesse da classe ferroviária”.¹³⁷

Em relação aos políticos trabalhistas, apesar da aparente posição de diálogo, verificamos que intimidações de sua parte também ocorreram, como quando dirigentes da Viação afirmaram que o governo enxergava a

¹³⁵ *A Razão*, Santa Maria, 18 mai. 1951, p. 4.

¹³⁶ Desde a Revolução Russa de 1917, o discurso anticomunista tomou corpo entre os governantes no Brasil. Especialmente a partir da chegada de Vargas ao poder, os comunistas foram sistematicamente associados a imagens diabólicas, reproduzindo, assim, um discurso com fortes elementos cristãos. Sobre isso ver: RODEGHERO, Carla Simone. **O diabo é vermelho**: imaginário anticomunista e Igreja Católica no Rio Grande do Sul. (1945-1964). Passo Fundo: EDIUPF, 1998. Em 1945, com a legalização do PCB, o partido tornou-se uma nova alternativa de engajamento político. Devido a esse crescimento, o PCB teve seu registro cassado em 1947, e muitos de seus militantes foram perseguidos (D’ARAÚJO, op. cit., 1996, p. 47). Um exemplo foi o caso do ferroviário comunista Mathias Salathiel Fernandes, que em fevereiro de 1951 foi preso na cidade de Santana do Livramento, ao desembarcar na estação ferroviária local, sem que para isso existisse justificativa declarada (FLORES, op. cit., 2009, p. 185). Na tentativa de combater a influência do “perigo vermelho” entre os ferroviários, alguns operários anticomunistas chegaram a fundar um jornal denominado “Informação Ferroviária”, editado em Santa Maria e dirigido por Neves Gerson da Gama. Mais detalhes em FLORES, idem, p. 155.

¹³⁷ FLORES, op. cit., 2009, p. 145. As entrevistas dos dois ferroviários aposentados que serão abordadas no último capítulo reafirmam a noção de que geralmente eram os “comunistas” que iniciavam as greves da categoria.

continuação da greve como uma hostilidade ao poder público, ou então que seriam tomadas as “medidas cabíveis”, caso a greve prosseguisse.

Essa relação próxima, porém instável, entre ferroviários e trabalhistas teve mais um episódio elucidativo, que foi noticiado somente quando o movimento já havia terminado. A comissão de greve chegou a enviar o seguinte telegrama a Getúlio Vargas, apelando ao Presidente para que atendesse suas reivindicações:

Os ferroviários de Santa Maria, em greve pacífica desde a manhã do dia 15, vêm formular um veemente apelo a vossa excelência no sentido de conhecer a nossa situação. Reconhecendo a difícil situação financeira do Estado, torna-se indispensável que o governo atente para a situação aflitiva em que nos encontramos diante do crescimento constante do custo de vida. Pedimos vossas providências, porque vossa excelência, em todas as horas, sempre soube compreender as angústias das classes trabalhadoras.
A comissão.¹³⁸

Este telegrama revela uma interessante estratégia da comissão, que se utilizou da imagem construída sobre Vargas, a qual o apresentava como um político que estava ao lado do operariado por ter legalizado os direitos trabalhistas.¹³⁹ Mais do que isso, a legitimidade dessa ação parecia respaldada pelo próprio presidente, pois durante um comício em Santa Maria, realizado durante a campanha presidencial de 1950, o então candidato declarou diretamente aos ferroviários que “se a soberania popular me conduzir à presidência da República, podeis ter certeza de que apoiarei todas as vossas justas reivindicações”.¹⁴⁰ Portanto, como se pode notar, apesar do telegrama ter sido enviado no último dia de greve, foi uma ação provida de muitos significados.

Após 1945, com a volta do multipartidarismo, pode-se perceber que houve tentativas por parte dos ferroviários de angariar apoio das mais diversas correntes políticas que se constituíram nesse período.¹⁴¹ Em sua estratégia, os trabalhadores recorreram à direção da Viação Férrea, exigindo que uma

¹³⁸ *A Razão*, Santa Maria, 18 mai. 1951, p. 6.

¹³⁹ LEVINE, Robert. **Pai dos pobres?: o Brasil e a Era Vargas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 95.

¹⁴⁰ AGOSTINI, Lenir Cassel. **A política varguista e peronista e sua percepção em nível local** (Santa Maria-Brasil e Santa Fé-Argentina). Dissertação de Mestrado. Santa Maria: MILA/UFMS, 2003, p. 86.

¹⁴¹ Revendo a listagem de vereadores da legislatura de 1947 a 1951, verificamos que dos seis políticos ligados à categoria, três eram do PTB (Luciano Martins de Castro, Luiz Ferreti e Waldemar Rodrigues da Silva), dois do PSD (Rubens Correa Krob e Antônio Abelin) e um do PSP (Jorge Mottecy).

comissão de deputados se deslocasse até a cidade para ouvir suas reivindicações, no que foram atendidos. Além disso, movimentaram a Câmara Municipal, conseguindo que a Casa, de forma unânime e pluripartidária, se manifestasse a favor de suas solicitações e de sua mobilização, e encaminharam notas e telegramas ao governador do estado, Ernesto Dorneles, e ao Presidente da República, Getúlio Vargas, denotando o alto grau de articulação da categoria e também o conhecimento que seus representantes possuíam dos canais de interlocução no campo político.

Encerrado o movimento grevista, o jornal *A Razão* elogiou o comportamento da comissão de greve, afirmando que essa serviu de ponto de contato entre os operários e os parlamentares sem “trair nenhuma das facções: levou até os representantes do governo o pensamento dos grevistas e transmitiu, sempre com fidelidade, o pensamento do governo aos paredistas”. Também louvou a atuação da polícia, afirmando que o delegado Xavier de Castro agiu corretamente: “não se pode confundir liberdade de ação com abuso de confiança, com agitação, com balbúrdia e algazarra, como entendiam certos ferroviários que ontem [...] desprezavam a liberdade de ação a que tinham direito seus companheiros cognominados ‘carneiros’”.¹⁴²

Da parte dos ferroviários, a greve foi encerrada com a seguinte nota:

A comissão ferroviária mediadora da greve comunica aos seus companheiros de trabalho de Santa Maria e à população em geral que, depois de longos estudos, conjuntamente com a comissão parlamentar, não foi possível chegar a uma conclusão definitiva diante do impasse existente entre a reivindicação formulada de um aumento de Cr\$ 300,00 e a absoluta impossibilidade financeira do Estado que, por sua parte, embora com boa vontade, tem de se ater às leis existentes.

Outrossim, à comissão cumpre o dever de louvar a comissão de parlamentares constituída pelos senhores Leonel Brizola, Adílio Martins Viana e Vilson Vargas da Silveira, pela forma com que agiu em relação à classe ferroviária. Santa Maria, 17 de maio de 1951. Ass. Juvenil Antônio da Silva, Arcelino Silva de Almeida, Osmar Lima, Jorge Fernandes Pantoja, Adão Marques da Rosa, José Calazoni Barcelos, Aristides Severo Oliveira, Francisco Kurtz, José de Moraes Fernandes, Noly Costa Monteiro e José Maria Santos.¹⁴³

Na nota podemos verificar a valorização da atuação de alguns deputados, o que acabava por reforçar o prestígio dos políticos trabalhistas

¹⁴² *A Razão*, Santa Maria, 18 mai. 1951, p. 4.

¹⁴³ *Idem*, *loc. cit.*

entre a categoria, pela forma como se colocaram diante da greve. De outro lado, evitando maiores atritos com o governo, parece ter existido uma espécie de “reconhecimento” dos autores da nota de que o estado não tinha condições de pagar aquilo que os ferroviários exigiam. Contudo, apesar dessa atitude conciliadora de parte da comissão, a contrapartida não aconteceu, pois a promessa do governo de não perseguir operários envolvidos na greve acabou não se confirmando nos meses que se seguiram. Em um ofício enviado pelo vereador Mathias Salathiel Fernandes às autoridades estaduais, o líder ferroviário protestou “contra as constantes remoções que estão se processando na Viação Férrea por motivos políticos”.¹⁴⁴ Em outra correspondência, Fernandes solicitou a responsabilização do Diretor da Viação Férrea por acusar alguns ferroviários de “agitadores comunistas e grevistas”.¹⁴⁵

2.1.3 - As conquistas do movimento e a tentativa dos “assalariados de Moscou”

Mesmo não atingindo seu objetivo principal, a greve rendeu discretas conquistas à categoria, como o pagamento dos dias de greve e a confirmação do abono aprovado no dia 15 pela Assembleia Legislativa. Entre os resultados ficaram ainda o compromisso assumido pela comissão de deputados de lutar pela incorporação definitiva do abono aos vencimentos e de promover estudo de reclassificação dos cargos e funções da Viação Férrea, em conjunto com a Comissão de Greve; a aprovação dos novos estatutos dos servidores da ferrovia; a demissão do chefe geral da Viação Férrea, Rodolfo Dagnino¹⁴⁶; e, juntamente com o governo federal, o congelamento de preços dos produtos da Cooperativa devido ao alto custo de vida.

Mas as mobilizações não cessaram por aí, como veremos a partir de agora. No dia 25 de dezembro, um novo movimento paredista iniciou na Viação Férrea. O *Correio do Povo* e os Boletins do Serviço de Informações do DOPS revelam acontecimentos que em nada lembram os festejos de Natal. Muito pelo

¹⁴⁴ CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 1º out. 1951.

¹⁴⁵ Idem. Ofício do vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 17 dez. 1951.

¹⁴⁶ A partir de então, os ferroviários se mobilizaram para trazer de volta o Coronel José Diogo Brochado da Rocha ao comando da Viação, mas quem acabou assumindo foi o diretor Pérsio Reis.

contrário, a data ficou marcada pela morte trágica do ferroviário grevista Francisco Gonçalves de Souza.

Segundo os relatórios da polícia, a greve foi organizada pela Coligação dos Ferroviários e levada a cabo pela direção comunista do núcleo ferroviário local. Às 10 horas do dia 24 de dezembro, exigindo o pagamento de um abono de natal, os ferroviários Procópio Farinha, Sebastião Ricardo Machado, Valeriano Araújo e Alcides Rodrigues deram início ao movimento. Estes operários eram assim definidos pelo responsável pelo serviço de informação: “todos comunistas confessos e agitadores pertencentes aos quadros do extinto PCB, no seu movimento clandestino e subversivo”¹⁴⁷. Após ser informado do evento, o delegado Oscar Klein dirigiu-se até os distritos de Porto do Conde e Butiá - extremos da estrada de ferro Jacuí - para tentar abortar o movimento grevista, mas não obteve êxito em um primeiro momento.

No dia de Natal, às 22 horas, o ferroviário não-grevista Ulisses Rodrigues, apoiado e protegido por policiais da Brigada Militar, decidiu partir com a locomotiva que estava parada na estação de Butiá, mas verificou que a linha encontrava-se obstruída pela colocação de cadeiras e bancos, bem como pela presença de elevado número de grevistas, mulheres e crianças, além do que as engrenagens do veículo estavam impedidas de serem acionadas pela colocação de pedaços de ferros e pedras no seu mecanismo. Ao tentar afastar os grevistas e familiares da linha, que não deixavam o trem partir, o comandante da patrulha acabou empurrando dois ferroviários, gerando uma briga entre policiais e trabalhadores¹⁴⁸.

Em meio ao conflito, tiros foram disparados e pedaços de ferro foram utilizados, sendo o sargento Manoel Abadie atingido por um golpe na cabeça e o soldado Getúlio Barboza sofrido um tiro na perna¹⁴⁹. Como resposta, os policiais atiraram contra os manifestantes, dispersando-os do local. Após a fuga dos ferroviários, o local foi fortemente guarnecido e a força policial tratou de ir à caça dos líderes do movimento, cercando a região.

¹⁴⁷ Boletim nº 49, de 31 de dezembro de 1951. APERJ. Fundo DOPS, Série Estados, Sessão 19-D, Caixa 611, p. 784. Sobre os documentos do DOPS, Alexandre Fortes e Antônio Negro destacam que há uma lógica totalitária por trás da própria noção de ordem política e social, que interpreta qualquer dissonância ou novidade na dinâmica da sociedade como algo suspeito ou como um desvio. Mais detalhes podem ser analisados em: FORTES, Alexandre; NEGRO, Antonio Luigi. Esquerda e direita: fontes nacionais para a história social. *Métis: história e cultura*, v. 3, nº 5, jan./jun. 2004, p. 12

¹⁴⁸ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 27 dez. 1951, p. 14.

¹⁴⁹ Boletim nº 49, de 31 de dezembro de 1951. APERJ. Fundo DOPS, Série Estados, Sessão 19D, Caixa 611, p. 783-785.

Segundo o jornal *Correio do Povo*, os grevistas mantiveram-se toda a noite escondidos, negando-se à rendição, mas, na manhã do dia 26, os manifestantes anunciaram que iriam se entregar uma vez que o ferroviário Francisco Gonçalves de Souza havia falecido por falta de atendimento médico, após ser atingido por um tiro disparado pelos policiais na noite anterior¹⁵⁰.

Para acentuar o caráter trágico daquela noite de Natal, ao final dos acontecimentos não foram presos os autores do disparo, mas sim um grupo de ferroviários acusados de *omissão de socorro*: Manoel Faustino da Silva, João Adão Ferreira e João Pereira dos Santos. Assim teve fim a tentativa frustrada daqueles ferroviários de conquistar o abono de natal. Estava ali mais uma prova da lógica violenta da ação policial gaúcha, que, na prática, colocava em xeque (ou no mínimo tensionava) a tentativa dos governantes trabalhistas de se autoproclamarem como defensores dos interesses operários.

No dia 26 de dezembro, como resposta à morte do ferroviário, dois operários tentaram dar continuidade ao movimento grevista. O jornal *A Razão* informou que a paralisação, comandada pela Coligação dos Ferroviários, fracassou muito mais pela negativa dos ferroviários de se declararem em greve do que propriamente por qualquer ação policial:

Elementos declaradamente comunistas resolvidos a uma atitude extrema, instigaram operários para que às 8 horas da manhã dessem o sinal de alarme e imediatamente formassem, com toda a classe, a greve que – segundo os cálculos – muito rapidamente iria atingir os demais núcleos da Viação Férrea. Mas, falharam os planos, os ferroviários mantiveram-se em atividade, compareceu com urgência e eficiência a polícia, tendo a frente o delegado Armino Busse, e a calma voltou a reinar em todos os departamentos de trabalho das oficinas tanto desta cidade quanto do Quilômetro 3.¹⁵¹

O ferroviário comunista e integrante da Coligação Ferroviária Argemiro Santos Rosa¹⁵² chegou a tomar o controle de uma das locomotivas e fez soar o apito às 8 horas da manhã, incitando os outros funcionários a entrarem em greve. Sem apoio dos companheiros, Rosa acabou preso pela polícia. No Quilômetro 3, o ferroviário Valdomiro Leão Lima incentivou outros operários a

¹⁵⁰ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 27 dez. 1951, p. 14.

¹⁵¹ *A Razão*, Santa Maria, 29 dez. 1951, p. 6.

¹⁵² De acordo com os boletins do serviço de informações do DOPS, Argemiro Rosa era um ativo militante comunista dentro da Viação Férrea. Cf. Boletim nº 41, s/d. APERJ, Fundo Estados, DOPS, Sessão 19-D, Caixa 611, p. 703.

aderirem à mobilização após estourar um rojão que serviu de sinal para indicar o início da paralisação. Lima acabou preso pelo delegado Armindo Busse, juntamente com Argemiro Rosa. Busse ainda expediu um mandado para prender os supostos mandantes da greve.

A citada Coligação dos Ferroviários (ou Coligação Ferroviária, como também era conhecida), fundada em 1949, foi uma organização que reuniu interesses de diferentes segmentos de servidores da VFRGS, além de forças políticas variadas que atuavam em prol da categoria, atentando sempre a todo e qualquer acontecimento relacionado aos ferroviários.¹⁵³ A ideia de união de interesses comuns visava a permitir a retomada das mobilizações políticas do grupo profissional, após a abertura pós-Estado Novo.

A presença de comunistas e trabalhistas na Coligação era um fato. Em 11 de dezembro de 1949, por exemplo, foi realizado em Santa Maria o 1º Congresso Estadual Ferroviário, organizado pela Coligação com o objetivo de aglutinar a “classe trabalhadora mais numerosa do Estado”. Após a ocorrência do Congresso, considerado um marco na retomada das lutas políticas da categoria, a polícia agiu drasticamente, prendendo o vereador comunista Mathias Salathiel Fernandes, um dos líderes da Coligação e principal organizador do evento. Jorge Mottecy, vereador pelo PSP, mesmo partido de Fernandes, enviou ofício à Câmara local denunciando a prisão deste e de outros ferroviários, que teriam sofrido violência física pelo “salvado do nazismo, que é Oscar Klein”.¹⁵⁴

Em 22 de dezembro de 1951, durante um comício da União Popular e Democrática pela Paz e contra a Carestia, Clóvis de Moraes Rodrigues, ferroviário removido de Santa Maria para Montenegro por motivos políticos (pois, era comunista),¹⁵⁵ e o deputado estadual trabalhista Croacy de Oliveira,

¹⁵³ FLORES, op. cit., 2009, p. 183, 189.

¹⁵⁴ CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do vereador Jorge Mottecy. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 26 dez. 1949. Klein era delegado do DESSEPS (Departamento de Ordem Política e Social do Estado do Rio Grande do Sul) e já havia tentado coibir o comício de abertura do evento promovido pela Coligação dos Ferroviários. CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 23 Nov. 1949.

¹⁵⁵ Diversos boletins do DOPS informam sobre a militância comunista de Clóvis Moraes Rodrigues. Ver, por exemplo: Boletim nº 43, de 30 de setembro de 1951. APERJ. Fundo DOPS, Série Estados, Sessão 19-D, Caixa 611, p. 680.

tradicional aliado da categoria, encorajaram os ferroviários, através de seus discursos, a se unirem na Coligação dos Ferroviários.¹⁵⁶

Como se pode intuir, a Coligação funcionava como um pólo agregador de distintas correntes ideológicas que tinham como objetivo central lutar por reivindicações relacionadas à categoria, incluindo tanto trabalhistas como comunistas, entre outros, em suas fileiras. Portanto, a interpretação feita pelo jornal *A Razão* de que a greve fracassada poderia estar ligada a alguma articulação da Coligação pode ter fundamento.

A repercussão da frustrada segunda greve de 1951 teve prosseguimento. Antes da tentativa de eclosão do movimento, como já foi mencionado, o vereador Mathias Salathiel Fernandes havia encaminhado ao governo estadual um ofício protestando contra as constantes remoções que vinham se processando na Viação Férrea após a greve de maio, e criticando a realização de eleições internas na Viação Férrea em hora de expediente para a escolha de candidatos a vereadores pelo PTB.¹⁵⁷

Em resposta ao pedido de explicações do governador Ernesto Dorneles, o secretário de Obras Públicas do Rio Grande do Sul, Aníbal di Primio Beck, afirmou que:

[...] realmente tem havido remoções nos departamentos de mecânica, via permanente e transporte, no entanto, nenhuma o foi por motivo político, como, inconvenientemente, é dito pelo Sr. Presidente da Câmara de Vereadores de Santa Maria. Esta Diretoria, outrossim, repele os termos com que aquela presidência afirma que nas horas de expediente se faz política dentro e fora do recinto das oficinas, pois, o ferroviário, cômscio como sempre de seus deveres para com a coletividade rio-grandense, tem procurado mais restaurar o material rodante, de tração e via permanente, do que se dedicar às atividades que se lhe quer emprestar no mencionado ofício. O que o ferroviário tem feito para que reine a normalidade nos serviços da Viação Férrea e haja reação na produção que lhe está afeta, é reprimir as constantes convulsões que elementos extremistas têm procurado provocar em Santa Maria, como sucedeu ainda em 26 de dezembro do ano findo, quando *agitadores assalariados de Moscou* pretenderam deflagrar um movimento comunista naquele importante núcleo ferroviário, que teria sido de graves reflexos para a economia rio-grandense [...] [grifo nosso].¹⁵⁸

¹⁵⁶ *A Razão*, Santa Maria, 27 dez. 1951, p. 6.

¹⁵⁷ CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 17 dez. 1951.

¹⁵⁸ CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Secretário de Negócios das Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul, Aníbal di Primio Beck. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 20 mar. 1952. Alexandre Fortes transcreve em seu livro *Nós do Quarto Distrito*, um depoimento à polícia do comunista Ofir Vallis Pinheiro, diretor do jornal *Tribuna Gaúcha* em 1949, no qual

Apesar da união propiciada pela Coligação dos Ferroviários, uma tensa disputa política entre trabalhistas e comunistas aparece delineada no texto acima. O secretário Aníbal Beck rechaçou as acusações de que candidatos a vereadores petebistas eram escolhidos pelos ferroviários durante o horário de trabalho, bem como qualificou os grevistas de dezembro de *agitadores assalariados de Moscou*. Tal afirmativa não deixa de ser estratégica, pois, embora em pequeno número, os comunistas sempre eram alvo de grande preocupação do governo, já que, em diversos casos, se revelavam os principais adversários dos trabalhistas no que diz respeito à conquista do apoio do operariado. Não se pode esquecer, contudo, que, como foi salientado antes, em outras situações, comunistas e trabalhistas estavam lado a lado na luta em prol da categoria, como nos atesta o aludido comício contra a carestia, que contou com a presença de Croacy de Oliveira e Clóvis Moraes Rodrigues.

2.1.4 - Uma breve análise da Greve de 1951

Uma leitura mais geral do movimento paredista aqui analisado indica que a rápida atuação do governo no episódio de maio, com a aprovação do abono no exato dia em que a greve teve início, foi uma estratégia eficiente levando em conta a força que a mobilização poderia adquirir caso o mencionado abono ainda estivesse pendente ou distante da aprovação.

Outra questão interessante de se observar no movimento foi a importante atuação de políticos petebistas, os quais, não por acaso, estavam no poder naquele período, ocupando os governos estadual e federal. Nomes que mais tarde se tornariam importantes personagens do trabalhismo gaúcho e nacional, como João Goulart e Leonel Brizola, estiveram presentes na mobilização dos ferroviários, procurando agir como interlocutores da categoria e posicionando-se publicamente ao lado dos trabalhadores. Embora isso não tenha se concretizado, João Goulart chegou a garantir pessoalmente que nenhum grevista sofreria represália por ter aderido ao movimento. De outra parte, Brizola defendeu o direito de greve e salientou que lutava junto aos

trabalhadores, destacando que o governo trabalhista de Ernesto Dorneles não se recusaria a conversar com os ferroviários.

Apesar dos discursos a favor da categoria, o que se viu, além de um instável diálogo com os governantes, foi a atuação firme e por vezes violenta da Brigada Militar contra os manifestantes que se recusavam a voltar ao trabalho. De qualquer modo, é exatamente essa tensa e ambígua relação dos operários da ferrovia com os trabalhistas que queremos ressaltar.

Outro aspecto que ficou claro foram as divergências de interesses que se manifestaram entre os próprios ferroviários, quando alguns optaram por voltar ao trabalho, enquanto outros acreditavam que o movimento deveria ser mantido. Nesse sentido, cabe ressaltar que a greve de maio de 1951 deve ser pensada no contexto da reabertura política iniciada em 1945. A dispersão da categoria durante praticamente todo o Estado Novo, quando nenhuma greve dos ferroviários foi levada a cabo, exigiu do grupo profissional a tarefa de reorganizar suas ações neste novo momento político que se apresentava. Após a greve de 1945, ocorrida nos estertores do regime ditatorial varguista, o grande momento que demarcou a retomada das mobilizações unificadas dos ferroviários foi exatamente a formação da Coligação dos Ferroviários, em 1949.¹⁵⁹ Esta entidade, que incluía servidores e operários das diversas seções da Viação Férrea, foi o primeiro passo para reagrupar a categoria no intuito de conquistar melhores condições de vida e trabalho. E o grande marco desse movimento foi a realização do já referido 1^a Congresso Estadual Ferroviário, quando lideranças operárias e políticas de todo o estado se reuniram em Santa Maria para discutir os rumos que deveriam tomar de forma conjunta.

A consolidação deste movimento organizativo ainda incluiu dois importantes episódios. Primeiramente, o processo eleitoral para as instâncias municipal e estadual. A eleição de ferroviários e simpatizantes da categoria foi fundamental para a ocupação de espaços políticos e para a expansão da luta em prol dos interesses desses trabalhadores. A presença de simpatizantes da categoria como Croacy de Oliveira (PTB) e Cândido Norberto (PSB) na Assembleia Legislativa, assim como a eleição de defensores dos ferroviários para a Legislatura Municipal (1951/1955) em Santa Maria - como Fermino Ventura dos Santos (ferroviário, PTB), Luiz Ferretti (ferroviário, PTB), Rubens

¹⁵⁹ FLORES, op. cit., 2009, p. 183.

Correa Krob (ferroviário, PSD), Jorge Mottecy (advogado da COOPFER, PSB), Helena Ferrari Teixeira (professora, PTB), Hélio Helbert dos Santos (PSD), Moacir Antunes Santana (PTB) e Pedro Veríssimo Gomes Filho (PSP)¹⁶⁰ - expressaram essa ampliação do escopo de atuação política da categoria.

Na esfera municipal, ferroviários eleitos para a vereança assumiam a função de levar à tribuna os mais diversos temas referentes aos trabalhadores da Viação Férrea. A leitura das atas da Câmara de Vereadores nos revela que os interesses dos ferroviários eram tratados quase que diariamente no órgão legislativo. Entre os assuntos debatidos, destacam-se a dívida do governo estadual com a COOPFER, o cumprimento de direitos trabalhistas, a extensão de benefícios conquistados a todos os integrantes do quadro de funcionários e a concessão de abonos familiares a pensionistas aposentados. Ou seja, mesmo não sendo de sua competência, era habitual a discussão, no Legislativo Municipal, de assuntos relacionados às instâncias estadual e federal, desde que dissessem respeito aos interesses dos ferroviários.

O segundo ponto que evidencia o fortalecimento desse grupo de trabalhadores foi a fundação, em 24 de agosto de 1952, da União dos Ferroviários Gaúchos, popularmente conhecida como “gauchinha”, principal entidade profissional da categoria na década de cinquenta.¹⁶¹ Ela será, a partir de então, responsável pela interlocução dos trabalhadores ferroviários com as autoridades estaduais. Flores argumenta que, entre os motivos da criação da UFG, estão os atritos existentes entre as lideranças da categoria¹⁶² - que surgiram em função de divisões partidárias - e a necessidade de estabelecer um comando único para as mobilizações em todo o estado.¹⁶³

Assim sendo, a greve de maio de 1951 pode ser pensada a partir de um olhar mais amplo, que leve em conta esse processo de reorganização pelo qual vinham passando os trabalhadores da ferrovia gaúcha (como, de resto, os

¹⁶⁰ Entre os suplentes podemos citar Ary Pinheiro Bernardes (PTB), Patrício de Oliveira Flores (PTB), Soel Maciel de Oliveira (PSP), Nadir Martins dos Santos (PSB), Luciano Martins de Castro (PTB), Aristides Lemos dos Santos (PTB), Romeu Bertóia (PTB) e Clovis Moraes Rodrigues (PSB).

¹⁶¹ O evento de fundação da entidade se realizou na sede do Sindicato dos Empregados do Comércio Hoteleiro e Similares de Santa Maria, e um mês depois foi por ela organizada a 2ª Convenção Estadual da Classe, em 28 de setembro de 1952, no “Bar Imperial”, que contou com a presença dos deputados Croacy de Oliveira, Cândido Norberto e Walter Peracchi de Barcellos (FLORES, op. cit., 2009, p. 191-192).

¹⁶² Ibid., p. 181.

¹⁶³ Entre seus integrantes se destacaram o petebista Onofre Ilha Dorneles (presidente da entidade em 1959); os comunistas Argemiro da Rosa, Balthazar Mello e Clovis Moraes Rodrigues; e o pessedista Nelson Germano Witzel (primeiro presidente da entidade).

trabalhadores de todo o país). Com a abertura de 1945, esse grupo profissional passou a ser visado por diversas correntes políticas, o que acabou gerando novas divisões internas, especialmente entre comunistas e trabalhistas. Tal aspecto parece ter ficado claro ao longo do movimento paredista aqui examinado.

Outro ponto visível na greve foi que a relação dos trabalhistas com os ferroviários se deu de modo intenso, porém extremamente instável, perpassada por discursos elogiosos de petebistas à categoria, mas também por perseguições aos paredistas e violência policial.

A morte de um operário na greve frustrada de dezembro de 1951 também indica o caráter repressivo da polícia gaúcha que, embora comandada por políticos ligados PTB, não parecia estar interessada em resolver as mobilizações a partir do diálogo com os manifestantes. Essas perseguições também nos remetem ao receio que as forças repressivas tinham do comunismo, o que as levava a associar as mobilizações da categoria com “subversão”, indicando o forte caráter anticomunista presente entre os integrantes da corporação policial, como de resto entre vários setores sociais. Essa característica, aliás, será reexaminada posteriormente, ao analisarmos as greves de 1952 e 1954.

Por fim, os conflitos entre os próprios ferroviários e até mesmo entre os políticos trabalhistas apontam para a heterogeneidade de um grupo profissional que mexia com grandes interesses políticos e econômicos, como era o caso dos “ferrinhos”. E foi exatamente a greve que nos permitiu visualizar tal quadro. Em função dela surgiram, por exemplo, acusações a Croacy de Oliveira e José Marques da Rocha de serem os mentores da mobilização, assim como desentendimentos entre grevistas que queriam manter o movimento e o grupo que pretendia voltar ao trabalho.

Prosseguindo nesta tentativa de vislumbrar as aproximações, afastamentos, tensões, ambiguidades e contradições presentes na relação entre os ferroviários e os políticos trabalhistas, para, dessa forma, demonstrar a heterogeneidade de ambos os grupos (ferroviários e trabalhistas), partiremos agora para a análise da parede “popular” à qual aderiu grande parte dos funcionários da Viação Férrea no ano de 1952.

2.2 - A greve ferroviária de 1952: o “negocião” da carne e as manifestações populares

O ano de 1952 ficou marcado na história de Santa Maria pela grande manifestação popular que tomou conta das ruas da cidade, na luta contra o aumento do preço da carne, de modo semelhante ao que vinha ocorrendo em diversas localidades do país.¹⁶⁴ Na cidade de Rio Grande, por exemplo, uma manifestação muito parecida ocorreu em julho de 1952, e terminou com a morte de quatro pessoas, sendo um estudante e três trabalhadores¹⁶⁵. Em nível nacional, a histórica greve da carne que ocorreu na cidade de Curitiba, no Paraná, também foi alvo de trabalhos acadêmicos¹⁶⁶, denotando assim a amplitude nacional que estas mobilizações atingiram.

Neste contexto, a Cooperativa dos Ferroviários já vinha, há alguns anos, trabalhando com saldo negativo, em função da dívida que a Viação Férrea havia contraído com a entidade e que já ultrapassava os 42 milhões de cruzeiros no começo de 1952. Em reportagem publicada no jornal *A Razão* afirmava-se que “todos os órgãos cooperativistas do Brasil, talvez com raríssimas exceções, são financiados pelo governo. Pois bem, aqui a coisa é completamente inversa: a Cooperativa é que financia o governo”.¹⁶⁷

Outro grave problema que assolava a cidade era o racionamento de luz, que perdurou durante toda a primeira metade dos anos cinquenta, enquanto tal serviço esteve sob concessão da SUDAM (Companhia Sul-Americana de Serviços Públicos). A bancada do PTB santa-mariense chegou a propor um projeto de encampação da empresa de energia elétrica, que foi enviado ao governador, Ernesto Dorneles, e ao Presidente da República, Getúlio Vargas, mas acabou não se efetivando.¹⁶⁸

¹⁶⁴ Não era somente a carne que havia chegado a preços exorbitantes. No final de 1951, as empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo da cidade reajustaram o preço da passagem de Cr\$ 0,50 para Cr\$ 0,80, gerando insatisfação geral na população, que organizou um manifesto sob o comando da “União Popular e Democrática” (entidade sobre a qual não encontramos outras informações), pedindo ao prefeito interino José Pinto de Moraes para vetar o aumento. Ele foi ainda mais longe e rescindiu o contrato com as empresas, abrindo nova licitação. *A Razão*, Santa Maria, 27 dez. 1951, p. 6.

¹⁶⁵ SAN SEGUNDO, Mário. Greve operária, repressão policial e anticomunismo: apontamentos iniciais (Rio Grande, 1949, 1950, 1952). Anais. **IX Encontro Estadual de História**. Porto Alegre, 2008.

¹⁶⁶ SCHINIMANN, Fernando. **A batalha da carne em Curitiba (1945-1964)**. Dissertação de mestrado. Curitiba: PPGHS/UFRPR, 1993.

¹⁶⁷ *A Razão*, Santa Maria, 27 dez. 1951, p. 6

¹⁶⁸ FAVARIN, Magale. **A política no município de Santa Maria na época do Segundo Governo Vargas (1951-1954)**. Especialização em História do Brasil. Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, 1999, p. 31.

Além disso, a alta do custo de vida foi tema de debates na Câmara Municipal. Na sessão do dia 7 de fevereiro de 1952, por exemplo, o vereador Helio Helbert dos Santos (PSD) criticou o governo municipal por não ter tomado “providências objetivas para conter o surto altista” e propôs a “constituição de uma Comissão Municipal de Preços”. Já Jorge Mottecy (PSB) acusou os governos federal, estadual e municipal de serem “responsáveis pela situação de miséria do povo brasileiro” e sugeriu o encaminhamento de “protestos à Câmara Federal, ao Governo Federal e ao Governo estadual”, exigindo que “o crescente custo de vida seja sustado”. Helena Ferrari (PTB), por sua vez, abordando o tema da perspectiva situacionista, ponderou que “o governo do Exmo. Getúlio Vargas está empenhado em solucionar os problemas nacionais”, e que seu partido estava “jogado inteiro a favor do povo, e por ele lutará para obter uma melhor situação”.¹⁶⁹

Por fim, no mês de julho de 1952, os vereadores da cidade, preocupados com o excessivo aumento do preço da carne, convocaram uma greve popular contra o alto valor praticado nos açougues e estabelecimentos comerciais do Município. A gota d’água para tal atitude foi o anúncio de que os marchantes¹⁷⁰ haviam resolvido elevar o preço do produto em Cr\$ 0,50 no caso da chamada carne de primeira e diminuir outros Cr\$ 0,50 no custo da carne de segunda. A partir do dia 28 de julho, os preços seriam fixados em Cr\$ 8,50 e Cr\$ 4,50, respectivamente. Uma compensação que, na visão do jornal *A Razão*, “só favorece aos seus interesses”, pois, “diminuindo cinquenta centavos da carne de segunda – 20% do peso da rês -, ganharão mais cinquenta centavos na de primeira – 80% do peso total do boi ou da vaca. Em verdade um *negociação...* para os marchantes!”.¹⁷¹

A justificativa para o aumento, por parte dos negociantes de carne bovina em Santa Maria, veio através de nota enviada ao prefeito Heitor Campos:

Santa Maria, 25 de julho de 1952.

Ilmo. Sr. Prefeito Municipal desta cidade. Tendo a COFAP decretado para todo o Estado do Rio Grande do Sul o preço de Cr\$ 7,90 para o

¹⁶⁹ CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES. Ata nº2/52. **Livro de Atas**. Santa Maria, 7 fev. 1952.

¹⁷⁰ Negociantes de gado para os açougues.

¹⁷¹ *A Razão*, Santa Maria, 26 jul. 1952, p. 6.

boi casado, levou em conta o tabelamento definitivo, com suas peculiaridades locais.

Nestas condições manteremos nesta cidade a nossa rede de distribuição de carne à população, em açougues distintos, isto é, açougues especializados de 1ª e de 2ª.

Propomos a esse Poder Público, que seja tabelada a carne dentro dos seguintes preços:

Carne de 1ª - Cr\$ 8,50

Carne de 2ª - Cr\$ 4,50

Lembramos ainda a V. S, que desde o dia 11 do corrente, segundo se sabe, foram pelo Governo do Estado, suspensas as indenizações que vinham cooperando para manter os atuais preços.

Assim sendo, solicitamos providências que V. S. julgar necessárias para que o novo tabelamento passe a vigorar a partir da tarde de segunda-feira, 28 do corrente mês.

Na certeza de que V.S. achará [correta] a nossa solicitação, visto serem estes os menores preços que podemos assegurar para um fornecimento razoável e a título experimental, subscrevemo-nos atenciosamente.

Pela Cooperativa Rural Santamariense Ltda, José Ignácio Xavier, diretor presidente; Antônio Izaguirre, diretor comercial - Romeu Brenner & Cia.¹⁷²

A entidade a que os remetentes se referem no telegrama é a Comissão Federal de Abastecimento e Preços (COFAP), criada pelo governo federal em janeiro de 1952, devido ao abuso dos preços praticados e à especulação dos gêneros alimentícios. Ela tinha como objetivo intervir no domínio econômico para assegurar a livre distribuição de mercadorias e serviços essenciais ao consumo da população, sempre que deles houvesse carência.¹⁷³ No caso da carne, o preço era fixado por estado, havendo pequenas variações que dependiam da localização dos municípios. E, como lembra o documento, o governador Ernesto Dorneles havia suspenso o subsídio que mantinha os antigos preços, permitindo, nesse caso, que os atravessadores justificassem o aumento.

2.2.1 - A mobilização da Câmara de Vereadores de Santa Maria e as diferenças no seio do PTB local

Em uma sessão que durou mais de quatro horas, a Câmara de Vereadores de Santa Maria discutiu detalhadamente a notícia do novo preço da carne. O vereador Jorge Mottecy foi o primeiro a se manifestar sobre o

¹⁷² *Idem, loc. cit.*

¹⁷³ CASADEI, Elisa Bachega. Censurando a própria carne: a COFAP e a crise dos salários no governo JK. In: INSTITUTO MUNICIPAL DE ENSINO SUPERIOR. **Anais do II Congresso de Iniciação Científica do Instituto Municipal de Ensino Superior**. São Caetano do Sul: IMES, 2007.

problema e propôs que a Casa patrocinasse um comício popular em protesto contra a alta do produto. No debate sobre a “proposição Mottecy”, como ficou conhecida a proposta, o líder da bancada do PTB, Moacir Santana, declarou ser contrário a qualquer aumento de preço, porém discordou da necessidade de um comício, pois considerava que esse não traria resultados práticos. De sua parte, propôs que fossem encaminhadas moções de protesto aos órgãos controladores de preços, informando sobre a situação que vivia a cidade.

O ferroviário Fermino Ventura dos Santos, também do PTB, sugeriu, ao contrário do seu colega de partido, que, além de um comício, fosse aprovado e divulgado pelos jornais e rádios um apelo para que a população se colocasse em greve permanente, até que fosse encontrada uma solução para o caso. Em seguida, os vereadores petebistas Patrício de Oliveira Flores e Helena Ferrari forneceram total apoio à proposição do ferroviário, fato que acabou por gerar divergências entre os trabalhistas. No final da sessão, ambas as propostas foram aprovadas.

A propósito do comício de protesto encaminhado pela Câmara, o prefeito petebista Heitor Campos declarou que “o aumento da carne, na presente circunstância, não pode ser evitado. Embora seja contrário ao aumento, não vejo razão para a realização desse movimento de massas. Não irei ao comício e não darei apoio de espécie alguma ao mesmo”.¹⁷⁴

O vereador petebista Moacir Santana, um dia depois de ter votado contra a proposta do comício e de ver seus colegas de partido se colocarem a favor da manifestação, resolveu encaminhar um pedido de renúncia do cargo de líder da bancada situacionista, por considerar que houve falta de unidade partidária na votação da proposição.¹⁷⁵

Interpretando esses acontecimentos, pode-se dizer que as discordâncias internas do PTB local indicam duas tendências. A primeira parece seguir uma linha mais “popular” e menos “oficialista”. Todos os integrantes da agremiação partidária que declararam apoio público ao comício tinham vínculos com o operariado santa-mariense, especialmente com os ferroviários. Fermino Ventura e Patrício Flores eram funcionários da VFRGS, e Helena Ferrari era

¹⁷⁴ *A Razão*, Santa Maria, 27 jul. 1952, p. 6.

¹⁷⁵ *Idem*, *loc. cit.*

filha de ferroviário, além de ter atuação destacada em favor da categoria durante seu mandato.

A segunda teria um caráter mais “diplomático” e afinado com a cúpula petebista. Assim, a ala que se posicionou contrária ao comício (Heitor Campos e Moacir Santana¹⁷⁶) deu mostras de que sua maior preocupação era a de não colocar o partido municipal em conflito com os governos federal e estadual. Nesse sentido, em sua declaração, o prefeito Campos destacou que a “autorização da alta da carne partiu de um órgão do governo, razão porque devemos nos subordinar à determinação governamental”.¹⁷⁷

Estas divisões já foram estudadas por Lucília de Almeida Neves, que apontou para a formação de três correntes distintas no PTB entre 1945 e 1964. A primeira ela denomina de *getulistas pragmáticos*, oriundos do regime estadonovista, vinculados à estrutura sindical corporativa e avessos aos conflitos sociais; a segunda corrente é a dos *doutrinários trabalhistas*, à qual estavam ligados os “intelectuais orgânicos” do partido com tendências mais socializantes; e a terceira e última é a dos *pragmáticos reformistas*, que traduzia o “casamento” entre as proposições discursivas do trabalhismo e a sua consolidação em políticas de caráter reformista¹⁷⁸.

A separação de tendências partidárias sempre se mostra um exercício complexo, pois os indivíduos nelas incluídos geralmente não correspondem a essas definições de forma rigorosa. Tendo em vista as proposições da autora, o que observamos é a constituição de um grupo mais conservador, ligado ao corporativismo oficial, e outro ancorado na efetivação prática da doutrina trabalhista, ou seja, uma vertente de apelo sindicalista, que buscava legitimar as ações dos trabalhadores em busca do bem-estar social, a exemplo de Jango e Brizola. Genericamente, essas duas concepções parecem se coadunar com as posições assumidas pelos petebistas em nível local, quando um defendia que a população deveria iniciar uma greve pela redução nos preços da carne (a exemplo de Fermino dos Santos), enquanto outros

¹⁷⁶ Além de vereador pelo PTB, Moacir Santana foi funcionário público municipal, poeta e escritor. Escreveu o livro *A grandeza imortal de 'Os Sertões'*, publicado em 1942, em Santa Maria.

¹⁷⁷ Idem, *loc. cit.*

¹⁷⁸ NEVES, Lucília de Almeida. Trabalhismo, nacionalismo e desenvolvimentismo: um projeto para o Brasil (1945-1964). In: FERREIRA, Jorge (ORG.). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

assumiam a postura de evitar qualquer tipo de conflito com o governo trabalhista (Moacir Santana e Heitor Campos).

Sugerindo outra linha de análise, Maria Celina D'Araújo ressalta que ainda predomina na literatura acadêmica brasileira a tese de que os governos trabalhistas vivenciaram duas fases distintas, ou seja, de que a partir de 1953 teria havido uma virada à esquerda do Partido, durante o segundo governo Vargas.¹⁷⁹ A autora defende uma visão alternativa, da qual compartilhamos, indicando que desde que os trabalhistas assumiram o poder em 1950, houve uma alternância de posições do Partido, as quais eram estabelecidas circunstancialmente para cada caso, o que terminava por gerar, em alguns episódios, divergências entre os próprios trabalhistas. Pelo visto, a questão do comício popular em Santa Maria expressa essa tendência geral, permitindo que visualizemos como tais diferenças se manifestaram no nível local.

2.2.2 - A participação dos ferroviários e as retaliações governamentais

Apesar das querelas partidárias, o comício se realizou e, segundo o jornal *A Razão*, teve grande participação da “massa popular”. A maioria dos discursos dos vereadores foi no sentido de apelar às pessoas para que não adquirissem carne enquanto não fosse encontrada uma solução ao problema. Também foi designada uma comissão para estudar a questão da alta do produto, integrada por Jorge Mottecy (PSB), Patrício Flores (PTB), Rubens Krob (PSD), Armando Valandro (PL), Soel Maciel de Oliveira (PSP) e Pedro Gomes Filho (PSP). Entre as suas tarefas estava a de enviar telegramas às autoridades competentes, explicando a situação vivida pelo município, e a de organizar “comandos populares” que vigiassem a compra e venda de carne pelos açougues. O vereador Jorge Mottecy, que terminou sendo preso durante o protesto, foi solto no dia seguinte em função da grande pressão popular.

Na sessão do legislativo municipal do dia 29 de julho, com o recinto completamente lotado, os integrantes da comissão expuseram detalhes sobre

¹⁷⁹ D'ARAÚJO, Maria Celina Soares. **O segundo governo Vargas** (1951-1954). São Paulo: Ática, 1982, p. 103-126.

o andamento da greve popular¹⁸⁰. O vereador ferroviário Fermino Ventura (PTB) expressou seu “entusiasmo com o povo por haver aderido à greve da carne”, comunicando que, na tarde do dia anterior, o açougue da Cooperativa, dos 1.800 kg de carne que recebera, vendera apenas 30 quilos ou menos; e que no açougue do Quilômetro 3 (também pertencente à COOPFER), “o povo não havia adquirido nenhuma grama do produto!”.¹⁸¹ Posteriormente aos debates, formou-se uma nova comissão, integrada por Antônio Abelin (PSD) e Fermino Ventura (PTB), responsável por viajar até a capital, juntamente com o presidente do Sindicato dos Empregados no Comércio, João Fagundes Xavier, a fim de exigir pessoalmente uma medida governamental que solucionasse a crise.

Durante a sessão, estiveram presentes na Câmara duas comissões de trabalhadores ferroviários, que decidiram parabenizar os vereadores pela iniciativa e se solidarizar com a greve, tomando medidas em nome do movimento popular. Entre suas ações, os grupos informaram que haviam negociado com a Cooperativa da Viação da Férrea o fechamento de seus açougues, com o objetivo de evitar incidentes com “uma ou outra pessoa que desejasse adquirir o produto”. As comissões, uma vinculada às Oficinas Centrais e outra ao Quilômetro 3, eram formadas pelos ferroviários Belizário Rodrigues, Vitor Messina e João Rodrigues de Almeida (a primeira); e Félix Alfredo Haubold, Lauro Felipe, Sadi Vasconcelos, Armando Diniz Caldeira, Antônio Gonçalves Teixeira e Luis Thiss (a segunda). Por fim, pediram à Câmara que entrasse em contato com o comando do Exército para exigir que militares uniformizados se abstivessem de comprar carne nos açougues, evitando, assim, “acontecimentos desagradáveis” (que não foram esclarecidos). Além disso, solicitaram que os vereadores negociassem com os retalhistas o fechamento de seus açougues, liberando carne somente para o Hospital Casa de Saúde, para os Trens Restaurantes e para a Escola Industrial Hugo Taylor.

Persistindo o problema nos primeiros dias de agosto, os ferroviários paralisaram o transporte no dia 7, em solidariedade à luta contra o aumento da

¹⁸⁰ Pelas características apresentadas, esta greve pode ser caracterizada, na verdade, como um boicote; porém, como as fontes tratam do caso utilizando este termo, decidimos manter tal designação nos próximos parágrafos.

¹⁸¹ *A Razão*, Santa Maria, 30 jul. 1952, p. 6.

carne. Com essa medida, aliada ao fechamento dos açougues da COOPFER, o movimento popular atingiu seu ponto mais alto, gerando insatisfação dos diretores da Viação Férrea e das autoridades policiais da cidade. Devido ao entusiasmo que tomou conta dos grevistas, o general Osvino Ferreira Alves foi acionado para inibir possíveis tumultos. De modo geral, não ocorreram maiores incidentes, mas um, em especial, foi alvo de repúdio da Câmara local. Na sessão do dia seguinte (8), diversos vereadores protestaram contra o Exército que “acionou, mesmo, as suas armas” e fez “uso da violência contra senhoras e populares no Quilômetro 3, quando da passagem do trem de operários”.¹⁸²

Mesmo terminando sem vítimas ou maiores altercações, a ação dos ferroviários teve consequências para os participantes do movimento. De acordo com o jornal *A Razão*, depois da greve houve dispensa de diaristas e a transferência de seção de alguns servidores, prática, ao que tudo indica, usual na empresa. Em face disso, “os vereadores da Câmara local iniciaram diversas *démarches* para providenciar junto aos poderes superiores” formas de “contornar essa difícil situação”. “A atitude lamentável da Viação Férrea”, disse o jornal, manifestando uma clara defesa do movimento grevista, “não passa sem a condenação da sociedade que almeja bom senso e não represálias sombrias como solução para problemas que dia-a-dia ficam mais graves”¹⁸³.

2.2.3 - As consequências da greve popular

A paralisação dos ferroviários e as manifestações populares atingiram parcialmente seus objetivos. Após grande pressão, os diaristas da Viação Férrea acabaram sendo readmitidos e os servidores trocados de seção, recolocados em suas funções anteriores. Pérsio Reis, diretor da empresa, sem querer admitir que havia voltado atrás na decisão da chefia, afirmou que “não há fundamento na notícia circulante [de que ferroviários haviam sofrido retaliações após a participação na greve]”, e que “não haverá represálias da

¹⁸² CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ata nº 33/52. **Livro de Atas**. Santa Maria, 8 ago. 1952.

¹⁸³ *A Razão*, Santa Maria, 09 ago. 1952, p. 6. Podemos supor que o apoio dado à greve pelo jornal *A Razão* se deva ao fato do periódico pertencer aos Diários Associados de Assis Chateaubriand, adversário declarado do governo trabalhista de Vargas. A greve, neste caso, poderia ser vista como elemento de pressão sobre o governador petebista Ernesto Dorneles. Detalhes em: AGOSTINI, Lenir; FIORIN, Fernanda Siqueira. A nova Era Vargas e a influência política em Santa Maria. **Disciplinarum Scientia**. Série Ciências Sociais e Humanas. Santa Maria, v.1, nº1, 2000, p. 128.

direção da Viação Férrea contra os implicados no movimento grevista e ninguém será demitido”. Complementou dizendo que “se eu tivesse de tomar uma medida deste caráter, a teria tomado imediatamente após a eclosão do movimento, arcando, após, com a responsabilidade de meus atos”.¹⁸⁴

Relativamente à questão da carne, diversas medidas foram tomadas. Em Santa Maria, a prefeitura decidiu criar açougues municipais para receber toda a carne que chegasse à cidade, proibindo a distribuição do produto a outros estabelecimentos comerciais. Sua intenção era a de eliminar os atravessadores, rebaixando o preço do quilo da carne para Cr\$ 5,50, enquanto fosse possível. A Câmara Municipal aprovou os projetos de lei nº225 e nº226, que liberavam o abate de gado sem a necessidade de fiscalização, visando a diminuir o custo da carne. E a COOPFER, a pedido do governador Ernesto Dorneles, optou por subsidiar o preço do quilo em Cr\$ 2,40, a fim de que o valor de venda do produto em seus açougues fosse o exigido pelos seus associados – Cr\$ 5,50. Apesar de não serem definitivas, as medidas resolveram momentaneamente o problema da carne em Santa Maria.¹⁸⁵

De modo geral, foi possível observar que a mobilização popular atingiu seu objetivo primeiro, que era o de diminuir o preço da carne. Os ferroviários, embora sofrendo represálias por parte da direção da Viação Férrea, tiveram atuação destacada no movimento, parando trens e atuando decisivamente na Câmara de Vereadores, através principalmente do petebista Fermino Ventura dos Santos, autor da proposta de greve popular.

Como segundo ponto a ser mencionado, verificamos que, novamente, o evento gerou discordâncias entre os trabalhistas: de um lado, ficou o grupo de vereadores petebistas que se posicionou a favor do comício contra o aumento de preços, e de outro, aquele que considerava a ação inócua ou inoportuna, embora não fosse a favor da elevação do custo da carne. Tendo em vista essas distintas posições, sugere-se, em termos metodológicos, que somente através de estudos específicos, como o desta greve, é que se torna possível avaliar de forma precisa os diferentes modos de pensar e agir existentes entre os trabalhistas, ou seja, caracterizar as nuances do “ser trabalhista” vigentes naquele campo de possibilidades. Evidenciou-se, no caso, que a atuação do

¹⁸⁴ *A Razão*, Santa Maria, 12 ago. 1952, p. 6.

¹⁸⁵ *Idem*, *loc cit.*.

PTB se dava circunstancialmente, e, por vezes, contraditoriamente, como bem registrou Maria Celina D'Araújo na sua análise sobre o governo trabalhista em nível federal.

2.3 - Considerações finais do capítulo

Retomando os aspectos centrais apresentados neste capítulo, cabe destacar a grande complexidade social que eventos como as greves podem revelar. Nesse sentido, o primeiro elemento que merece destaque, mais uma vez, são as diferenças internas que se manifestaram entre os ferroviários. Após as ameaças lançadas pelo governo estadual em 1951, verificamos que a categoria se dividiu entre grevistas e aqueles que optaram por retornar ao trabalho. Tais divergências se relacionam com as variadas influências que atuavam sobre os ferroviários, como as relações mantidas por alguns deles com o governo trabalhista, os constrangimentos sofridos em função da ação policial, ou, então, mas não de maneira excludente, os interesses pessoais de cada um. Este último aspecto será debatido com maior ênfase no último capítulo da dissertação a partir de algumas narrativas individuais.

O segundo ponto relevante diz respeito aos conflitos existentes no seio do PTB. Deputados do mesmo partido acusando-se entre si de “mentores” das greves, ou, então, desentendimentos da bancada petebista sobre a votação do comício popular em Santa Maria são sinais evidentes da falta de unidade da agremiação frente aos acontecimentos relacionados ao operariado, em especial à categoria ferroviária, da cidade.

O terceiro aspecto a ser sublinhado é a heterogeneidade política existente entre os ferroviários de Santa Maria. Na Câmara de Vereadores, servidores vinculados à Viação Férrea foram eleitos por diferentes partidos como PTB (Fermino Ventura, Patrício de Oliveira Flores, Luiz Ferretti, Ary Pinheiro Bernardes, Luciano Martins de Castro, entre outros), PSD (Rubens Correa Krob), PSP (Soel Maciel de Oliveira e Mathias Salathiel Fernandes) e PSB (Clovis Moraes Rodrigues e Jorge Mottecy). Percebe-se, assim, que, apesar da predominância dos trabalhistas na representação política desse grupo profissional, diversas correntes partidárias procuravam conquistar o apoio de uma das categorias mais numerosas e estratégicas do Rio Grande do

Sul. Outro dado que se revelou foi a disputa ideológica entre trabalhistas e comunistas pela liderança do operariado como um todo, a qual, naquele momento, ocorria tanto em nível local quanto nacional, manifestando-se também entre os ferroviários.¹⁸⁶

Por fim, é válido sublinhar a tensão que permeou a relação entre ferroviários grevistas e autoridades policiais (Brigada Militar e Exército) ligadas aos governos estadual e federal. Tornou-se quase lugar-comum ao longo deste capítulo as referências ao comportamento violento da polícia, tanto na greve de 1951 (com o uso de armas de fogo contra os ferroviários e a morte de um operário), como na de 1952 (quando um militar atirou contra um trem repleto de trabalhadores). Em contraponto a trabalhos historiográficos que cedem pouco espaço ao aspecto repressivo dos governos trabalhistas¹⁸⁷, o nosso estudo revela claramente que, apesar dos discursos em nome e em prol do trabalhador, o que se viu, em diversas ocasiões, foi a perseguição e a violência perpetradas pelos agentes governamentais incumbidos de reprimir as “desordens” sociais.

Tendo em vista esses quatro elementos aqui apontados, partiremos agora para o estudo de uma nova greve, que foi considerada pela imprensa da época como um dos maiores movimentos paredistas da história da Viação Férrea: a de 1954, ocorrida no mesmo ano do suicídio do Presidente da República Getúlio Vargas.

¹⁸⁶ Com a ilegalidade do PCB, majoritariamente o PSP e PSB passaram a abrigar os comunistas em suas fileiras. Sobre as disputas e alianças entre trabalhistas e comunistas, consultar: SANTANA, Marco Aurélio. *Bravos companheiros: a aliança comunista-trabalhista no sindicalismo brasileiro (1945-1964)*. In: FERREIRA, Jorge; REIS, Daniel Aarão (orgs.). *Nacionalismo e reformismo radical (1945-1964)*. **As Esquerdas no Brasil**. vol. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

¹⁸⁷ É o caso de GOMES, op. cit., 1994 e FERREIRA, op. cit., 2005. Uma boa crítica a essas interpretações foi realizada por historiadores vinculados à Universidade Estadual de Campinas. Ver: FORTES, Alexandre [et al.]. **Na luta por direitos: leituras recentes em história social do trabalho**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999. Conferir igualmente o trabalho de KONRAD, op. cit., 2004.

3 – O TRABALHISMO EM “ATO”: A GREVE FERROVIÁRIA DE 1954 EM SANTA MARIA

Desde a chegada de Getúlio Vargas à Presidência da República, nas eleições de 1950, havia grande expectativa por parte dos trabalhadores urbanos com as promessas de melhoria das condições de vida e trabalho feitas durante a campanha eleitoral, e com a possibilidade de maior mobilização dos sindicatos, que haviam sido duramente reprimidos durante o governo de Eurico Gaspar Dutra (1946-1951). Entretanto, Vargas herdou um difícil quadro de seu antecessor em matéria de política econômica, marcado por inflação crescente e por forte alta no custo de vida, que geravam insatisfação generalizada por parte da população.

Após uma série de greves que ocorreram a partir de 1951 (entre elas, as analisadas no capítulo anterior), as quais denotavam o descontentamento dos trabalhadores com o novo governo, João Goulart foi designado pela Presidência da República para ocupar a pasta do Ministério do Trabalho em junho de 1953. Como principal medida, ele iniciou estudos para apresentação ao Congresso Nacional de um projeto de duplicação do salário mínimo. Mesmo conquistando apoio de diversas entidades sindicais, a possibilidade de um reajuste desta ordem teve oposição dentro do próprio governo, como exemplifica a posição de Oswaldo Aranha, defensor de uma política de contenção de gastos e crítico de qualquer elevação salarial.¹⁸⁸

Embora tenha sido demitido em janeiro de 1954, por pressões de políticos e empresários que não aceitavam as suas propostas, Jango conseguiu que seu plano fosse colocado em prática por Vargas. No Rio Grande do Sul, os valores do salário foram fixados em Cr\$ 1.800 para a capital, e Cr\$ 1.600 e Cr\$ 1.700 para distintas áreas do interior.

A luta agora era no sentido de transformar o decreto em realidade. Como será possível perceber no caso dos ferroviários, a aplicação dos novos índices salariais por parte da Viação Férrea acabou se tornando um dos pontos importantes das discussões travadas entre governo estadual e trabalhadores,

¹⁸⁸ FORTES, op. cit., 2004, p. 421.

pois a dificuldade de concretizar esse direito mostrou-se ainda maior tendo em vista a caótica situação econômica pela qual passava a empresa desde o começo da década de cinquenta.

Levando em conta este contexto nacional, o propósito do presente capítulo é analisar a greve ferroviária de 1954 em Santa Maria e identificar as características da atuação de políticos e entidades trabalhistas ao longo do movimento, atentando para aspectos como a relação dos trabalhadores com os representantes do governo, as atitudes das autoridades policiais e as interpretações historiográficas construídas sobre esse período histórico, de modo a situar a mobilização examinada em um debate interpretativo mais amplo.

3.1 - Primeiros acontecimentos

Na noite de segunda-feira, dia 3 de maio de 1954, às 20 horas, teve início na sede da União dos Ferroviários Gaúchos (UFG) uma assembleia que decretou o início de uma nova greve na Viação Férrea de Santa Maria. De acordo com o jornal *A Razão*, na reunião, que contou com a presença de aproximadamente mil e quinhentos operários, ficou definido que a mobilização iniciaria às 8 horas da manhã seguinte e teria como pauta questões de caráter eminentemente econômico. Assim, na terça-feira, em cumprimento à resolução tomada na noite anterior, os ferroviários começaram a deixar o trabalho, alguns se dirigindo às suas residências, enquanto a grande maioria passou a se concentrar na própria Estação, acompanhando a comissão central de greve.¹⁸⁹

Presente no Largo da Viação Férrea, localizado no final da atual Avenida Rio Branco, o repórter do jornal *A Razão* conversou com Nelson Germano Witzel, presidente da UFG e integrante da comissão de greve. Questionado sobre o trem de passageiros que estava prestes a partir com destino à cidade de Uruguaiana, ele declarou:

O trem poderá partir e, para nós, é interessante até que saia de uma vez. Assim, vai pelo caminho fazendo a propaganda da greve, cheio de policiais como está, levando notícias do êxito do nosso movimento

¹⁸⁹ *A Razão*, Santa Maria, 05 mai. 1954, p. 6.

em Santa Maria e, para provar que a resolução de tomarmos o caminho da greve foi concretizada, seguirão também os jornais.¹⁹⁰

Nessa situação, a ida de um trem de passageiros, “cheio de policiais” e com pacotes de jornais noticiando a greve, de Santa Maria até Uruguaiana, servia como uma espécie de “senha”, informando outros ferroviários e à população em geral que o movimento havia iniciado.

Desde o início da greve, a Estação estava tomada por policiais. Viam-se grandes contingentes da Brigada Militar e da Polícia Civil nas passagens dos trens, nas entradas de serviço e em frente à sede da UFG, localizada na Rua Manoel Ribas, entre Sete de Setembro e Floriano Peixoto.

O periódico *A Razão* destacou que “os ferroviários mantiveram-se serenos durante o primeiro dia de decretação da greve”:

Enérgicos, porém, equilibrados, dispostos a uma luta que interpretam como justa, porque a ela foram levados em defesa de direitos que consideram sagrados, os grevistas, até ontem - quando encerramos nossos trabalhos - não deixaram de manter uma linha digna.¹⁹¹

Como já salientamos no capítulo anterior, a questão da ordem esteve presente em vários discursos realizados por ferroviários e autoridades políticas durante outras paralisações, e igualmente nas páginas dos periódicos. O jornal *A Razão* também parece ter se importado com o tema. Nas matérias que tratam do assunto, publicadas nesse dia, a palavra “ordem” aparece cinco vezes, o que pode ter diversos significados. Um deles parece ser a tentativa de prescrever uma forma de comportamento adequada ao grupo. Notória em várias coberturas jornalísticas empreendidas pelo jornal, a ideia de “subversão da ordem” estava fortemente associada à atuação dos comunistas entre os ferroviários, como ocorreu, por exemplo, na greve frustrada de dezembro de 1951. Portanto, reafirmar insistentemente que a “ordem” era a marca do movimento poderia ser uma forma de “purificar” a categoria, tão importante para a economia sul-rio-grandense.

Outro aspecto associado à “ordem” destacado por *A Razão* diz respeito à proibição de ingestão de bebidas alcólicas aos ferroviários, determinada pela comissão de greve:

¹⁹⁰ Idem, *loc. cit.*

¹⁹¹ Idem, *loc. cit.*

Como corolário desta nossa apreciação, não podemos deixar de registrar uma deliberação prudente e oportuna, que marcou desde o início a marcha dos grevistas, com um cunho de originalidade: a lei seca. Não será apoiado, nem elogiado - bem pelo contrário - receberá o repúdio dos seus colegas o grevista que fizer uso de bebida alcóolica, nestas horas em que o pensamento é de alcançar a prática das reivindicações.¹⁹²

Em que pese o aspecto moralista desta nota, reveladora também de determinadas práticas culturais dos trabalhadores ferroviários, é possível interpretar tal medida como uma ação que endossa a organização da categoria durante suas mobilizações, bem como o papel de controle assumido por seus representantes. Afinal, o consumo de bebidas alcólicas poderia elevar os ânimos, prejudicando a imagem do grupo frente aos olhares da população de Santa Maria.

Na sessão legislativa da Câmara Municipal do dia 4 de maio de 1954, estavam presentes os seguintes vereadores: Pedro Veríssimo Gomes Filho (PSP), Rubens Corrêa Krob (PSD), Antônio Lozza (PSD), José Ignácio Xavier (Partido Libertador), Patrício de Oliveira Flores (PTB), Jorge Mottecy (PSB), Vasco da Cunha (PSD) e Hélio Helbert dos Santos (PSD). Após debaterem a necessidade de encaminhar ao Ministério do Trabalho um pedido para estender aos aposentados e pensionistas a aplicação da nova tabela do salário mínimo, e definirem a participação de um vereador na homenagem que seria feita ao professor Eliseu Paglioli na solenidade de abertura do Curso de Medicina de Santa Maria no próximo dia 13, os legisladores decidiram, por unanimidade, redigir um telegrama ao governador do estado, Ernesto Dornelles, e ao Diretor da Viação Férrea, Pérsio Reis, "comunicando a situação da greve dos ferroviários e apelando àquelas autoridades, para que sejam atendidas as justas reivindicações da classe ferroviária".¹⁹³ O conteúdo do telegrama era o seguinte:

A Câmara de Vereadores de Santa Maria, reunida hoje, resolveu por unanimidade reiterar a Vossência o atendimento dos justos reclamos da classe ferroviária, ora em greve, trazendo a paralisação dos transportes com grandes prejuízos ao estado.

¹⁹² *A Razão*. Santa Maria, 05 mai. 1954, p. 2.

¹⁹³ CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. **Livro de Atas**. Ata nº 180/54. Santa Maria, 4 mai. 1954.

Respeitosas saudações.
Ass - Pedro Veríssimo Gomes Filho, presidente.¹⁹⁴

O apoio absoluto da Câmara de Vereadores aos ferroviários nos revela, mais uma vez, a enorme aceitação e importância que esta categoria profissional tinha em Santa Maria, bem como sua capacidade de ingressar e influir no campo político. Para que isso possa ser melhor compreendido, cabe ressaltar que a significativa presença de ferroviários na cidade fazia com que diversos temas ligados à categoria ganhassem bastante atenção do Legislativo Municipal. O retorno econômico que a estrutura da Viação Férrea trazia à Santa Maria, e que tornava a ferrovia o seu principal instrumento de desenvolvimento econômico, era outro fator levado em conta pelas diversas correntes partidárias no âmbito local. Por fim, a existência das instituições de ensino da COOPFER, como a Escola Industrial Hugo Taylor¹⁹⁵ e o colégio Manoel Ribas¹⁹⁶, permitiu que a grande maioria dos ferroviários se alfabetizasse. Como a Constituição de 1946 impedia o voto de analfabetos, esses trabalhadores representavam um enorme potencial eleitoral.

Na virada do dia 4 para o dia 5 de maio, com início às 22 horas, foi realizada no Largo da Viação Férrea a primeira reunião com as autoridades para discutir os rumos do movimento grevista. Dela participaram os membros da comissão de greve (formada por Nelson Germano Witzel, João Amaro Faleiro, Walter Rodrigues, Afonso Rosa e Moacir Mello); o advogado e consultor jurídico dos grevistas, Augusto Menna Barreto; o delegado Armindo Carlos Busse; o engenheiro Odon Venturi, chefe do Departamento de Mecânica e representante do diretor da ferrovia e do governador do estado; o delegado Oscar Klein, representante do chefe de polícia; o vereador Jorge Mottecy; o coronel Lira, chefe do Estado Maior do Exército em Santa Maria; bem como altos funcionários da Viação Férrea, inclusive os engenheiros residentes na cidade.

¹⁹⁴ *A Razão*, Santa Maria, 05 mai. 1954, p. 6.

¹⁹⁵ Como já destacamos no primeiro capítulo, a instituição foi fundada em 1922 com o nome de Escola de Artes e Ofícios. Em 1934, foi designada como Escola Industrial Hugo Taylor, em homenagem ao Engenheiro Diretor da Brazil Railway Company, uma das primeiras empresas concessionárias de transporte ferroviário no Brasil. A instituição passou então a oferecer ensino primário e profissional. Atualmente, o antigo prédio da instituição abriga o supermercado Carrefour, localizado na Avenida Rio Branco.

¹⁹⁶ Criada em 1930, era voltada especificamente ao ensino feminino. Atualmente a instituição funciona como escola estadual de ensino médio. Localiza-se na Praça Eduardo Trevisan.

Como se pode perceber, neste grupo estavam vereadores, policiais, diretores da empresa, advogados, representantes do governo e do Exército, o que revela a diversidade de interesses que uma greve da categoria mobilizava. Exatamente por isto, o poder público estadual sempre procurou evitar que tivessem início as paralisações ferroviárias, pois o desgaste institucional e político por elas gerado era expressivo para os que ficavam com a responsabilidade de negociar as reivindicações. Por outro lado, as greves poderiam ser de extrema importância para alguns políticos que pretendiam elevar seu prestígio junto aos trabalhadores. Foi com sua atuação em diversas mobilizações que o deputado Croacy de Oliveira, por exemplo, construiu sua reputação de aliado da categoria, do mesmo modo que Oscar Klein cristalizou sua figura de perseguidor da “classe”. Sendo assim, não era casual que todas estas autoridades estivessem presentes nos momentos de greve, pois, dependendo das suas consequências, tais movimentos poderiam deixar marcas indeléveis na figura pública dos indivíduos que neles se envolvessem.

A pauta inicial de reivindicações foi a seguinte: execução do plano de reclassificação de cargos aprovado em 1952; aplicação da Lei 1.750 de 22 de fevereiro de 1952, que tratava da majoração dos proventos aos ferroviários aposentados por invalidez; cumprimento no prazo de 60 dias da Lei 2.148 referente aos avanços trienais da categoria, os quais, apesar de aprovados, ainda não haviam sido pagos; e, por fim, o pagamento imediato de um abono de Cr\$ 600,00 para aqueles que ganhavam até Cr\$ 3.500,00, caso houvesse demora na concretização do primeiro item.

Figura conhecida da população de Santa Maria devido à sua atuação enérgica nas ações policiais¹⁹⁷, o delegado Oscar Klein foi o primeiro a se pronunciar na reunião, perguntando ao advogado Menna Barreto se os ferroviários permaneceriam ou não em greve. Em resposta, o assistente jurídico dos grevistas respondeu que “a ele não cabia aquela resolução, e, sim à comissão de greve ali presente”. Esta, por sua vez, salientou que a decisão em qualquer circunstância caberia à maioria dos ferroviários reunidos em assembleia.

¹⁹⁷ Como, por exemplo, no caso citado no segundo capítulo, em que Klein foi acusado de se valer de violência contra funcionários da Viação Férrea em um comício popular da Coligação Ferroviária ocorrido no ano de 1949.

Dali em diante teve início uma demorada discussão entre Klein e Menna Barreto em relação à legalidade do movimento. Cabe ressaltar que no dia 5 de janeiro de 1953 foi decretada pelo Presidente da República Getúlio Vargas a Lei de Crimes contra o Estado e a Ordem Política e Social. Em seu artigo 13, ela afirmava que “Instigar, preparar, dirigir ou ajudar a paralisação de serviços públicos ou de abastecimento da cidade” levaria à pena de reclusão de 2 a 5 anos.¹⁹⁸

Depois de muitos debates, o delegado pediu à comissão de greve que propusesse aos ferroviários a volta imediata ao trabalho. Ao receber uma negativa dos representantes da categoria, Klein ameaçou os operários:

Temo, inclusive, que a polícia tenha que empenhar armas contra os ferroviários. Evitem isso, por favor. Não façam com que sejam aplicadas as leis. Seria uma injustiça de vós outros contra os vossos próprios companheiros. Os trens no estado não podem parar sob hipótese alguma.¹⁹⁹

Percebendo que a sua fala não foi vista com bons olhos pelas pessoas ali presentes, Klein resolveu fazer uma proposta em nome do governador e da Direção da Viação Férrea. Após conversar com o engenheiro Odon Venturi, o delegado propôs que, se os ferroviários voltassem ao trabalho, ele intercederia junto ao governo para que fosse pago o salário equivalente ao nível do mínimo decretado, ou seja, Cr\$ 1.800,00, salientando ainda que poderia conseguir uma resposta de Ernesto Dornelles em no máximo 1 hora.

Depois de retirar-se do recinto e deliberar sobre a proposta, a comissão de greve regressou fazendo uma contraproposta, segundo a qual os Cr\$ 1.800,00 deveriam ser incluídos nas folhas de pagamento do mês de maio, ou, então, que se pagasse um abono de Cr\$ 600 cruzeiros para aqueles que ganhavam até Cr\$ 3.500, “incluindo também o pagamento dos avanços constantes da lei 1.750, bem como a execução da lei 2148 dentro do prazo de sessenta dias”. Além disso, exigiam que não houvesse nenhum tipo de represália aos ferroviários grevistas.

¹⁹⁸ BRASIL. Lei 1.802, de 5 de janeiro de 1953. Define os crimes contra o Estado e a Ordem Política e Social, e dá outras providências. **JusBrasil**. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/128791/lei-de-crimes-contra-o-estado-e-a-ordem-politica-e-social-lei-1802-53>. Acesso em: 26/10/2011.

¹⁹⁹ *A Razão*. Santa Maria, 05 mai. 1954, p. 6.

Em meio à discussão que vinha sendo travada, o delegado Klein questionou os motivos da presença do vereador Jorge Mottecy na reunião, “dizendo que, na ocasião, o local não comportava a presença dos dois, dele e do vereador”. Klein ainda acrescentou que “o vereador, além de elemento estranho à classe, estava ali na qualidade de ‘representante de uma potência estrangeira’, reconhecidamente um comunista fichado na polícia”.²⁰⁰ Entendendo que Mottecy não fora convidado para a reunião, o delegado Armindo Carlos Busse determinou que o vereador abandonasse o recinto. Ao se negar a fazê-lo, um inspetor da polícia o tomou pelo braço e o conduziu para fora.²⁰¹

Este episódio mostra, novamente, que as lideranças dos ferroviários possuíam pertencimentos políticos variados. Além dos trabalhistas e pessedistas, os comunistas tinham sua importância na luta pelas reivindicações da categoria, pois, como já pudemos observar, estavam presentes na maioria das mobilizações, colocando em evidência os antagonismos existentes entre governo e trabalhadores. Talvez por essa característica, tais lideranças eram alvos de constantes ameaças e até mesmo de violências físicas, a exemplo das sofridas por Jorge Mottecy. O vereador foi preso em 1952 no comício contra o aumento da carne e, agora, retirado à força da reunião dos grevistas com as autoridades estaduais. Portanto, não parece ter sido por acaso que Klein decidiu “comprar briga” exatamente com Mottecy.

Através da documentação pesquisada, sobretudo aquela produzida pela polícia política, foi possível mapear os principais nomes que estavam vinculados à militância comunista na Viação Férrea em Santa Maria. Um dos mais recorrentes é, justamente, o de Jorge Mottecy, alvo fácil da vigilância policial pelo caráter público de sua atividade parlamentar²⁰². Outros nomes frequentes nos relatórios são os de Balthazar Mello (ferroviário de Jaguari)²⁰³,

²⁰⁰ *Idem, loc. cit.*

²⁰¹ *Idem, loc. cit.*

²⁰² Mottecy aparece diversas vezes na documentação do DOPS gaúcho referente ao ano de 1951 como um dos integrantes do comitê municipal do PCB no papel de secretário do partido. Ao lado dele estão o militar Pedro Arbues Martins Alvarez (presidente do PCB e futuro vereador em Santa Maria), Fritz Hambrecht (secretário sindical), Waldomiro Bittencourt (comerciante), Francisco de Paula Dias (dirigente da Coligação dos Ferroviários), Clóvis Moraes Rodrigues (ferroviário) e Evaristo de Menezes Santos (funcionário da COOPFER).

²⁰³ Mello sempre aparecia nos boletins como um dos principais agitadores comunistas entre os ferroviários. Sobre isso, ver, Boletim nº 49, de 31 de dezembro de 1951. APERJ. Fundo DOPS, Série Estados, Sessão 19-D, Caixa 611, p. 797. Após o golpe civil-militar de 1964, Mello teria declarado, através do Serviço de Relações Públicas da 3ª Divisão de Infantaria: “decidi renunciar de público a toda e

Mathias Salathiel Fernandes (secretário da Coligação dos Ferroviários), Argemiro Rosa (integrante da Coligação dos Ferroviários), Clovis Moraes Rodrigues (identificado como um dos mentores da greve de maio de 1951)²⁰⁴, Francisco de Paula Dias (presidente da Coligação dos Ferroviários) e Evaristo de Menezes Santos (funcionário da COOPFER). Este grupo era vigiado diuturnamente pelo serviço de informações da polícia gaúcha, indicando que, mesmo em pequeno número, tais militantes causavam preocupações sérias aos responsáveis em manter a “ordem social”.²⁰⁵

Terminado o incidente, o delegado Klein entrou em contato com os representantes do governo estadual. De volta às 3:30 da manhã, ele e Venturi retomaram as conversas com a comissão de greve. Esta, tendo ouvido a proposta governamental, resolveu que somente depois de conhecer a posição da maioria dos trabalhadores poderia tomar uma decisão. A reunião foi encerrada às 4:20 e ficou definido que haveria uma grande assembleia da categoria às 10 horas da manhã, a ser realizada no Teatro Independência, quando então seria tomada uma decisão coletivamente. Em resumo, a proposta do governo era a de estender aos ferroviários as vantagens dos novos níveis do salário mínimo, decretados no dia 1º de Maio, e que entrariam em vigor sessenta dias após a data da publicação no *Diário Oficial* do referido decreto.

Desse modo, vemos que o primeiro objetivo da mobilização e das articulações dos ferroviários foi alcançado: chamar a atenção do governo estadual para as suas reivindicações. Mais do que isso, ganharam o apoio incontestado de todos os vereadores da cidade, independentemente das agremiações políticas a que pertenciam, e obtiveram, da parte de Ernesto Dorneles, uma proposta inicial, que, mesmo não sendo a desejada, já indicava uma tentativa de diálogo. Enfim, a luta continuava.

qualquer vinculação minha com as ideias e ideais do marxismo-leninismo”, mas deve-se levar em conta a pressão que motivou tal pronunciamento. Ver: RUBERT, Silvana. **Golpe de Estado ou Revolução Cívica**: o discurso construído pelo jornal *A Razão* no contexto da ruptura institucional de 1964. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2004, p. 28.

²⁰⁴ Boletim nº 45, de 15 de outubro de 1951. APERJ. Fundo DOPS, Série Estados, Sessão 19-D, Caixa 611, p. 731.

²⁰⁵ Com a relação à documentação sobre a atuação dos comunistas em Santa Maria, ver os Boletins disponíveis no Fundo Estados, do Arquivo Público do Rio de Janeiro, em especial os referentes aos anos de 1951 e 1952.

3.2 – Reuniões, ameaças e truculência policial

No dia 5, foi publicada no jornal *A Razão* uma nota da administração da Viação Férrea que procurava apresentar a greve como um movimento sem maiores consequências:

Aviso ao Público

A diretoria da V. Férrea avisa ao público de Santa Maria e do Rio Grande que os trens de passageiros correram hoje normalmente em todas as linhas da V. Férrea e que amanhã também partirão normalmente, os trens destinados à Fronteira, Serra, Santiago e Porto Alegre.

Avisa também aos ferroviários que o Ps partirá de Goularte com destino Santa Maria e Otávio Lima, no horário.

Pela administração - Eng. Odon Venturi.²⁰⁶

Contraopondo-se a essa tentativa de desmoralização da parede, o mesmo periódico noticiou que, às 11 horas da manhã, a greve havia iniciado nas oficinas do Quilômetro 3, local de maior concentração de ferroviários da cidade de Santa Maria.²⁰⁷ Em outra nota, informou que a mobilização tinha se estendido a outras cidades, como Cacequi e Rio Grande, assumindo proporções que passavam a preocupar o governo estadual. *A Razão* destacou ainda que “a direção da Viação Férrea realiza ingentes esforços para fazer correr os trens de passageiros utilizando-se para tal de elementos de sua imediata confiança e funcionários ligados diretamente à chefia”.²⁰⁸

Compreendendo a força da mobilização, o diretor da VFRGS fez publicar a seguinte circular, na tentativa de diminuir a adesão de operários ao movimento paredista:

CIRCULAR DO DIRETOR DA VIAÇÃO FÉRREA AO PESSOAL

Esta Diretoria tomou conhecimento do movimento paredista parcial que envolveu principalmente uma das parcelas dos zelosos artífices das oficinas de Santa Maria e Rio Grande. Com o objetivo de esclarecer aos interessados e bem informar, lembro que os ferroviários da linha, em geral, compreendendo a responsabilidade do cargo que desempenham e para que pudesse continuar com normalidade a vida econômica-social rio-grandense, permaneceram os mesmos nos seus postos, por sua habitual e espontânea

²⁰⁶ *A Razão*. Santa Maria, 05 mai. 1954, p. 6.

²⁰⁷ Sobre o apoio do jornal à greve, é possível supor que esse se deva, como vimos anteriormente, ao fato dele pertencer aos Diários Associados de Assis Chateaubriand, já que o governo trabalhista era combatido pelos principais órgãos de imprensa ligadas a este grupo de comunicação.

²⁰⁸ *A Razão*. Santa Maria, 05 mai. 1954, p. 7.

dedicação ao trabalho na nossa Viação Férrea a cujos misteres se dedicam.

Agora tenho a satisfação de novamente dizer que os avances atrasados estão satisfeitos com os termos da circular nº 156 de 25 de abril; a reclassificação de cargos e funções está sendo estudada em conjunto com o D.S.P. [Departamento do Serviço Público] e os técnicos da Viação Férrea, definindo as atribuições e aguardando a aprovação da lei no Senado. Qualquer providência anterior prejudicará a tramitação dessa lei. Todas as demais vantagens que por direito e leis couberam aos ferroviários, estão se processando normalmente, inclusive o salário mínimo, e serão cumpridas pelo Governo dentro dos prazos estabelecidos e porque esse mesmo Governo está providenciando, independente de qualquer movimento grevista, que nada colaborará para uma melhor solução.

Cordiais saudações

Pérsio Gaspar Reis - Diretor da Viação Férrea.²⁰⁹

Esta nota do diretor da Viação Férrea parece ter como objetivo responsabilizar os ferroviários grevistas por influenciarem os “zelosos artífices de Santa Maria e Rio Grande” a aderirem ao movimento, e provocar uma divisão na categoria. Procurando desqualificar a mobilização, a nota ainda salienta que o resultado das negociações não iria depender da greve (ao contrário, segundo o informe, a greve prejudicaria as negociações), demonstrando o modo como a chefia da empresa atuava no sentido de fazer com que o movimento perdesse força.

A assembleia dos ferroviários, que ocorreu no Teatro Independência, se realizou com a presença de milhares de trabalhadores. O detalhe é que, em função do prolongamento das discussões da comissão com o governo, a reunião acabou remarcada para as 16 horas da tarde. Inicialmente falou o advogado Augusto Menna Barreto, que destacou “a necessidade de união da classe, acentuando a legalidade do direito de greve, realizando, enfim, uma pormenorizada exposição da situação dos líderes e de sua sinceridade”.²¹⁰ Sublinhou ainda que, em sua opinião, a proposta do governo já poderia ser considerada uma vitória da categoria. Sobre isso, foi questionado pelo ferroviário e ex-vereador Mathias Salathiel Fernandes, o qual exigiu a continuação da parede, pois, no seu entendimento, “os Cr\$ 1.800 da equiparação ao salário mínimo não resolvia a situação da classe”.²¹¹

²⁰⁹ Idem, *loc. cit.*

²¹⁰ Idem, *loc. cit.*

²¹¹ Idem, *loc. cit.*



Figura 5 - Advogado Augusto Menna Barreto discursando na assembleia dos ferroviários.²¹²

A seguir, o deputado estadual do PTB Croacy de Oliveira fez seu discurso afirmando que “como companheiro de lutas e autor de leis de benefício à classe, estaria junto a esta nos momentos difíceis”. Referiu que, na condição de deputado situacionista, ficava em uma posição embaraçosa: “de um lado um governo que ajudara a estabelecer, e de outro, desiludido com este mesmo governo que não cumpria as leis que sancionara”. Prosseguindo em tom emocionado, o deputado anunciou que “mesmo com sacrifício, iria até a capital do estado apresentar pessoalmente as reivindicações dos ferroviários”, e que traria até eles “a palavra formal das altas autoridades de que seriam cumpridas as propostas já do conhecimento da classe”. No encerramento de sua fala, apelou “para que a classe se mantivesse em greve” e reafirmou que partiria para Porto Alegre a fim de atuar no sentido de obter uma resposta positiva do governo estadual em relação aos pontos exigidos pela categoria. O periódico ainda ressaltou que “uma grande ovação ouviu-se após as palavras do orador, transformado, assim, em **mensageiro** dos ferroviários”.²¹³ Em seguida, a reunião foi finalizada e o deputado petebista partiu para Porto Alegre.

O acontecimento acima relatado, ao invés de avaliar a ideia de que uma noção vaga e geral de “trabalhismo” possa caracterizar a relação entre

²¹² *A Razão*, Santa Maria, 06 mai. 1954, p. 6.

²¹³ *Idem*, loc. cit.. Grifo nosso.

Estado e trabalhadores em todo um período histórico, permite compreender o trabalhismo “em ato” ao evidenciar a ação de um político trabalhista, com todas as suas ambiguidades, em um momento de forte mobilização de uma categoria estratégica de operários. Ao sublinharmos a ideia de que o deputado foi retratado como “o mensageiro” dos ferroviários, não queremos com isso esvaziar o processo de luta empreendido pelos trabalhadores, transpondo a condução dos acontecimentos a uma só pessoa ou ao âmbito da política formal, mas simplesmente apontar que, neste caso em particular, a comissão de greve não tinha acesso direto às autoridades estaduais, necessitando, portanto, de um mediador. Assim, no instante em que um deputado pertencente ao partido do governo assumiu a responsabilidade de buscar uma solução, abriu-se um novo canal de comunicação aos grevistas, especialmente pelo fato de Croacy de Oliveira ter se apresentado como apoiador do movimento e descontente com a não aplicação das leis favoráveis aos trabalhadores aprovadas por seu próprio partido. Tal episódio, portanto, evidencia as tensões e ambiguidades que permeavam as relações entre os trabalhadores e “o” trabalhismo, e mesmo entre aqueles oficialmente ligados a essa corrente política.²¹⁴

Uma provável leitura que certos grevistas podem ter feito do episódio é a seguinte: não possuindo meios de levar suas reivindicações diretamente ao governo estadual (e, portanto, tendo que contar com a intermediação de autoridades estreitamente ligadas ao jogo político local, como o delegado Klein, o que nem sempre favorecia suas pretensões), por que não apoiar um deputado que representava esse mesmo governo e que podia ficar frente a frente com a autoridade máxima do estado? Se o PTB se apresentava como um partido para os trabalhadores, os grevistas podiam, assim, fazer funcionar um “pragmático realismo com elevado senso de cálculo em torno dos benefícios possíveis, impondo ao Estado [...] concessões e deveres por meio de uma linguagem extraída dos próprios recursos retóricos populistas”.²¹⁵

Outro fator que dificulta pensar “o” trabalhismo como o fundamento explicativo de todo um período ou acontecimento é o risco da homogeneização

²¹⁴ Como exemplo de greves ferroviárias mediadas por trabalhistas, podemos citar a de 1945. Mais detalhes em: JOBIM, op. cit., 2010.

²¹⁵ SILVA; COSTA, op. cit., 2001, p. 225.

implícito a tal procedimento. Como bem aduziu Arthur Lovejoy, criticando o uso indiscriminado de “ismos”:

[...] eles designam, via de regra, não uma doutrina, mas várias doutrinas distintas e frequentemente conflitantes, sustentadas por diferentes indivíduos ou grupos a cujos modos de pensar essas designações foram aplicadas, ou por esses próprios ou na terminologia tradicional dos historiadores.²¹⁶

Levando em consideração essa afirmação de caráter mais amplo, podemos confirmá-la retomando dois aspectos levantados anteriormente. Primeiramente, verificamos as diferenças existentes entre os trabalhistas que compunham o governo em nível federal. Osvaldo Aranha, então Ministro da Fazenda, posicionou-se de forma contrária ao projeto de duplicação do salário mínimo que vinha sendo pensado por João Goulart. De outra parte, no nível estadual, Croacy de Oliveira, “desiludido com este mesmo governo que não cumpria as leis que sancionara”, discursou em favor da greve ferroviária, opondo-se aos interesses do governador trabalhista Ernesto Dornelles.

Sendo assim, que “trabalhismo” era este? Certamente tal pergunta deve ser feita pontualmente em cada uma das situações históricas concretas analisadas. Propor uma resposta construída aprioristicamente pode nos levar a desconsiderar as diferenças e ambiguidades existentes na vida social, e, em decorrência, ao perigo já mencionado da homogeneização.

Na contracapa do jornal *A Razão* do dia 7 de maio de 1954, lê-se, estranhamente, a seguinte chamada, em caracteres garrafais: “APELAM MEMBROS DA COMISSÃO DE GREVE PARA QUE OS FERROVIÁRIOS RETORNEM AO TRABALHO”. Nos parágrafos seguintes, o periódico esclareceu que, às 20 horas de “ontem” (dia 6), o delegado Oscar Klein, depois de receber uma comunicação do governo do estado, determinando a aplicação da Lei de Segurança Nacional contra os grevistas, havia entrado “imediatamente em ação, efetuando, logo a prisão de diversos elementos envolvidos diretamente nos acontecimentos”.²¹⁷ Os “elementos” eram cinco membros da comissão de greve. Naquela mesma noite, a residência do advogado Menna Barreto passou a ser vigiada pela polícia, de modo que “as

²¹⁶ LOVEJOY, Arthur O. **A Grande Cadeia do Ser**. Um estudo de uma ideia. São Paulo: Ed. Palíndromo, 2005, p. 23.

²¹⁷ *A Razão*. Santa Maria, 07 mai. 1954, p. 6.

autoridades esperavam poder realizar maior número de detenções, quando elementos dirigentes procurassem o conhecido advogado”.²¹⁸

De acordo com várias referências feitas pelo *A Razão*, diariamente uma multidão de ferroviários aglomerava-se na Avenida Rio Branco, em frente à casa do advogado, aguardando novas informações sobre a paralisação. Foi em meio a essa multidão que os policiais detiveram Walter G. Rodrigues e Moacir Mello.

A série de prisões teve continuidade quando três dirigentes da greve procuraram o diretório do Centro Cívico João Goulart, a fim de buscar uma solução para o problema por meio da intermediação do ex-ministro do Trabalho. Na sede do diretório estavam Nelson Germano Witzel, presidente da UFG; João Amaro Faleiro e Afonso Rosa, bem como os membros da direção do Centro: Salomão Seligman, José Salamoni, José Gabriel Brener, Francisco José Aguirre e Bismar Borges. Interrompendo a reunião, irromperam os inspetores Abrelino Bonett e Arquimedes de Bem, “convidando” os três ferroviários a comparecerem à delegacia de polícia. Chegando ao local, os cinco ferroviários foram interrogados e, de acordo com *A Razão*,

[...] ficou esclarecido que os membros daquela comissão ali presentes não eram responsáveis pela continuação do movimento grevista e, sim, o deputado Croacy de Oliveira, que espontaneamente prontificou-se a ir a Porto Alegre conseguir junto das altas autoridades o cumprimento das reivindicações dos ferroviários, devendo estes permanecerem em greve até o seu regresso, o que se verificará hoje.²¹⁹

Após esta conclusão, o jornal informou que “os cinco membros do comitê de greve assinaram uma declaração apelando para a cessação da greve”, assim redigida:

DA COMISSÃO DE GREVE EM SANTA MARIA AOS FERROVIÁRIOS

Esta Comissão cumpre o seu dever de apelar a todos os ferroviários, após os entendimentos mantidos com as autoridades, a que retornem imediatamente ao trabalho, pois tem a garantia manifestada de que nenhum prejuízo sofrerão aqueles que voltarem ao trabalho. Confiam os membros desta Comissão na intermediação agora solicitada ao sr. João Goulart a fim de verem atendidas as reivindicações mais sentidas da classe ferroviária.

²¹⁸ Idem, *loc. cit.*

²¹⁹ Idem, *loc. cit.*

Contando que todos os ferroviários voltem ao trabalho e que continuem a respeitar a lei e autoridades, esta Comissão dá por finda a sua missão, continuando suas atividades junto ao Dr. João Goulart, mas sem o caráter de COMISSÃO DIRIGENTE DE GREVE.

Santa Maria, 6 de maio de 1954.

Nelson Germano Witzel, João Amaro Faleiro, Walter G. Rodrigues, Afonso Rosa e Moacir Mello.²²⁰

Retornando ao diretório do Centro Cívico, Bismar Borges, Salomão Seligmann e Armindo Carlos Busse endereçaram um telegrama a Jango, solicitando a presença do ex-ministro em Santa Maria, a fim de encontrar uma solução definitiva para a greve dos ferroviários. *A Razão* noticiou que se o movimento prosseguisse no dia seguinte, João Goulart viria à cidade, o que não se confirmou. De qualquer forma, a procura dos ferroviários pelo Centro Cívico já é mais um indicativo de que alguns grevistas viam determinados políticos trabalhistas como instrumentos para a conquista de suas reivindicações.

Depois de assinarem a declaração pedindo o fim da greve, às 2 horas da manhã os membros do comitê foram postos em liberdade. Não havendo resposta da categoria ao “pedido” da comissão, os dirigentes da empresa e o governo do estado voltaram a ameaçar os trabalhadores através das seguintes notas:

CIRCULAR 154

Esta diretoria, autorizada pelo Exmo. Sr. Governador do Estado, deu oportunidade e as necessárias garantias à parcela dos ferroviários em greve, sem que até este momento os mesmos tenham dado de si a devida retribuição, apresentando-se aos seus cargos, em face do controle exercido pelos elementos extremistas à laboriosa classe.

Neste momento, dirijo-me a parcela de ferroviários afastados dos cargos por motivos dos surtos de greves, para prevenir que, terão prazo até às 15 horas de hoje (dia 7), para retornarem às suas atividades, a partir de quando então, aos mesmos cessarão as considerações e, se necessário, a aplicação de medidas indispensáveis previstas pela Lei, que poderão ter *consequências imprevisíveis* na sua execução.

A todos os ferroviários que permanecem, neste momento, fiéis aos seus deveres, apelo para que se conservem nos seus postos e no pleno exercício de suas funções com devoção e dedicação ao cumprimento do dever, granjeando a admiração da opinião pública do país.

Pérsio Gaspar Reis - Diretor

CIRCULAR 155

²²⁰ Idem, *loc. cit.*

Esta diretoria, atendendo aos termos da circular nº 154 de hoje, determina, neste momento, o *preenchimento a partir de amanhã de todas as vagas* inclusive de diaristas que se verificarem nos diversos serviços e repartições da Viação Férrea por faltas consecutivas e não justificadas.

Providencie-se de imediato, para a completa normalização dos serviços da ferrovia.

Ass. Pérsio Gaspar Reis - Diretor.

Ao pessoal do Dep. de Mecânica

Fazendo referência à circular nº 155 de hoje, o sr. Diretor da Viação Férrea, cientificou a todo o pessoal do Departamento de Mecânica que todos aqueles que continuarem em greve dia amanhã, dia sete, em diante, ficarão sujeitos à DEMISSÃO sumária ou a penas severas conforme o caso. Autorizo, pelo presente, aos chefes de serviço a organizarem os respectivos G-19 de demissão para os que comparecerem ao serviço amanhã, bem como o imediato preenchimento das vagas verificadas.

Nesse sentido, deveis afixar uma nota pública convocando os interessados a emprego nesta ferrovia.

Ass. Pérsio Gaspar Reis – Diretor [grifos nossos].²²¹

Preocupada com o andamento do movimento grevista, a Câmara de Vereadores convidou o advogado Augusto Menna Barreto a comparecer a sua sede. Aproveitando a oportunidade, ele comunicou aos legisladores sobre a detenção dos membros da comissão de greve. Através de um requerimento do vereador Luciano Martins de Castro (PTB), foram designados José Ignácio Xavier (PL), Rubens Correa Krob (PSD) e o próprio Castro para efetuarem uma visita à Delegacia de Polícia.

De modo geral, foi possível perceber que o deputado petebista Croacy Oliveira gradualmente assumiu o posto de principal aliado da categoria, atuando como mediador da greve. Além disso, em função de sua participação, se manifestaram tendências internas divergentes no PTB: uma que se colocou a favor da greve, dentro dos limites da ordem legal, e outra que se caracterizou pela defesa do governo trabalhista.

3.3 - A Comissão Parlamentar de Inquérito e a mediação trabalhista da greve

Ainda no dia 6 a greve se estendeu a Porto Alegre e o Legislativo estadual, levando em conta as sucessivas denúncias de violências e arbitrariedades cometidas pelos policiais, decidiu criar uma Comissão

²²¹ Idem, *loc. cit.*

Parlamentar de Inquérito. Os integrantes da comissão chegaram à noite em Santa Maria.



Figura 6 - Foto dos ferroviários detidos²²².

No dia seguinte (7 de maio), a greve manteve-se inalterada. Quando o apito soou às 7:30 da manhã, apenas um pequeno número de ferroviários retomou suas atividades, somando-se aqueles que, desde o primeiro dia, não aderiram ao movimento.

Sob a presidência do deputado João Caruso (PTB), foram instalados os trabalhos da Comissão para apurar as denúncias de violências praticadas pela polícia contra os grevistas. Os integrantes da CPI eram os seguintes: Derly Chaves (PSP), Mário Lima Beck (PL), Cândido Norberto (PSB), Guido Mondim (PRP – Partido da Representação Popular), Arthur Bachini (UDN – União Democrática Nacional) e José Marques da Rocha (PSD).

O primeiro depoimento foi o do deputado Croacy de Oliveira. O parlamentar trabalhista reafirmou perante seus pares as declarações que já vinha fazendo, de que não era o responsável pela greve, como afirmava o delegado Oscar Klein, e de que os verdadeiros culpados eram os agentes

²²² *A Razão*, Santa Maria, 07 mai. 1954, p. 6.

governamentais, as quais, “ao invés de mandarem autoridades do Poder Executivo, mandaram policiais para espalhar o terror e o medo entre a humilde classe dos ferroviários”.²²³

Neste mesmo dia, Aldo Sirângelo, chefe de polícia do estado, enviou ao delegado regional Policarpo Santos um telegrama onde “cientifica que as manifestações do deputado Croacy Oliveira não representam o pensamento do governo relativamente à greve dos ferroviários”. Afirmava ainda que “o governador Ernesto Dornelles, face à conduta do referido parlamentar, o responsabiliza de público pelas consequências que advierem de sua atitude”.²²⁴

Em entrevistas ao jornal *A Razão*, Oscar Klein e Croacy de Oliveira voltaram a se acusar. Klein declarou que “o único responsável por não estar ainda resolvida a greve dos ferroviários é o deputado Croacy de Oliveira. Posteriormente darei amplos esclarecimentos a todo Rio Grande do Sul sobre essa minha afirmativa”. Em resposta, o deputado esclareceu que depois de resolvido o problema da greve iria se “entender com quem declarou publicamente ser eu o responsável pela greve”. Destacou ainda que, quando chegou a Santa Maria, o ambiente encontrado era de terror. Considerava incrível que em um regime democrático agentes do governo “penetrassem armados até de metralhadoras portáteis em um recinto fechado onde se reuniam com autorização da polícia, 4 mil ferroviários para debater os seus problemas”. Finalizou dizendo que a sua missão era encontrar uma solução harmoniosa para a greve sem que fossem “feridos os brios de dignidade da classe ferroviária”, e que considerava um despropósito do Diretor da Viação, Pérsio Reis, publicar uma circular endereçada à categoria prometendo sanções de “consequências imprevisíveis”, mesmo tendo pleno conhecimento de que ele estava reunido com o governador Ernesto Dornelles em Porto Alegre: “a circular provocou a reação de todos os núcleos ferroviários do Estado e terá consequências muito graves”.²²⁵

Durante a tarde, integrantes da CPI e o deputado Croacy de Oliveira encontraram-se na residência do advogado Menna Barreto, que estava tomada

²²³ *A Razão*, Santa Maria, 08 mai. 1954, p. 6.

²²⁴ *Idem*, *loc. cit.*

²²⁵ *Idem*, p. 2. Não conseguimos identificar que assembleia “em recinto fechado” seria esta referida por Croacy de Oliveira.

por ferroviários. Falando a eles, o deputado socialista Candido Norberto esclareceu a posição de cada um dos integrantes da comissão. Declarou que “pensa que a totalidade dos deputados gaúchos e dos partidos políticos são favoráveis à greve dos ferroviários, que julgam justa”; entretanto, como membros da CPI, a posição dos deputados era diferente, pois que sua atribuição “não é tomar qualquer partido, mas proceder, como magistrados, um inquérito, a fim de apurar as arbitrariedades policiais, denunciadas à Assembleia”. Relembrando que os ferroviários lutavam pela aplicação de leis que, em sua maioria, já haviam sido aprovadas, afirmou que “a Assembleia Legislativa já cumpriu o seu dever, votando as leis cuja execução está sendo reclamada pelos grevistas”.²²⁶

Na sexta-feira, dia 8 de maio, a greve completou seu sexto dia, embora os trens de passageiros seguissem trafegando. Mais uma vez, líderes trabalhistas se movimentaram na tentativa de solucionar o problema. A Comissão Executiva do PTB de Santa Maria intermediou uma proposta dos ferroviários ao governo, que foi recusada por Ernesto Dornelles. A comissão de greve também se reuniu com o prefeito da cidade, Heitor Campos (PTB), procurando granjear apoio do executivo municipal. Já o Centro Cívico João Goulart informou aos grevistas que, diante do fracasso das negociações até aquele momento, havia encaminhado o seguinte telegrama ao ex-ministro:

O Centro Cívico João Goulart, desta cidade, após interceder junto ao governo constituído do Estado, no sentido de que fosse solucionada a justa causa dos ferroviários, nada obteve, uma vez que a intransigência do Governador parece desconhecer a situação dramática em que se encontram os servidores da ferrovia rio-grandense. Diante dessa atitude, nos colocamos de forma categórica e decisiva ao lado da laboriosa classe dos ferroviários, servindo de intermediários junto a V. Excia a fim de solucionar o problema que vem afligindo a aludida classe.

Ao tomarmos essa atitude, não foi outro nosso propósito a não ser o de reafirmar o que havíamos prometido à mesma, segundo telegrama de V. Excia de que aceitaria lutar lado a lado com a classe ferroviária. Na certeza de que V. Excia procurará solucionar de maneira imediata a causa dos ferroviários, o Centro Cívico João Goulart e os ferroviários do Rio Grande do Sul depositam sua confiança no ilustre homem público, certos de que sabereis solucionar com a urgência que acima citamos a situação aflitiva e insustentável da referida classe.

Cordiais Saudações

²²⁶ *A Razão*. Santa Maria, 08 mai. 1954, p. 6.

Dr. Salomão Seligmann, José Salamoni, José Gabriel Brenner, José Bicca Larré e Francisco José Aguirre.²²⁷

No telegrama podemos observar uma tentativa clara de apresentar João Goulart como um “combatente” que estava ao lado dos ferroviários, enquanto o governador Ernesto Dorneles é identificado como um personagem intolerante e contrário à “classe”. Artimanhas discursivas como essa possibilitavam que a imagem de Jango como um político leal aos operários fosse se consolidando gradualmente. Enfim, não era por acaso que um Centro Cívico com seu nome havia sido fundado na cidade.

No domingo à tarde reuniram-se na Sociedade Concórdia o advogado Augusto Menna Barreto; a comissão de greve, agora liderada por Adão Marques da Rosa²²⁸; o major Pessoa, representando o general Osmino Ferreira Alves; e o engenheiro Odon Venturi, em nome da Direção da Viação Férrea. No encontro, uma nova proposta foi feita pela comissão:

a) pagamento imediato de um abono de emergência (a contar de 1º de janeiro) de 300 cruzeiros a todos os ferroviários que recebessem menos de 3.100 cruzeiros, até que a categoria viesse a ser beneficiada com o pagamento dos novos vencimentos decorrentes da equiparação aos recentes níveis do salário mínimo;

b) pagamento do mesmo abono aos demais ferroviários que ganhassem entre 1.800 e 3.100 cruzeiros, até o início da vigência do plano de reclassificação;

c) pagamento dos dias de greve e, finalmente, compromisso do poder público de não exercer qualquer represália contra os ferroviários envolvidos no movimento paredista.

Após registrar a proposta, que diminuía pela metade o valor do abono reivindicado, o engenheiro Venturi declarou que iria enviá-la às autoridades para exame. Tão pronto chegasse a resposta, levaria ao conhecimento do comitê de greve.

²²⁷ *A Razão*. Santa Maria, 08 mai. 1954, p. 8. José Bicca Larré, em resposta a e-mail enviado pelo autor deste trabalho, referiu que não possuía lembranças das greves ferroviárias, mas explicou que o Centro Cívico João Goulart era “mais uma fachada do PTB”. Atualmente Larré é colunista semanal do jornal *Diário de Santa Maria*.

²²⁸ Esta troca no comando da comissão de greve não ficou ainda esclarecida. Embora não saibamos se Nelson Germano Witzel continuou integrando o movimento, pode-se especular se o fato dele ser militante do Partido Social Democrático era visto como um elemento complicador das tratativas entabuladas com os políticos trabalhistas.

Depois de entrar em contato com o governador Ernesto Dornelles, o então Secretário de Obras Públicas do Rio Grande do Sul, Leonel Brizola, solicitou ao presidente da Assembleia uma reunião com os líderes de bancada do Legislativo, a fim de apresentar aquilo que considerava a solução para a greve, mas que não era nenhuma novidade. Em linhas gerais, Brizola propôs à Assembleia a aprovação imediata da autonomia administrativa da Viação Férrea.²²⁹ Este tema já vinha sendo discutido desde o começo da década de cinquenta, mas a cada momento de instabilidade, a proposta ressurgia. Brizola defendeu que, com a autarquização da empresa, ela mesma poderia elaborar um novo quadro de pessoal e, assim, regularizar a situação dos mais de nove mil ferroviários do estado.

Em Santa Maria, a Comissão Parlamentar de Inquérito, encerrada no domingo, ouviu os integrantes do comitê de greve, que afirmaram terem sido coagidos pelas autoridades policiais, acrescentando que o manifesto de pedido de volta ao trabalho fora ditado pelo delegado Oscar Klein e datilografado pelo inspetor Coelho.

Desconsiderando as prisões e arbitrariedades cometidas contra os ferroviários, e as sistemáticas negativas do governo às suas reivindicações, Ernesto Dornelles, em nota publicada no dia 11, declarou que, durante todo o tempo da greve, o executivo estadual “vem demonstrando a maior boa vontade, tudo facilitando para que os operários que se desviarem, possam voltar ao trabalho”. Ressaltou ainda que “nada temos contra os operários. O Governo não demonstrou nenhuma intransigência, mas pelo contrário, tem sido de uma compreensão a toda prova”.²³⁰

Ao fim e ao cabo, o discurso apaziguador do governador não conseguiu esconder a série de constrangimentos cometidos pela polícia, demonstrando que a relação entre as autoridades estaduais e os operários da Viação Férrea prosseguia extremamente tensa.

²²⁹ Cabe ressaltar que Brizola era favorável à transformação da Viação Férrea em uma autarquia estadual, enquanto outros políticos defendiam a federalização da empresa.

²³⁰ *A Razão*, Santa Maria, 11 mai. 1954, p. 6.

3.4 - Depois de dez dias de greve...

No décimo dia da paralisação, o jornal *A Razão* destacou que a greve “é um dos maiores movimentos paredistas que já afetaram a VFRGS em toda a sua história e, como é fácil prever-se, com tremendos prejuízos para toda a rede, para os interesses superiores do Rio Grande e também para os ferroviários”.²³¹

Desde a chegada à cidade dos deputados petebistas José Diogo Brochado da Rocha, ex-diretor da Viação Férrea e homem próximo dos ferroviários, e Waldemar Rodrigues da Silva, também ferroviário, a expectativa pelo final da greve aumentou consideravelmente. Brochado da Rocha declarou ao jornal que “os entendimentos se estão processando com a marcha feliz que a mim e ao senhor Waldemar da Silva pareceu possível, esperando que até a amanhã, quinta-feira, cheguem a uma conclusão feliz que ponha termo ao movimento grevista”.²³²

Após diversas reuniões e telefonemas, o sentimento dos deputados se confirmou e a greve finalmente foi encerrada. Em uma grande reunião realizada no dia 13, às 10 horas, na Sociedade Concórdia, com a presença de diversos políticos, ferroviários e representantes da empresa, foi assinado um acordo entre governo e grevistas, pelo qual ficou definido que o Executivo Estadual assumia o compromisso formal de cumprir com a Carta de Reivindicações que exigia o seguinte:

- 1º - Não haveria nenhuma represália contra os ferroviários que participaram da greve, nem das atitudes tomadas resultaria qualquer perseguição ou constrangimento;
- 2º - Retorno ao serviço de todo o pessoal envolvido na greve, não havendo dispensa nem de diaristas;
- 3º - Pagamento dos dias de greve e contagem do tempo para todos os efeitos;
- 4º - Extensão do salário mínimo aos ferroviários, nas bases e prazo do decreto federal;
- 5º - Alteração da Lei 2.148 para:
 - a) pagamento imediato das diferenças de sua aplicação a partir de 1º de janeiro de 1954, para o que se considerava já haver recursos no orçamento;
 - b) contagem, a partir de 1º de janeiro de 1952, dos avanços atrasados para todos os efeitos, ressalvado o pagamento dos anos de 1952 e 1953;

²³¹ *A Razão*, Santa Maria, 13 mai. 1954, p. 6

²³² *Idem*, *loc. cit.*

c) abertura, oportunamente, de crédito especial para o pagamento das diferenças aludidas correspondentes a 1952 e 1953, em nova Lei que previsse os recursos necessários à cobertura da despesa;

d) garantia, por diferença, de proventos e vantagens resultantes da Lei 2.148;

6º - Pagamento imediato aos aposentados dos proventos, diferenças de proventos e acréscimo de 70% sobre os proventos, desde que suas apostilas estivessem devidamente legalizadas;

7º - Pagamento dos avanços atrasados de uma só vez com os vencimentos do mês de maio;

8º - Preparo pela Viação Férrea de um mínimo de 300 processos de cálculo de diferença de proventos e de acréscimo de 70% sobre os proventos do mês;

9º - Envio do Plano de Reclassificação de Cargos e Funções do pessoal à Assembleia Legislativa, dentro do prazo máximo de 60 dias, para pronta discussão e votação.²³³

Era meio-dia quando o advogado Menna Barreto, após uma grande passeata ocorrida na cidade, anunciou da sacada de sua residência, sob aplausos, os itens conquistados e a palavra do governo de que cumpriria o acordo. Outro que foi alvo de homenagens foi o deputado estadual Croacy de Oliveira, tendo, na sua despedida para Porto Alegre, comparecido aproximadamente mil ferroviários.



Figura 7 - Momento em que o acordo foi anunciado aos ferroviários, na Avenida Rio Branco.²³⁴

²³³ *A Razão*, Santa Maria, 14 mai. 1954, p. 6.

²³⁴ *Idem, loc. cit.*

Uma conclamação aos ferroviários feita por Adão Marques da Rosa, e publicada pelo jornal *A Razão*, assinalou o final do movimento:

CONCLAMAÇÃO AOS FERROVIÁRIOS

Como presidente da Comissão de Greve, tenho a grata satisfação de comunicar a todos os companheiros de serviço da Viação Férrea que a Comissão Grevista, parlamentando com o senhor representante do Diretor da Viação Férrea e do Exmo. Governador do Estado encontrou uma solução satisfatória para as reivindicações da classe. Por esse motivo, pelo presente, conclamamos a todos os companheiros de serviço da Rede a retornarem ao serviço, como foi feito aqui em Santa Maria, onde felizmente os serviços estão normalizados.

A Comissão, por meu intermédio, se felicita por ter cumprido o seu dever, e apela para todos os ferroviários no sentido de que haja a mais perfeita harmonia entre todos, estreitando-se num abraço fraternal com os companheiros que divergiram de nós a fim de que a coletividade Rio Grandense não sofra na sua base econômica e ressurja a calma e a felicidade na família ferroviária.

Adão Marques da Rosa

Presidente da Comissão de Greve²³⁵

Ficou definido ainda que a comissão de greve estava autorizada a não trabalhar para acompanhar a finalização do acordo. Em 15 de maio, os representantes da categoria anunciaram que já havia entrado na Assembleia Legislativa um projeto de lei que “dotará o Poder Executivo de meios para pagar as vantagens relativas ao ano de 1954, decorrentes da Lei 2.148”. Porém, a tentativa de trazer as lideranças do movimento para o campo oficial de negociação acabou tendo curta duração.

Em 15 de agosto, três meses após o final do movimento paredista, a comissão lançou novo manifesto informando que, até o momento, apesar de terem sido atendidos praticamente todos os pontos definidos no acordo com o governo, a principal reivindicação da categoria – a execução do Plano de Reclassificação de Cargos – não havia se concretizado:

Os ferroviários gaúchos como heróis anônimos das batalhas de produção do Rio Grande, sentem-se nos dever de esclarecer que foram a uma greve em 3 de maio do corrente ano, reivindicando, simplesmente, o cumprimento das leis sancionadas pelo atual governo, pleiteando, particularmente, o vital Plano Geral de Classificação dos cargos e funções, decorrência do artigo nono da lei 1.750 de 22 de fevereiro de 1952, e cujo prazo, determinado pelo executivo, para envio à Assembleia Legislativa, havia expirado há vinte meses. Trabalhadores humildes e ordeiros, esperam, pacientemente 20 meses, procurando o atendimento de suas justas

²³⁵ *A Razão*. Santa Maria, 14 mai. 1954, p. 6.

reivindicações. A paralisação do trabalho, como último recurso, foi efetuada dentro do maior entusiasmo, unidade e disciplina, e a solidariedade e simpatia de todo o Rio Grande, manifestadas através das organizações de classe e representantes do Povo, atestaram os seus propósitos do movimento paredista.

Retornaram os ferroviários ao trabalho, tranquilizados e esperançosos, imbuídos do mesmo propósito de sempre, após firmar o governo o compromisso de atender suas justas aspirações. E, no entanto, decorrem já 75 dias, sem contudo verem concretizada sua maior aspiração: o Plano Geral de Reclassificação.

A imprensa Rio Grandense, pelos seus editoriais, pelas reportagens, pela transcrição do clamor público, tem mostrado ao Rio Grande uma situação verdadeiramente calamitosa da Viação Férrea; e os ferroviários gaúchos, cômnicos de suas responsabilidades no setor econômico do Rio Grande, não podem permitir que a ignorância e a má fé os apontem como responsáveis de tal situação. Busquem os responsáveis pelo destino do Rio Grande, as causas do desmantelo da Viação Férrea e terão que, infalivelmente absolver os heroicos trabalhadores ferroviários, que vêm, também, nesta época de dura carestia e de vertiginosa alta do custo de vida, dolorosamente, se perder 30% da produção, especialmente por falta de transporte.

Os ferroviários gaúchos unidos lutaram e lutarão pela salvaguarda dos seus sagrados direitos, unidos pelo congelamento dos preços dos gêneros de primeira necessidade, unidos lutarão sempre por um salário que permita dar filhos sadios e cultos à querida Pátria, mas unidos lutaram e unidos continuarão lutando, acima de tudo, por um Brasil cada vez mais forte, cada vez mais grandioso.

A comissão.²³⁶

Como se percebe no documento, as tradições de luta e solidariedade abordadas no primeiro capítulo são evocadas, especialmente na sua parte final, apontando para a importância deste passado construído coletivamente, como forma de unificar a categoria durante a greve.

Segundo Maria Elizabeth Grimberg, apesar das demonstrações de força e combatividade dos ferroviários, o governo estadual não respondeu às pressões até o final daquele ano.²³⁷ Contudo, embora não possa ser considerada plenamente vitoriosa em termos concretos, a greve de 1954 trouxe ganhos imediatos à categoria, como o pagamento aos aposentados e pensionistas, o ressarcimento de salários atrasados e a extensão do novo salário mínimo aos que ganhavam menos de Cr\$ 3.100,00.²³⁸

Como observou Maria Célia Paoli, desde a sua legalização, a CLT embasou uma luta por direitos onde “a cultura e a política encontram a vida

²³⁶ *A Razão*. Santa Maria, 11 ago. 1954, p. 6.

²³⁷ GRIMBERG, op. cit., p. 209.

²³⁸ O Plano de Cargos foi implantado somente em 1957, pela Portaria 512, emitida em 29 de junho daquele ano. Já a transformação institucional da Viação Férrea também teve início em 1957, mas se concretizou somente em 21 de maio de 1959, quando foi assinado o Termo de Acordo que determinou a reversão da ferrovia gaúcha para as mãos do governo federal. Mais detalhes podem ser obtidos em FLORES, op. cit., 2009, p. 286.

cotidiana", porque reconheceu, embora de forma ambígua, "as demandas culturais mais amplas por justiça e imparcialidade nas condições de trabalho". Assim, a grande conquista dos trabalhadores repousou, sobretudo, na "institucionalização da ideia de que as condições de trabalho devem ser reguladas de alguma maneira por parâmetros definidos". No entanto, como destaca French, "este ideal normativo só poderia tornar-se real no contexto de uma ação vinda de baixo por parte de uma nova e crescente classe social de trabalhadores urbanos", onde estavam incluídos os ferroviários gaúchos e suas greves²³⁹.

3.5 – Considerações finais do capítulo: um “pacto” trabalhista?

Em linhas gerais, o movimento analisado neste capítulo revelou uma enorme capacidade de mobilização da categoria ferroviária, que atuou de forma praticamente unificada, contando com a adesão de mais de 80% dos trabalhadores. A greve, que ganhou o apoio da Câmara de Vereadores de Santa Maria, conquistou a solidariedade de diversos deputados estaduais, em especial de Croacy de Oliveira, José Diogo Brochado da Rocha e Waldemar Rodrigues da Silva (ele também ferroviário), todos do PTB, além do apoio do ex-ministro do Trabalho João Goulart e do Centro Cívico que possuía seu nome.

Embora seja visível a relação que o comitê de greve estabeleceu com indivíduos e entidades ligadas ao PTB, deve-se salientar, mais uma vez, a heterogeneidade política da categoria. Para se ter uma noção mais clara dessa diversidade, é válido citar alguns exemplos: Nelson Germano Witzel, fundador e presidente da UFG, era filiado ao PSD, partido de oposição ao governo estadual; Aristides Lemos dos Santos, ferroviário e vereador pelo PTB entre 1951 e 1954, foi um ferrenho apoiador do então diretor da Viação Férrea, Pécio Reis²⁴⁰; Jorge Mottecy, militante comunista, era vereador pelo PSB e advogado da COOPFER; e Mathias Salathiel Fernandes, ferroviário, comunista e integrante da Coligação Ferroviária, entidade responsável por aglutinar políticos que atuavam em prol da categoria, era conhecido pela polícia devido a

²³⁹ PAOLI *apud* FRENCH, op. cit., p. 57.

²⁴⁰ FAVARIN, op. cit., 1999, Anexo 12.

sua militância comunista dentro da Viação Férrea. Sendo assim, o simples rótulo de “trabalhista” não pode ser imputado a toda a categoria e aos seus representantes como forma de explicar a sua atuação política.

Da perspectiva do PTB, ainda cabe uma segunda ressalva quando se fala em “trabalhismo”, no singular, pois, se considerarmos que esse foi o partido que encarnou tal ideário político, é preciso lembrar dos conflitos que ocorreram no seio da agremiação, como foi o caso daquele envolvendo o deputado Croacy de Oliveira e o governador Ernesto Dornelles. Nessa mesma direção, outro caso singular aconteceu em Santa Maria durante as eleições para governador do estado em outubro de 1954. Luciano Martins de Castro e Helena Ferrari Teixeira, ambos vereadores pelo PTB, declararam apoio ao ex-petebista Brochado da Rocha (PSP), em detrimento da candidatura trabalhista de Alberto Pasqualini.²⁴¹

É provável que uma das motivações dessa série de divergências no seio do trabalhismo gaúcho esteja relacionada à ampla coalizão articulada por Vargas nas eleições de 1950, quando os ministérios foram ocupados por políticos do PSP (Ministério de Viação e Obras públicas), do PSD (Ministérios da Fazenda; Justiça; Educação e Saúde) e até mesmo da UDN (Ministério da Agricultura), enquanto o próprio PTB acabou ficando somente com o Ministério do Trabalho, o que gerou dissidências no partido, as quais não se restringiram apenas ao plano político, mas também ideológico.

A nomeação de João Goulart para a pasta do Trabalho em 1953 deu sinais da tentativa de aproximação de Vargas com os trabalhadores. Depois de propor o aumento do salário mínimo em 100%, Jango, como vimos, foi alvo de críticas por parte da ala mais conservadora do governo e do empresariado nacional, mas, em contrapartida, ganhou amplo apoio dos trabalhadores. Esse conjunto de manobras políticas desestabilizou o governo trabalhista, fato que ficou claro ao longo da mobilização grevista ferroviária de 1954. Tais tensões se tornaram evidentes quando Ernesto Dornelles acusou Croacy de Oliveira de

²⁴¹ A declaração de Helena Ferrari está registrada na matéria intitulada “A vereadora Helena Ferrari Teixeira solidária com a candidatura Brochado da Rocha”, publicada na página 6 do jornal *A Razão* em 8 agosto de 1954. A posição de Luciano Martins de Castro foi divulgada na reportagem “Ameaça de crise na bancada trabalhista no Legislativo de Santa Maria”, do dia 12 de agosto de 1954. As divergências entre Brochado da Rocha e Alberto Pasqualini tiveram início quando o PTB precisou escolher qual seria o seu candidato ao governo do estado. Por ter sido derrotado, Rocha decidiu concorrer às eleições pelo PSP. É significativo que, assim como o candidato do PSP, Luciano Castro e Helena Ferrari também eram ligados aos ferroviários. Castro era servidor da Viação Férrea e Ferrari, filha de ferroviário e ardorosa defensora da categoria.

ser o responsável pela greve, demonstrando que o próprio “trabalhismo” estava prenhe de contradições.

Assim, frisamos mais uma vez que, sendo este o caso, não podemos cometer o equívoco de utilizar o termo seja para rotular a ação política dos ferroviários, seja para designar um ideário totalmente sistematizado e coerente, pois, se assim o fizermos, estaremos cometendo, no mínimo, dois erros: o primeiro é o de homogeneizar a categoria, desconsiderando as diversas correntes políticas que atuavam em seu interior; e o segundo é o de compreender o trabalhismo como uma palavra que designa uma doutrina política harmônica e uniforme. É necessário, sim, levar em conta a complexa teia de opções políticas e relações sociais que permeava a categoria e o PTB, e que, no caso em análise, se expressou no movimento grevista de 1954.

Diante dos acontecimentos aqui relatados, outra questão pode ser levantada no âmbito da discussão que vem marcando o debate historiográfico sobre o período da história brasileira que vai de 1945 a 1964, relativa à noção de “pacto” trabalhista. O uso desta noção, proposta pela historiadora Angela de Castro Gomes, n’*A invenção do trabalhismo*, tinha o objetivo de romper com o conceito de populismo, que predominou nas análises sobre a classe operária brasileira no pós-1930. Tal redefinição teórica, conforme apontado na Introdução, visava a afastar a ideia de manipulação política associada ao populismo, colocando-se em favor de um olhar que compreendesse os trabalhadores como sujeitos que realizam opções conscientes de acordo com os limites impostos por circunstâncias determinadas. O pacto foi assim definido: “havia pacto, isto é, uma troca orientada por uma lógica que combinava os ganhos materiais com os ganhos simbólicos da reciprocidade, sendo que era esta segunda dimensão que funcionava como instrumento integrador de todo o pacto”.²⁴²

Embora seja um exercício legítimo de interpretação, a obra sofreu diversas críticas. Uma delas recaiu sobre o fato de que a autora deteve-se na análise da construção da palavra operária por parte do Estado, sem levar em conta o processo de mobilização levado a cabo pelos próprios trabalhadores

²⁴² GOMES, op. cit., 1994, p. 164.

durante o período, desconsiderando inclusive a violência perpetrada pelo governo que ocupou o poder em 1930.

Sob tal ângulo, o episódio da greve nos oferece elementos para pensarmos essa relação entre governo e operários em uma conjuntura precisa do dito período “populista”. Casos como a prisão de ferroviários no segundo dia do movimento e a coação provavelmente cometida pelas autoridades policiais, obrigando a comissão de greve a assinar um pedido de volta ao trabalho, nos remetem ao caráter nada amistoso dos laços existentes entre o poder público e os trabalhadores paredistas.

Ajudam a compreender os impasses deste “pacto” as declarações do vereador Jorge Mottecy (PSB) na sessão plenária da Câmara Municipal do dia 11 de maio. Na ocasião, ele ressaltou que todos estavam assistindo “o desinteresse de um governo que nada faz para solucionar os problemas da classe ferroviária”. Afirmou ainda que os telegramas enviados pelo governo estadual constituíam uma “propaganda de mentiras e calúnias com o fim de abalar a resistência do operariado grevista”. Disse, ainda, ter conhecimento de que o diretor da Viação Férrea, Pérsio Reis, teria ameaçado depredar a AFSR, em Porto Alegre, em função do apoio dado por essa entidade à greve. Acrescentou, por fim, que outra promessa de Reis era a de fechar a Cooperativa de Consumo da Viação Férrea, “pretendendo desse modo vencer a classe ferroviária”.²⁴³

A palavra “pacto” carrega consigo diferentes significados, dentre eles os de concordância e acordo.²⁴⁴ Ao retomarmos a série de arbitrariedades cometidas por representantes do governo estadual ao longo do movimento aqui analisado, parece claro que o conceito não serve para explicá-la, ao contrário, tende a silenciá-la. E, se abandonarmos o seu uso, acreditamos que, ainda assim, seja possível vislumbrar o papel de sujeito assumido pelos ferroviários durante a luta pela concretização de suas reivindicações.

Ao fim e ao cabo, as opções por explicar o processo histórico em questão através do conceito de *populismo*, enfatizando seu caráter manipulador, ou por meio da noção de *pacto trabalhista*, que procura explicitar a relação de conveniência entre governo e trabalhadores, revelam-se, ambas,

²⁴³ *A Razão*, Santa Maria, 08 mai. 1954, p. 6.

²⁴⁴ HOUAISS, A. **Dicionário eletrônico Houaiss da língua portuguesa** 3.0. São Paulo: Objetiva, 2009.

insatisfatórias, seja por homogeneizarem processos ambíguos e complexos, seja por deixarem de lado aspectos relevantes da realidade, como a violência que marcou esta relação. Ou seja, tais análises não podem estar dissociadas de estudos concretos que lhes dêem fundamentação. Afinal, como argumenta Alexandre Fortes, a simples substituição de uma designação pela outra pode nos levar “ao equívoco de tentar explicar elementos diferentes de um mesmo momento histórico por um único termo”.²⁴⁵

No próximo capítulo, tendo por base duas entrevistas realizadas entre 2010 e 2011 com os ferroviários aposentados João Castro e João Crescêncio, abordaremos três temas que foram recorrentes em nossa análise: o trabalho na Viação Férrea, as greves ferroviárias e a presença do trabalhismo. O propósito básico é verificar como tais questões foram construídas pela memória de indivíduos que vivenciaram experiências semelhantes às descritas até aqui.

²⁴⁵ FORTES, op. cit., 2004, p. 438.

4 - TRABALHO, GREVES E TRABALHISMO NA VIDA E NA MEMÓRIA DE DOIS FERROVIÁRIOS

O presente capítulo tem por objetivo dar visibilidade ao caráter plural das experiências humanas a partir dos temas discutidos anteriormente: o trabalho ferroviário, as greves desta categoria profissional e a influência do(s) trabalhismo(s) em seu interior.

Considerando que as fontes escritas analisadas até aqui permitem determinados tipos de interpretação, buscamos ampliar o leque de abordagens possíveis, incluindo também o estudo dos relatos orais de dois ferroviários aposentados que começaram a trabalhar na Viação Férrea nas décadas de quarenta e cinquenta: João Crescêncio (nascido em 1918) e João Castro (nascido em 1934).²⁴⁶ A análise de suas falas nos coloca em contato com o complexo mundo das escolhas individuais, o qual, muitas vezes, não é possível de ser captado através dos documentos escritos e públicos, como jornais e atas legislativas.

Mais do que isso, pretendemos discutir de que modo os significados deste conjunto de experiências foi elaborado pela memória dos referidos indivíduos. Qual era a importância, para eles, de ser ferroviário da “Rede”? Que papel tiveram as greves da categoria na sua trajetória e que relações sociais elas envolviam? O que era, afinal, segundo suas interpretações, o “trabalhismo”? Embora as respostas passem, obviamente, pelo “filtro” do historiador, elas nos revelam, por exemplo, os múltiplos caminhos que uma pessoa pode percorrer até decidir participar de um movimento grevista ou criar vínculos com a doutrina trabalhista. Este é o ponto: colocar em evidência que, quando escrevemos a palavra “ferroviários”, nela está contida uma série incontável de percursos, escolhas e possibilidades. Quando falamos em

²⁴⁶ A escolha dos entrevistados foi feita a partir de conversas com integrantes da Associação dos Ferroviários Sul-rio-grandense de Santa Maria, que nos informaram a respeito dos funcionários mais antigos da ferrovia ainda vivos. Tal opção permitiu que diversas questões discutidas ao longo do trabalho fossem reconhecidas pelos entrevistados, exatamente pelo fato deles terem trabalhado na empresa durante o período abarcado pela dissertação. Embora no caso do senhor João Crescêncio seja muito provável que ele tenha vivenciado as três greves aqui discutidas, ele referiu que não possui memórias claras de nenhum desses movimentos, lembrando somente de aspectos genéricos relacionados às mobilizações paredistas do tempo em que foi funcionário da Viação Férrea. Com relação a João Castro, o fato de ter entrado na empresa em 1953 permitiu que vivenciasse somente a greve de 1954, da qual também não possui maiores lembranças.

“trabalhismo”, o termo pode, igualmente, guardar diversos significados, que ganham contornos mais nítidos quando analisados a partir do prisma individual. Na tentativa de trazer à tona esta multiplicidade é que a história oral pode ser utilizada como importante instrumento metodológico, pois ela permite compreender como indivíduos experimentaram e interpretaram acontecimentos e situações por eles vivenciadas.²⁴⁷

Para levar a cabo essa difícil tarefa, dividimos este capítulo em três partes principais. Na primeira, a análise tem como foco as relações dos entrevistados com o trabalho na Viação Férrea, atentando ao modo como eles se tornaram funcionários da empresa e à forma pela qual organizaram seus projetos de vida. Na segunda, o tema são as greves, com a apresentação dos distintos posicionamentos assumidos por João Castro e João Crescêncio frente às mobilizações paredistas que vivenciaram ao longo de suas trajetórias profissionais. Na última, retomamos as discussões sobre o conceito de trabalhismo, refletindo a respeito da maneira como esse surge nas falas dos depoentes, os quais revelam particularidades e elementos comuns em suas interpretações.

De modo geral, como já salientamos, a história oral foi utilizada como método para abordar tais questões. É importante sublinhar que não encaminhamos nossa abordagem com o objetivo de encontrar “a verdade dos fatos” que estariam “por trás” dessas narrativas, mas sim de apreender os significados e representações que elas podem nos proporcionar para melhor explicarmos as questões que são de nosso interesse. Afinal, como diz Portelli:

Representações e “fatos” não existem em esferas isoladas. As representações se utilizam dos fatos e alegam que são fatos; os fatos são reconhecidos e organizados de acordo com as representações; tanto fatos quanto representações convergem na subjetividade dos seres humanos e são envoltos em sua linguagem. Talvez essa interação seja o campo específico da história oral, que é contabilizada como história com fatos reconstruídos, mas também aprende, em sua prática de trabalho de campo dialógico e na confrontação crítica com a alteridade dos narradores, a entender representações.²⁴⁸

²⁴⁷ FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO. **O que é história oral**. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/acervo/historiaoral> Acesso em: 12 abr. 2012.

²⁴⁸ PORTELLI, Alessandro. O massacre de Civitella Val di Chiana (Toscana, 29 de junho de 1944): mito, política, luto e senso comum. AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (orgs.). **Usos e abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 1998, p. 111.

É nesse sentido que a história oral adquire, para o presente trabalho, importância, pois permite trazer à tona, de forma mais incisiva, a maleabilidade e a fluidez dos percursos individuais, o que, geralmente, não está expresso em um documento escrito.

Por fim, cabe salientar que fizemos uso das proposições teóricas do sociólogo austríaco Alfred Schutz. Estas não foram utilizadas como um modelo fechado, mas sim como instrumentos de reflexão que nos ajudaram a interpretar os diversos significados expressos nas falas dos entrevistados.

4.1 - A sociologia fenomenológica de Alfred Schutz como instrumento de análise

Querendo compreender de que modo o trabalho ferroviário, as greves e a influência trabalhista se constituíram na memória de duas pessoas que vivenciaram o contexto das décadas de 1940 e 1950, fizemos uso de um instrumental teórico que lida especificamente com a elaboração subjetiva do passado e com a pluralidade que lhe é inerente. Com isso, queremos evidenciar que o emprego na Viação Férrea, a participação nos movimentos grevistas e a vinculação de alguns operários com a doutrina trabalhista se construiu a partir de um campo de possibilidades, e que este passado, quando expressado através da fala, é produzido *a posteriori*, ou seja, traz em seu bojo uma série de significados que lhe foram conferidos ao longo do tempo.

Esta série de questões foi discutida de forma notável pelo antropólogo brasileiro Gilberto Velho em seu livro *Projeto e Metamorfose*, através dos conceitos de *projeto e campo de possibilidades*.²⁴⁹ Percebendo que ele havia buscado referências em Alfred Schutz, partimos para o estudo de sua obra específica, intitulada *Fenomenologia e Relações Sociais*²⁵⁰, de modo a fundamentar criticamente os conceitos que irão nos instrumentalizar daqui para a frente. Como primeiro passo, apresentaremos alguns pontos do pensamento de Schutz e, em seguida, partiremos para a análise dos relatos orais tendo como base suas indicações teóricas.

²⁴⁹ VELHO, op. cit.

²⁵⁰ SCHUTZ, op. cit.

Schutz, em sua densa obra, elabora uma série de conceitos sob influência da fenomenologia de Edmund Husserl e da chamada Sociologia Compreensiva de Max Weber, com os quais pretende interpretar as ações sociais cotidianas.

Em linhas gerais, a fenomenologia husserliana é definida como uma ciência das essências, ou seja, como um método filosófico que se propõe a realizar uma descrição da experiência vivida da consciência, cujas manifestações são expurgadas de suas características reais ou empíricas e consideradas no plano de uma generalidade essencial. Husserl chamava tal abordagem de Fenomenologia Transcendental ou “pura”.²⁵¹

De outra parte, a Sociologia Compreensiva weberiana sustenta que as Ciências Sociais ocupam-se, ou pelo menos deveriam ocupar-se, do *significado subjetivo* das ações sociais. A ação social somente será ação se a pessoa que age atribui significado a ela, e apenas poderá ser considerada “social” se ela mesma for dirigida à conduta de outro ou outros.²⁵²

Partindo das reflexões de Husserl e Weber, Schutz submeteu tais teorias a um detido exame, destacando a importância de alguns de seus aspectos e a necessidade de revisão e desenvolvimento de outros. Por fim, o autor concluiu pela inadequação do enfoque proposto pela Fenomenologia Transcendental como método para compreender as experiências humanas subjetivas, julgando que essas não estão “fora” ou “além” do “mundo da vida” cotidiana.²⁵³ Em suma, embora valorize a interpretação das experiências, salienta que essas não devem ser construídas com base na busca de realidades transcendentais ou “puras”, mas a partir de sua dimensão eminentemente social.

Para Schutz, a ação é entendida ainda como uma conduta idealizada com antecedência, e esta antecipação é denominada por ele de *projeto*. O projeto refere-se, então, a uma ação que virá a se realizar e se baseia em determinados *motivos*. Entre o presente antecipado e o ato concretizado existe um “caminho”, que é de natureza temporal.

²⁵¹ ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 2007, p. 438.

²⁵² SCHUTZ, op. cit., p. 10-11.

²⁵³ CAPALBO, Creusa. **Metodologia das ciências sociais**: a fenomenologia de Alfred Schutz. Rio de Janeiro: Antares, 1979, p. 35-36.

Os motivos aos quais o autor se refere podem ser de dois tipos. O primeiro é aquele que envolve uma ação já realizada cuja finalidade, portanto, já foi alcançada: são os “motivos por que”. O segundo remete à noção de que os homens também agem em função de objetivos que apontam para o futuro, os quais são chamados de “motivos a fim de”. Assim, enquanto age, o homem não está consciente dos seus “motivos por que”. Só os pode formular em retrospectiva, num ato de reflexão, que ocorre apenas depois de terminado o ato.²⁵⁴

Tendo em vista essa breve apresentação de alguns dos principais conceitos elaborados pelo autor, partiremos agora para a análise dos relatos orais, procurando observar de que modo essas questões teóricas se relacionam com os temas em estudo na presente dissertação.

4.2 - Profissão: ferroviário

“Os caminhos não existem até que sejam percorridos”, escreveu Schutz, citando Henri Bergson.²⁵⁵ Tendo em vista o objetivo desta seção, que é analisar e interpretar dois relatos autobiográficos orais, focando nos vínculos que os senhores João Castro, 77 anos, e João Crescêncio, 95, construíram com a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a citação de Bergson possibilita refletir sobre algumas características destas narrativas.

Gilberto Velho destaca que é a *memória* que permite a construção de uma visão retrospectiva relativamente organizada de uma biografia.²⁵⁶ Nesse sentido, ao se estudar determinados relatos, como é o caso daqueles por nós provocados através de entrevistas, trata-se de compreender que, de algum modo, eles remetem a “caminhos” que já foram “percorridos”; expressam vivências que já mereceram reflexão e foram interpretadas pelos indivíduos, ganhando *nexos* e adquirindo nuances muito particulares.

Entretanto, é importante ter claro, como afirma Pierre Bourdieu, que essa série de acontecimentos apresentada de uma forma lógica e linear, é, na verdade, múltipla, descontínua, e, por vezes, incoerente, e a única maneira de apreendê-la consiste talvez em tentar recuperá-la na unidade de um relato

²⁵⁴ SCHUTZ, op. cit., p. 123-124.

²⁵⁵ Ibid., p. 141.

²⁵⁶ VELHO, op. cit., p. 101.

totalizante.²⁵⁷ É com base neste argumento que se justifica a escolha pela interpretação de relatos de vida, pois é a partir deles, que, posteriormente, experiências difusas ganham consistência e inteligibilidade.

4.2.1 – A fruta não cai longe do pé

João da Silveira Castro nasceu em 17 de junho de 1934, no antigo distrito de Bexiga, então pertencente à cidade de Cachoeira do Sul. Ao ser questionado sobre os motivos que o levaram a trabalhar na Viação Férrea, em Santa Maria, ele respondeu da seguinte forma:

Pra descontrair, né?²⁵⁸ Tem aquele ditado gaúcho que diz assim: que *a fruta não cai longe do pé*. O meu pai já era ferroviário. O meu pai era trabalhador de linha. O famoso *tuco-tuco*,²⁵⁹ como chamavam. [...] Quando nós chegamos no Jacuí eu estava com 8 ou 9 anos. [...] Então meu pai veio trabalhar lá, aquela coisa toda, reparando linha. E o pessoal estava manobrando as máquinas, os vagões de carvão, e eu estava sempre junto lá, enfiado lá, dentro da máquina com o maquinista, com o foguista, né? E aí depois a gente veio pra Santa Maria e [...] eu não quis mais estudar. Eu fui trabalhar. Fui para o quartel, trabalhei em muitos locais aí, né? *Mas a minha intenção era ser ferroviário*. [...] O Laudelino Prates [chefe da seção de Tráfego] [...] ligou pra Presidência, deu o nome do meu pai. Sei lá o que o presidente disse pra ele, e ele me mandou pegar o serviço. Peguei [grifo nosso].²⁶⁰

Nascido em dezembro de 1918, o senhor João Crescêncio, natural de São Pedro do Sul, declarou que até 1941 morou em Porto Alegre com o objetivo de estudar. Era aluno do Colégio Militar, trabalhava como alcaguete da Brigada Militar e jogava futebol como atleta amador no Sport Club Internacional. Como ganhava pouco e “não gostava muito de ficar alcaguetando os outros”, aceitou o convite de seu pai, Antônio Crescêncio, que já era funcionário da VFRGS, para trabalhar nas oficinas da empresa ferroviária. A melhora no salário foi significativa: “A gente sempre tinha que olhar o *futuro*” [grifo nosso], disse ele.²⁶¹

²⁵⁷ BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (orgs.). **Usos e abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 1996, p. 184.

²⁵⁸ Na transcrição das entrevistas optou-se por adaptá-las às normas gramaticas escritas. O porém fica por conta da expressão “né”, que embora devesse ser substituída por “não é”, não sofreu nenhuma modificação, pois alteraria substancialmente a personalidade e o “tom oral” da fala.

²⁵⁹ Indivíduo encarregado de manter limpo o leito de uma estrada de ferro retirando terra.

²⁶⁰ CASTRO, João da Silveira. Entrevistado por André Jobim. Santa Maria/RS. Setembro de 2010, p. 1.

²⁶¹ CRESCÊNCIO, João. Entrevistado por André Jobim. Santa Maria/RS. Junho de 2011, p. 4.

Levando em consideração os dois casos aqui citados, percebe-se logo à primeira vista um elemento em comum entre eles: tanto João Crescêncio como João Castro já mantinham vínculos familiares com a Viação Férrea através de seus pais, que eram funcionários da empresa.

Pelo visto, a entrada na Viação através de familiares era algo comum. No livro *Memória Cidadã: Vila Belga*, no qual são reproduzidos diversos trechos de entrevistas com ferroviários aposentados, muitos salientam a importância do pai, em especial, como fator decisivo para a escolha da profissão e para a entrada na empresa.²⁶²

Flores, por sua vez, destaca que, em relação à admissão de funcionários, o processo de contratação podia se dar basicamente de duas maneiras. A primeira era por concurso público, que passou a ser adotado na década de 1920 como forma de diminuir as acusações de “nepotismo” lançadas contra a Viação. De qualquer modo, os concursos foram pouco utilizados, pois a principal via para se trabalhar na empresa era a indicação, tal como nos casos de Castro e Crescêncio. Em geral, os indicados, que podiam ser filhos, sobrinhos, conhecidos, etc. de ferroviários, ingressavam na Viação Férrea na condição de aprendizes. Na análise que o autor fez da documentação da COOPFER, verifica-se que habitualmente acontecia o registro de trabalhadores pertencentes a diferentes gerações das mesmas famílias de operários: “Disso resultou na relação empresa-trabalhador uma forte identidade de pertencimento a uma única e grande ‘família ferroviária’, devido ao entendimento e à confiança recíproca entre as partes”.²⁶³

Retomando os relatos dos entrevistados, percebe-se que ambos remetem suas falas a experiências do passado e as expressam, evidentemente, de modo retrospectivo, conferindo sentido aos acontecimentos. Ao afirmar que “a fruta não cai longe do pé”, João Castro estabelece uma vinculação direta entre sua entrada na empresa e o fato de seu pai já ser funcionário da mesma. Embora tenha trabalhado em outras atividades, a possibilidade de *não ser* ferroviário é praticamente nula na sua fala, porque, sobretudo se levarmos em conta a metáfora “naturalista” que ele utiliza – “a

²⁶² Dejalmo Bittencourt Jaques declarou: “meu pai era ferroviário e eu segui a profissão dele”. Valmir Tavares Borges, de modo semelhante, salientou que “as minhas raízes também são ferroviárias, meu pai era ferroviário e eu fui aluno da extinta escola profissional ferroviária”. Outros depoimentos podem ser conferidos em: ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. op. cit., 2002, p.41 e 42, respectivamente.

²⁶³ FLORES, op. cit., 2008, p. 99.

fruta não cai longe do pé” - parece haver um destino dado do qual não era possível fugir.

Mas seu João não se sentia simplesmente “submetido”, já que afirma: “a *minha* intenção era ser ferroviário”. Há, então, claramente, uma união entre o destino e a vontade. Sem dúvida, os seus “motivos por que”, para usar a expressão de Schutz, construídos em retrospectiva, mostram-se límpidos: tornou-se ferroviário porque *queria ser* e porque seu pai já era. Em resumo, trabalhar na Viação, além de uma motivação, também era – para usar o conceito de Schutz - seu *projeto*.

No caso do senhor João Crescêncio, também se evidencia um projeto e se revelam, ao menos, duas motivações claras. Schutz argumenta que um determinado projeto nunca está completamente isolado; ele é apenas um segmento na hierarquia de planos do indivíduo e se estabelece de acordo com as *possibilidades*.²⁶⁴ Ao justificar sua saída de Porto Alegre, Crescêncio tinha como objetivo melhorar de vida, ganhando um salário mais alto, e abandonar o trabalho na Brigada, porque “não gostava muito de ficar alcaguetando os outros”. Portanto, a mudança de cidade carrega em si o projeto de construir uma condição de vida diferente e de renunciar a um trabalho que o descontentava. A ideia de seguir morando na capital, jogando futebol no Internacional, deixava assim de fazer parte de seu projeto, porque, como afirmou, “a gente sempre tinha que olhar o *futuro*”. A ida para Santa Maria, portanto, acabou por lhe abrir um novo leque de alternativas.

Em relação ao conceito de campo de possibilidades, Gilberto Velho salienta que tal noção, entendida como espaço para formulação de projetos, evita tanto o voluntarismo individualista quanto o determinismo sociocultural rígido. Em outras palavras, as categorias projeto e campo de possibilidades podem contribuir à análise de uma trajetória de vida enquanto expressão de um quadro sócio-histórico, sem esvaziá-la, porém, de suas particularidades.²⁶⁵

Conclui-se, pois, que a família guarda extrema importância na fala dos entrevistados. Além de ser considerada o principal meio de acesso ao emprego na Viação Férrea, abrindo caminhos à construção de novos projetos de vida,

²⁶⁴ SCHUTZ, op. cit., p. 29.

²⁶⁵ VELHO, op. cit., p. 40.

ela também fornece modelos humanos aos depoentes, tal como no caso do pai do senhor João Castro, simbolizado como figura de forte valor afetivo.

4.2.2 - Subindo os “degraus”

O ar pujante assumido pela Viação Férrea na primeira metade do século XX, que teve como marco a constituição da Cooperativa de Consumo dos empregados da empresa, uma das maiores da América Latina²⁶⁶, lhe emprestava um caráter quase mítico. Trabalhar na “Rede”, como ela passou a ser chamada após o processo de federalização, era considerado um sonho para muitos. Conforme Flores:

No decorrer do tempo, a VFRGS passou a ser vista como um ícone de progresso e exemplo de valorização dos trabalhadores proletários. Isso ocorria tanto no imaginário da população gaúcha, quanto no dos servidores ferroviários. [...] Ao congregar milhares de trabalhadores atuantes em diferentes espaços de trabalho e ofícios distintos, a profissão se constituiu, com certeza, no “campo” de afirmação e ascensão social para esta parcela significativa do proletariado gaúcho. Afinal, trabalhar na VFRGS, além de meio para a obtenção da sobrevivência, também passou a ser condição para o reconhecimento social. Por isso, no decorrer dos anos, o ícone representado pela sigla “V. F. R. G. S.” ficou tão marcado na sociedade gaúcha, pelos seus serviços e pela repercussão do trabalho de seus profissionais.²⁶⁷

Crescêncio e Castro tiveram a oportunidade de vivenciar esse imaginário, construindo facetas de suas identidades de acordo com seus projetos profissionais e com a memória elaborada sobre suas experiências na Viação. Nos seus relatos, a vida e o trabalho na ferrovia adquirem forte significado, possibilitando-lhes representar o percurso pessoal como uma escada, na qual partiram de um ponto inferior até atingirem o cume.

Ao refletir sobre os 34 anos (1953-1987) em que trabalhou na VFRGS, ocupando os cargos de guarda-freios, bagageiro, chefe de trem e supervisor de trem, o senhor Castro construiu a seguinte representação sobre esse longo período de sua vida:

²⁶⁶ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, op. cit., p. 40.

²⁶⁷ FLORES, op. cit., 2008, p. 114, 368.

Eu sempre faço uma referência assim: eu peguei o primeiro degrau e *fui lá, no último*, assim. Fui lá e fiquei de pé, e olhava para os dois lados. Não tem mais nada pra eu... O que me resta? Eu tenho o tempo de serviço... É... acho que está na hora de me aposentar, para descansar [grifo nosso].²⁶⁸

João Crescêncio, após 35 anos (1942-1977) de trabalho na empresa, também faz referência a um último estágio que teria alcançado:

Bom, eu comecei no Departamento Mecânico, trabalhando nos Trens de Socorro. Depois fui fazendo concursos lá dentro e cheguei a Chefe de Seção. No fim, atingi o posto de Supervisor da Rede, isso mais ou menos em 1966. Esse é um dos postos mais importantes dentro da Rede. [...] Só estava abaixo do diretor-geral.²⁶⁹

Embora por caminhos distintos, ambos afirmam, cada um a seu modo, ter chegado ao “máximo” que consideravam lhes ser permitido dentro daquele campo de possibilidades. Como esclarecimento, cabe ressaltar que, do ponto de vista hierárquico, o cargo ocupado pelo senhor Castro era inferior ao de seu Crescêncio.²⁷⁰ No caso do primeiro, o fato dele ter trabalhado somente na VFRGS a partir de 1953²⁷¹ parece ter implicado decisivamente na elaboração de sua identidade profissional: “peguei o primeiro degrau e fui lá, no último”. “O que me resta?”, questiona. Só lhe resta, acredita, se aposentar. O caminho foi percorrido, o que fica são as lembranças. O projeto de ser ferroviário se concretizou, podendo ser visto, agora, em retrospectiva. E é exatamente nessa retrospectiva que ele ganha sentido.

Em se tratando de João Crescêncio, a situação guarda semelhanças, pois ele começou como operário do Departamento Mecânico e terminou como Supervisor de Rede. Era “um dos postos mais importantes da Rede”, faz questão de frisar. Refletindo sobre o seu passado, conclui, a partir do quadro de significados onde procura “moldar” suas experiências pretéritas, que aquela possibilidade de melhorar de vida se materializou.

Enfim, como argumentou Velho, a partir dos conceitos de Alfred Schutz: “o *projeto* e a *memória* associam-se e articulam-se ao dar significado à

²⁶⁸ CASTRO, op. cit., p. 3.

²⁶⁹ CRESCÊNCIO, João. Entrevistado por André Jobim. Santa Maria/RS. Setembro de 2010, p. 1.

²⁷⁰ O quadro de funcionários da Viação Férrea possuía diversas subdivisões. Em termos hierárquicos, o cargo de João Crescêncio (Supervisor de Rede) estava vinculado à Administração Central; já o de João Castro (Supervisor de Trens) era ligado ao chamado Movimento, setor responsável pela organização dos horários, das passagens e das manobras nas estações.

²⁷¹ Ano em que se tornou funcionário da empresa.

vida e às ações dos indivíduos, em outros termos, à própria *identidade*". E continua: "a *memória* e o *projeto* individuais são amarras fundamentais. São visões retrospectivas que situam o indivíduo [...] dentro de uma conjuntura de vida, na sucessão de etapas de sua trajetória".²⁷²

Por fim, além do processo ascendente na hierarquia da empresa, outro ponto que pode ser ressaltado nas entrevistas é a íntima ligação que ambos estabeleceram com o processo de trabalho. Afinal, Castro e Crescêncio permaneceram por mais de trinta anos na Viação Férrea. Tal fato permitiu ao primeiro, especialmente, se sentir como integrante de algo importante:

Quando penso que sou ferroviário isso significa uma vida realizada, [...] porque eu vivi a vida ferroviária, eu constituí uma família. Vivo hoje a minha vida como ferroviário aposentado e as minhas questões, enfim, a minha vida em si... tudo o que eu tenho eu agradeço à Viação Férrea do Rio Grande do Sul.²⁷³



Figura 8 - Foto de João Castro ao lado do deputado estadual Jorge Pozzobom (PSDB), durante as comemorações do Dia do Ferroviário em Santa Maria.²⁷⁴

De modo semelhante, Crescêncio afirma que o período como funcionário "foi um tempo muito bom, né? A gente fez muitos amigos e tudo que eu tenho eu devo à Viação Férrea. Tanto é que até hoje eu estou aqui, todos os dias na Cooperativa".²⁷⁵

²⁷² VELHO, op. cit., p. 101.

²⁷³ CASTRO, op. cit., p. 11.

²⁷⁴ ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO RIO GRANDE DO SUL. **Pozzobom participa de homenagem ao Dia do Ferroviário e defende Ferrosul**. Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul, 31 out. 2011. Disponível em: <http://www2.al.rs.gov.br/jorgepozzobom/Imprensa>. Acesso em: 21/03/2012.

²⁷⁵ CRESCÊNCIO, op. cit., 2010, p. 3.

A ideia de pertencimento à ferrovia se assemelha àquilo que Graeme Salaman, citado por Horowitz e Wolfson, estudiosos dos trabalhadores ferroviários na Argentina, definiu como o sentimento de fazer parte de uma “comunidade ocupacional”:

Una comunidad ocupacional representa una relación particular entre el trabajo y el resto de la vida; en su forma extrema, este tipo de relación es probablemente cada vez más inusual en las sociedades modernas. Los integrantes de las comunidades ocupacionales están de tal modo influidos por su trabajo, que su vida entera fuera de éste se halla impregnada de las relaciones, intereses y valores desarrollados en él... Construyen su vida sobre la base de su trabajo; sus compañeros de tarea son sus amigos cuando la tarea termina, y sus intereses y actividades en los momentos de ocio giran en torno del trabajo.²⁷⁶

Neste sentido, conclui-se que as vidas de Castro e Crescêncio parecem se fundir com a sua condição de trabalhadores da Viação Férrea; mais do que apenas uma empresa, a “Rede” permitiu a eles dar sentido, pela via da memória, às suas trajetórias.

4.3 – Experimentando as greves

Referido no segmento anterior, o conceito de experiência de Alfred Schutz será desenvolvido de forma mais acurada nesta seção. Tendo como objetivo interpretar a temática das greves na maneira como ela comparece nos relatos dos entrevistados, entendemos que as reflexões propostas pelo autor sobre tal categoria podem sugerir argumentos importantes para se pensar a questão.

Apesar de terem como ponto comum em suas falas as diversas greves que presenciaram enquanto funcionários da Viação Férrea, a forma de atuação durante os movimentos distingue, porém, os nossos entrevistados.

Em seu depoimento, João Castro afirma que “durante o tempo que eu trabalhei, todas as greves que aconteceram, eu participei”. Seja como operário de linha ou como ocupante de cargos mais altos na hierarquia da empresa, ele diz que sempre “acompanhava os colegas que paravam”. A preocupação com

²⁷⁶ *Apud* HOROWITZ, Joel; WOLFSON, Leandro. Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera. **Desarrollo Económico**. Vol. 25, No. 99. Out. - Dez. 1985, p. 422.

seus companheiros de trabalho não parece ser eventual. Assim, ao relatar as dúvidas que lhe surgiam durante os movimentos paredistas, além da intranquilidade de saber se as greves saíam vitoriosas, o senhor Castro também pensava nas consequências das mobilizações: “será que vão botar os mais novos na rua”?²⁷⁷

Uma das possíveis reflexões sugeridas pelos trechos que foram apresentados é que, embora os movimentos grevistas trouxessem consigo uma série de riscos, como o não atendimento das reivindicações ou a possibilidade de retaliações por parte da empresa, isso não impedia o senhor Castro de participar das “paredes”.

João Crescêncio, quando questionado se fazia greves ou não, foi enfático: “Não, eu não fazia porque eu tinha cargo. E nós que tínhamos cargo, éramos o centro de greve. Mas [eu] acompanhava... eu ficava respondendo no meu setor, né? [...] Eu dava apoio para os grevistas. [...] Dava apoio verbal”. De acordo com sua fala, nem mesmo como operário “comum” houve a possibilidade dele participar de algum movimento paredista:

Como operário, houve uma greve e eu trabalhava no socorro de acidentes. Aí houve um tombamento dos furadores de greve e aí eu tive que ir lá pra fazer o levantamento do acidente e tudo. Então eu não podia entrar em greve. Não tinha liberdade pra isso aí. *Não era contra, era a favor*, mas manifestação não podia. A polícia é muito engraçada pra isso. Pra gente usar ela.²⁷⁸

Como já destacamos anteriormente, há diferenças significativas entre as formas de atuação de nossos entrevistados nos momentos de greve, ao menos segundo suas entrevistas. Enquanto seu Castro afirma ter participado de *todos* os movimentos, independente da posição ocupada na empresa, o senhor Crescêncio argumenta que *nunca* podia participar das mobilizações em função dos cargos que exercia.

Para analisarmos tal contraposição (“todos” X “nunca”), apresentamos agora uma breve caracterização do conceito de experiência de Alfred Schutz, com a finalidade de articular aspectos teóricos por ele formulados aos relatos aqui problematizados.

²⁷⁷ CASTRO, op. cit., p. 4.

²⁷⁸ CRESCÊNCIO, op. cit., 2011, p. 8.

4.3.1 - Que experiência é essa?

Procurando estudar as formas de comportamento social, Schutz considera a existência de experiências que são atribuidoras de significado. Dito de outro modo, as experiências significativas são aquelas passíveis de serem tratadas conscientemente²⁷⁹. Mesmo que durante o desenvolvimento das ações, essas já estejam merecendo reflexões parciais, é somente depois de encerradas que elas se estabelecem como conjuntos delimitados, capazes de serem expressos e percebidos reflexivamente.²⁸⁰

Tal processo de sedimentação das experiências por parte do indivíduo varia de acordo com aquilo que Schutz chamou de “situação biográfica determinada”. Esta diz respeito a um determinado ambiente físico e sócio-cultural no âmbito do qual o ser humano está situado. Dizer que é “determinada” significa afirmar que ela tem sua própria história e que impõe condições à experiência.

Outra questão fundamental para o conceito de experiência de Schutz é que, ao contrário de teorias que defendem a existência de experiências totalmente alheias à consciência, ele argumenta que *experiência implica consciência*.²⁸¹ E, mais do que isso, compreende que toda e qualquer experiência refere-se também ao futuro, pois, ao ocorrer, torna-se parte de um “estoque de conhecimento” que pode vir a ser utilizado em outras oportunidades.²⁸²

No pensamento de Schutz, um ponto crucial é a própria noção de indivíduo. Esta questão também é apontada por Gilberto Velho, quando afirma que o pensador austríaco, ao utilizar o conceito de projeto, parte de uma *crença* no indivíduo-sujeito, como se esse existisse universalmente. Velho argumenta, então, que seria interessante limitar tais reflexões ao estudo de mundos que contemplam essa noção de indivíduo.²⁸³

²⁷⁹ Cabe sublinhar que os limites entre consciência e inconsciência são pouco explorados pelo autor. Do ponto de vista teórico, a falta de esclarecimentos sobre tais diferenças nos parece extremamente problemática.

²⁸⁰ SCHUTZ, op. cit., 67.

²⁸¹ Ibid. p. 127.

²⁸² Ibid. p. 135.

²⁸³ VELHO, op. cit., p. 104

De forma sintética, fica claro que, para Schutz, o conceito de experiência implica consciência, e, também, mobiliza uma noção de futuro, ao considerar que elas, as experiências, se tornam parte de um “estoque”. É importante acrescentar ainda que essas experiências, embora apareçam tratadas no plano da consciência individual, são percebidas como “constrangidas” por situações biográficas determinadas, as quais limitam o campo de possibilidades das ações.

4.3.2 – Os diferentes modos de atuação nas greves

Retomando os relatos de nossos entrevistados, percebemos que eles nos remetem a alguns aspectos relacionados ao conceito de experiência de Schutz. Nota-se inicialmente que tanto seu João Castro quanto o senhor Crescêncio vivenciaram as greves, mas com modos de atuação diferenciados: enquanto um apoiava “verbalmente” os movimentos, o outro atuava paralisando as suas atividades. Tais diferenças talvez possam ser explicadas por suas “situações biográficas” determinadas e diferenciadas.

No relato de seu Castro, ganha importância a sua relação de amizade com outros funcionários da empresa. Sendo assim, se companheiros seus entravam em greve, ele não via problemas em apoiá-los, participando, então, dos movimentos.

João Crescêncio, por sua vez, destacou que não podia fazer greve, pois ocupava cargos que não lhe permitiam essa atitude. Ao mencionar ligeiramente que “a polícia é muito engraçada pra isso, pra gente usar ela”, talvez esteja indicando a sua visão da ação policial como um “constrangimento” à participação nas paralisações, até mesmo por ter trabalhado na polícia antes de entrar para a VFRGS.

Tais circunstâncias aqui apontadas podem ter influenciado na avaliação de cada um, contribuindo para suas decisões em relação ao posicionamento a ser assumido perante as greves. Mais do que isso, a maneira como enfatizam a *recorrência* dessas atitudes também chama a atenção. Enquanto um diz ter participado *sempre* das greves, o outro afirma que *nunca* o fez. É provável que a cada nova paralisação, ou seja, a cada nova experiência, cada um estivesse construindo o seu próprio estoque de conhecimentos,

avaliando se determinado comportamento ajustava-se ou não a seus projetos e necessidades.

Fosse através de apoio verbal ou de participação efetiva, o que fica claro é que ambos experimentaram situações em comum, mas agiram de formas distintas, formas essas que se coadunaram com os limites impostos pelo campo de possibilidades onde cada um se inseria e pelos projetos por eles arquitetados, seja no nível individual, seja no plano coletivo.

4.4 - O “trabalhismo” como possibilidade

Neste último segmento do capítulo, nossa intenção é discutir os diferentes caminhos pelos quais nossos entrevistados estabeleceram relações de apoio ao PTB, o qual, historicamente, vinculou-se a um conjunto de princípios que ficou conhecido como “trabalhismo”. Partindo das ideias de Schutz, pretendemos apresentar uma breve interpretação de aspectos presentes nos relatos de nossos entrevistados, enfatizando, mais uma vez, a importância dos conceitos de projeto e campo de possibilidades.

No que tange à discussão anterior sobre trabalhismo, entendemos que, longe de uma aceitação irrestrita dos pressupostos governistas, como sugerem algumas leituras, o que podia funcionar era uma forte capacidade de avaliação de cada trabalhador em torno dos benefícios passíveis de serem conquistados, abrindo espaço para rearranjos e negociações intimamente vinculadas ao campo de possibilidades então configurado. Um exemplo disso é o caso dos senhores João Crescêncio e João Castro em relação às greves.

Parece evidente que, para uma empresa como a Viação Férrea, qualquer manifestação grevista era vista como problemática, e, por este motivo, as pessoas designadas para dirigi-la atuavam no sentido de evitar mobilizações deste tipo, lançando mão de ações que podiam ou não corresponder aos interesses da maioria dos funcionários. Retomando as posições assumidas pelos nossos entrevistados, verifica-se claramente que ambos agiram de modos distintos quando incitados por seus companheiros a fazer uma greve: enquanto um entendia que o movimento era importante por determinados motivos, o outro se reservava ao direito de dar apoio apenas verbal aos manifestantes. Como se pode perceber, é difícil negar a existência

de interesses conflitantes de parte a parte, e até mesmo dentro do próprio grupo profissional em questão.

Veremos nos próximos parágrafos que tanto Crescêncio quanto Castro se revelaram, nas entrevistas, como apoiadores dos políticos petebistas que governaram o estado no período anterior a 1964, sendo que um deles, inclusive, foi filiado ao PTB. Sendo assim, como compreender as diferentes atitudes assumidas por eles frente aos movimentos grevistas? Partindo de conceitos genéricos, a possibilidade de explicar o fato de dois apoiadores do PTB se comportarem de modos distintos em relação às greves diminui radicalmente. E é exatamente sobre este ponto que Alfred Schutz pode nos auxiliar enormemente, como buscaremos demonstrar a seguir.

4.4.2 – O partido que “gritava”

Ao explicar o modo como se aproximou e passou a dar apoio aos políticos “trabalhistas”, João Castro aponta diversos motivos:

[Um deles era] especialmente pela amizade, né? Porque o camarada ficava desconfiado do cara que era lá do partido X e que o cara poderia lá... fazer um comentário... porque naquela época existia muito a palavra *comunista*, né? Então... houve uma época que se o cara falasse que era comunista, ele era chamado a atenção, um monte de coisa, né? Porque, em si, na realidade a ferrovia não aceitava politicamente. *Dentro da ferrovia não tinha política*. [...] Mas... e outra coisa assim, era pelo... aquele sentimento assim que o pai, o meu pai... *o meu pai era muito trabalhista*. Meu pai era lá da época lá do Flores da Cunha, o pessoal antigo lá, né? Borges de Medeiros... PTB, aquela coisa toda, né? Então a gente tinha que seguir a mesma... eu nunca me filiei a partido nenhum. Muitas vezes fui convidado... “Não, deixa assim, eu vou ficar assim sem nada, que é melhor”, porque lá, um ano depois pode dar qualquer coisa aí e eu não sei como me defender. *E aquilo que eu não sei, eu não gosto de me meter*, porque, na realidade, vai um prejuízo [grifo nosso].²⁸⁴

Em outro momento, Castro ainda afirma que a importância do PTB para os trabalhadores ferroviários se devia ao fato de que o partido era visto por eles como responsável pela legalização “dos direitos trabalhistas” e como uma agremiação que sempre dava “apoio à classe”.

Mais uma vez surge a questão da importância das amizades na fala do senhor Castro. Assim como essas tiveram importante papel na sua orientação

²⁸⁴ CASTRO, op. cit., p. 7.

em relação às greves, parecem também ter desempenhado papel significativo na sua adesão ao “trabalhismo”. O medo gerado pela palavra “comunismo” e pelas práticas políticas dentro do espaço de trabalho é outro aspecto que dá indícios sobre as preferências e as circunstâncias que interferiram na construção do pensamento político do senhor Castro.

Sobre o receio aos comunistas, cabe ressaltar o papel da educação recebida por muitas famílias ferroviárias. O ensino foi o principal canal de atuação da Igreja Católica em Santa Maria, inclusive junto a essa categoria. Através dos colégios criados pela COOPFER, religiosos desenvolviam uma formação cristã voltada à adoção de valores morais rigidamente controlados. No bairro ferroviário do Itararé, onde hoje mora o senhor Castro, chegou a ser construído um Círculo Operário Ferroviário, voltado somente às famílias destes trabalhadores. Outro fator importante nesse sentido foi a atuação do Irmão Estanislau José e sua “equipe”. Como afirmou Alfredo Dala Riva, ex-chefe das Oficinas do Quilômetro 3:

Sua tática era admirável ao lidar com as pessoas de todas as ideologias. [...] Eu recorria ao Irmão Estanislau para “domar” os operários rebeldes. [...] Autoridades nos informaram que havia entre os operários de nossa Oficina mais de 80 comunistas atuantes e fichados. [...] Conquistamos esses homens para serem úteis à sociedade. [...] Assim, de uma oficina rebelde conseguimos fazer uma verdadeira família.²⁸⁵

Neste trecho fica evidente que a preocupação com os comunistas era relevante para alguns integrantes da direção da Viação Férrea, fato que sem dúvida pode ter interferido no posicionamento político de muitos servidores da empresa, inclusive de nossos entrevistados, que se declararam como católicos.

Outro aspecto mencionado na fala de João Castro é a proibição da “política” dentro da ferrovia. Ao examinarmos o estatuto de fundação da União dos Ferroviários Gaúchos, de 1952, podemos ler o seguinte artigo: “Art. 59. É terminantemente *proibida qualquer manifestação de ordem político-partidária* e, principalmente, que atente contra o respeito devido às instituições democráticas e às autoridades legalmente constituídas”. Como se vê, a entidade procurou se preservar legalmente de qualquer vinculação político-partidária, de modo que suas lutas e reivindicações se detivessem, ao menos

²⁸⁵ MÁXIMO, Urbano *apud* FLORES, op. cit., 2009, p. 149.

publicamente, somente aos interesses profissionais da categoria. Como argumenta João Rodolpho Flores, “fazer política era uma opção individual de cada trabalhador ferroviário, e isso ficou manifesto nos documentos de suas entidades desde o primeiro momento”.²⁸⁶ Sendo assim, o entendimento de Castro de que “dentro da ferrovia não havia política” pode ser explicado por esse fator, em que pese os exemplos dados nos capítulos anteriores demonstrando que essa norma era sistematicamente desrespeitada.

Embora tais aspectos possam ter influenciado na formulação das posições políticas dos ferroviários de maneira geral, o entrevistado ressalta que, no seu caso específico, sua orientação partidária deveu-se tanto às influências dos próprios colegas quanto à inspiração política de seu pai: “o meu pai era muito trabalhista”. Ele também vincula a noção de trabalhismo a políticos republicanos como Borges de Medeiros e Flores da Cunha. Tal vinculação já foi estudada, em termos mais amplos, por pesquisadores como Alfredo Bosi²⁸⁷ e Miguel Bodea²⁸⁸, que buscaram as “origens do trabalhismo” nas práticas políticas dos governos republicanos de inspiração positivista atuantes no Rio Grande do Sul entre o final do século XIX e meados da década de 1930.

A aproximação de João Crescêncio com os petebistas se deu de modo distinto. Ele conta que, ao deixar de jogar futebol no Internacional de Porto Alegre, passou a procurar um time em que pudesse seguir praticando o esporte em Santa Maria. E, como estava trabalhando na Viação, acabou se tornando atleta do clube Guarany-Atlântico, o qual se originou da fusão entre o Guarany, time dos ferroviários, e o Atlântico, pertencente à fábrica de refrigerantes Cirila, de Santa Maria.

²⁸⁶ FLORES, op, cit., 2008, p. 59.

²⁸⁷ BOSI, Alfredo. Arqueologia do Estado-providência. In: **Dialética da colonização**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

²⁸⁸ BODEA, Miguel. **Trabalhismo e populismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1992.



Figura 9 - João Crescêncio com as camisetas do Internacional, de Porto Alegre, e do Guarany-Atlântico, de Santa Maria.²⁸⁹

Após conhecer o presidente do clube, o senhor Acácio Batista Rodrigues, que era também presidente do núcleo municipal do PTB no fim da década de 50, este o teria convidado a se filiar ao partido. E, quando questionado sobre os motivos pelos quais aceitou tal convite, respondeu: “aceitei porque não tinha partido, não tinha nada. E naquele tempo *o único que gritava mais era o PTB*. Então eu achei que deveria me filiar ali” [grifo nosso]. Além disso, “foi com ele [o PTB] que os trabalhadores passaram a ter direitos trabalhistas. E era por isso que eu tinha entrado no partido também”. Os comunistas também surgiram na sua fala: “eu tinha opinião forte. Eu tinha porque eu *sempre fui contra o próprio comunista...* essa coisa assim, e aquela época imperava muito aqui” [grifo nosso].²⁹⁰

Interpretando esse relato, verifica-se o modo como o senhor João Crescêncio construiu na e pela memória suas motivações para apoiar o PTB. Ele teria entrado no partido através de um convite do presidente do Guarany-Atlântico, time onde jogava futebol em Santa Maria. No caso de seu João Castro, o apoio se estabeleceu a partir da relação de amizade que tinha com outros ferroviários e pela influência do seu pai, que era “muito trabalhista”. Em

²⁸⁹ MÜLLER, Iuri; BRUM, Maurício. Eu vi o Rolo Compressor nascer. **Ilusionando**. 12 jan. 2010. Disponível em <http://ilusionando.wordpress.com/2010/01/12/eu-vi-o-rola-compressor-nascer/>. Acesso em: 21/02/2011.

²⁹⁰ CRESCÊNCIO, op. cit., 2011, p. 4.

que pese tais diferenças - embora, para ambos, os afetos tenham um peso significativo na configuração de sua identidade política – os dois perceberam nessa agremiação algo em comum: foi através dela – o PTB - que os trabalhadores, em especial os ferroviários, haviam conquistado os direitos trabalhistas. Neste caso, fica patente que, para os dois entrevistados, o projeto de uma existência com melhores condições de vida e trabalho passava por esta relação com um determinado grupo político, mas que tal ligação foi construída de modo muito particular por cada um deles, sendo perpassada por questões políticas, familiares, esportivas e de amizade.

Mesmo já tendo sido tratada no segmento anterior, a questão das greves pode ganhar um novo espaço a partir de agora, pois nos permite abordar um tema importante trabalhado por Schutz. Como vimos, tanto Castro quanto Crescêncio fizeram referência ao perigo associado aos comunistas. O segundo afirmou, inclusive, ser contrário a este grupo político. Na continuidade de seus relatos referentes às greves, ambos trouxeram um dado importante. Crescêncio afirmou o seguinte: “claro que também tinha os comunistas, e geralmente eles lideravam as greves da categoria, mas eles eram minoria, né?”. E Castro, de modo muito semelhante, ressalta: “eles eram uma minoria, mas o pessoal apoiava porque geralmente tirava benefícios disso aí, né?”. Tais declarações remetem às diversas alianças entre trabalhistas e comunistas que se efetivaram entre 1945 e 1964.

Em um brilhante artigo, Marco Aurélio Santana salienta que, após a redemocratização de 1945, esse processo de aproximação entre comunistas e trabalhistas não se deu de forma linear, comportando também contramarchas, tensões e disputas. Porém, apesar disso, ratificando de certo modo o que foi destacado pelos entrevistados, Santana argumenta que “em nenhum outro momento a trajetória dos mesmos [trabalhistas e comunistas] foi tão inextricavelmente articulada, a ponto de tornar-se quase impossível falar de um sem referências ao outro”.²⁹¹

Um aspecto aparentemente contraditório chama a atenção nas narrativas dos dois ferroviários: se havia certo receio de Castro e Crescêncio com relação aos comunistas, como explicar que eles estivessem lado a lado em algumas mobilizações? Schutz diria que isso pode ser entendido a partir do

²⁹¹ SANTANA, op.cit., p. 241.

campo de possibilidades. Afinal, segundo ele, “os interesses que tenho na mesma situação como pai, cidadão, adepto da igreja, etc., podem não ser só diferentes como até incompatíveis um com o outro. A cada momento, podem predominar diferentes interesses”, e este conjunto de interesses “não é constante nem homogêneo”.²⁹²

Apontando para o fato de que não devemos iniciar nossas análises buscando indivíduos “coerentes” a partir de definições estanques, Schutz compara o ser humano a um mapa:

Os vários domínios de interesse [de um homem] são interligados, com múltiplas interpenetrações, os territórios vizinhos são invadidos pelas “orlas” uns dos outros, criando assim zonas imprecisas de sutis transições. Se tivéssemos de traçar um mapa, descrevendo figurativamente essa distribuição, ele não se pareceria com um mapa político, que mostra vários países com suas fronteiras bem delimitadas, mas, em vez disso, com um mapa topográfico, representando a forma de uma cadeia de montanhas, através de linhas de contorno ligando pontos de altitude igual.²⁹³

Tendo em vista esta reflexão, pode-se compreender, em alguma medida, por que os entrevistados não viam como problemático apoiar a minoria comunista durante as greves, embora tivessem reservas quanto às consequências que uma relação política mais aberta com o conjunto de ideias defendidas por esse grupo poderia gerar. Nesses momentos de mobilização, a prioridade para ambos era a conquista das reivindicações da categoria, deixando em segundo plano as contrariedades ideológicas que pudessem ter com a doutrina comunista.

Portanto, observando as questões levantadas neste capítulo, nos apercebemos de que a análise das ações sociais se mostra como um exercício de extraordinária dificuldade, que pode ser obstaculizado quando partimos de definições apriorísticas em relação aos agentes que estudamos.

4.5 – Considerações finais do capítulo

Os temas aqui discutidos, obviamente, não se encerram em si mesmos. Se o pensamento de Alfred Schutz nos trouxe vários aprendizados,

²⁹² SCHUTZ, op. cit., p.111.

²⁹³ Ibid., p.112.

um deles é de que os projetos variam de pessoa para pessoa e de acordo com o campo de possibilidades onde se inserem. Ao discutirmos aqui os relatos de nossos dois entrevistados, a intenção foi de deixar claro exatamente este ponto, pois conseguimos perceber que, embora ambos tivessem projetos de conquistar um salário melhor e de trabalhar em uma mesma empresa, além de terem vivenciado inúmeras greves e apoiado políticos “trabalhistas”, os caminhos que construíram reflexivamente a respeito dessas ações, a partir de suas memórias, foram bastante *diferentes*. Essas duas trajetórias, mesmo sendo uma mais curta cronologicamente do que a outra, acabaram se encontrando em alguns pontos, permitindo que se estabelecesse entre os dois personagens, com histórias distintas, determinadas situações em comum.

Para uma historiografia acostumada a trabalhar com noções e conceitos amplos (como “trabalhadores”, “ferroviários”, “grevistas”, “não-grevistas”, “populismo” e “trabalhismo”), entendemos que as questões teóricas levantadas por Schutz, apontando para a necessidade de análises mais pormenorizadas, podem ser de extrema importância, pois o ganho de complexidade que o estudo pode adquirir por meio delas é inquestionável.

Outro aspecto relevante que este capítulo discutiu foi a própria noção de significado das experiências, essencial para Schutz. Nesse sentido, o trabalho com relatos de história oral possibilitou o acesso a uma gama de construções interpretativas que dificilmente seria possível formular por meio de documentos escritos.

Por fim, a desconstrução de indivíduos aparentemente “homogêneos” foi outro avanço possibilitado pelas reflexões do sociólogo austríaco. Tendo como referência a análise de casos particulares da vida de nossos entrevistados, observamos que, ao não partirmos de considerações apriorísticas e unificadoras, elementos que poderiam nos parecer sem sentido ganharam relevância e significado quando compreendidos a partir das noções de interesse dos indivíduos.

Mesmo não sendo um conjunto de pensamentos livre de críticas, devido ao seu caráter fortemente racionalista, por exemplo, as concepções propostas por Schutz sem dúvida podem ser de grande valia, especialmente para aqueles que observam os homens não como seres totalmente livres, mas que agem de acordo com as suas experiências, tendo em vista seus interesses

e os limites que lhes são impostos por suas situações biográficas determinadas. Elas também podem ser úteis para os estudiosos que buscam compreender o homem como sujeito, mas não como um sujeito totalmente coerente, centrado e objetivo, e sim como um “mapa topográfico”, ou seja, sem limites claramente definidos, sofrendo influências diversas e agindo dentro das possibilidades que lhe são dadas.

De modo geral, procuramos empregar aqui um conjunto de conceitos - projeto, experiência e campo de possibilidades - de modo que esses não estivessem dissociados dos temas principais da presente dissertação: o trabalho ferroviário, as greves dessa categoria e influência da doutrina trabalhista em seu seio. A partir do estudo das ações cotidianas e das perspectivas sociais e políticas que dois trabalhadores da Viação Férrea construíram ao longo de suas vidas, foi possível compreender que esses assuntos não se restringem às informações publicadas em jornais, documentos policiais e atas legislativas. Eles repercutem ainda hoje na memória de indivíduos que vivenciaram experiências semelhantes às que descrevemos nos capítulos anteriores. Em suma, a nossa tentativa foi a de examinar de que modo esse passado de greves e trabalhismo foi reelaborado por nossos entrevistados.

5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS DA DISSERTAÇÃO

Não temos dúvida de que esta dissertação trouxe reflexões afirmativas sobre a presença do trabalhismo entre os ferroviários de Santa Maria nas greves dos anos cinquenta. Entre elas destacamos ao menos três contribuições que consideramos fundamentais.

A primeira foi a identificação de diversas formas assumidas pelo trabalhismo nesse contexto, seja na mediação das greves realizada por figuras como Jango e Brizola, seja na relação partidária estabelecida entre operários da ferrovia com o PTB, ou até mesmo na vida de alguns ferroviários que se auto-identificaram como trabalhistas. Estas diferentes manifestações indicam que o "trabalhismo" não é um fenômeno histórico plenamente coerente, unificado e homogêneo. Demonstramos aqui que ele pode ser pensado a partir de um ponto de vista plural: que pode ter sido utilizado como instrumento para a conquista de reivindicações, ou como linguagem política que possibilitava o contato entre representantes do PTB e os ferroviários, ou até mesmo ser compreendido como uma corrente política contraditória, permeada por conflitos internos que ressaltam a sua circunstancial fragilidade. Levando em conta os debates que hoje cercam este conceito, a contribuição de nossa pesquisa foi no sentido de exemplificar que o trabalhismo não pode ser utilizado para rotular uma categoria profissional ou um período histórico, ou para expressar uma doutrina política genérica, sem a análise de situações históricas concretas. Acreditamos que somente através de um procedimento que relacione as proposições teóricas com as evidências empíricas é que este conceito irá adquirir inteligibilidade e capacidade explicativa.

O segundo aspecto também está intimamente vinculado à discussão historiográfica contemporânea sobre o conceito de trabalhismo. Determinados estudos acadêmicos chegaram a defini-lo como uma nova consciência de classe²⁹⁴ ou então como uma tradição política brasileira sedimentada entre as décadas de quarenta e sessenta²⁹⁵, contrapondo-se às análises que identificavam o período de 1945 a 1964 como de auge das práticas populistas, que "cooptavam" e "desviavam" os trabalhadores de seus verdadeiros

²⁹⁴ FERREIRA, op. cit., 2001, p. 103.

²⁹⁵ GOMES, op. cit., 2002.

interesses. Embora se possa compreender a tentativa de tais trabalhos de destacar a capacidade de ação autônoma dos operários ao longo deste período, abafada pelas análises sociológicas predominantes nos anos 60 e 70, o aspecto repressivo dos governos trabalhistas acabou ficando em segundo plano, sendo reconhecido somente de forma incidental. Nesse sentido, a contribuição da presente dissertação foi a de revelar o caráter violento das ações policiais durante os governos trabalhistas gaúchos (e também no plano nacional), permitindo uma reavaliação do discurso que vincula harmonicamente o PTB com os interesses do operariado. Em todos os movimentos grevistas observamos uma série de ações repressivas que passavam por constrangimentos impostos aos opositores, prisões de ferroviários e políticos grevistas, violências contra operários e suas famílias, e até mesmo a morte de um ferroviário no final de 1951. Reconhecer a força coercitiva ligada às práticas trabalhistas nos ajuda a desmistificar os fundamentos retóricos defendidos por uma grande parcela de seus representantes, quando afirmavam que o PTB era um partido *para* os trabalhadores²⁹⁶.

Em terceiro lugar, apesar de atestarmos as relações intensas de alguns ferroviários com o PTB - evidenciadas, por exemplo, na eleição de vereadores ferroviários filiados ao Partido, na mediação do Centro Cívico João Goulart na greve de 1954, nas mensagens encaminhadas para Getúlio Vargas, na inauguração do retrato do Presidente nas oficinas da Viação Férrea e na organização de um jantar em homenagem ao deputado trabalhista Croacy de Oliveira – demonstramos igualmente que a categoria era significativamente diversa: havia entre os trabalhadores simpatizantes de todas as matizes ideológicas, englobando trabalhistas, comunistas, pessedistas, socialistas, anticomunistas, getulistas e outros. Embora existisse uma expressiva capacidade de união e solidariedade da categoria, concretizada na criação de um grande número de instituições e na mobilização de mais de quatro mil ferroviários nas assembleias grevistas, entre outros aspectos, evidenciamos também que havia divergências em seu seio, quando, por exemplo, alguns trabalhadores não aderiam às greves, assumindo-se como “carneiros” e livrando-se da perigosa associação com o “comunismo”, doutrina associada,

²⁹⁶ NEVES, op. cit., 2001, p. 180.

por dirigentes da Viação Férrea e diversos políticos gaúchos, à subversão da ordem e à influência de forças estrangeiras.

A criação de associações e clubes recreativos também aponta para a diversidade de interesses. Como vimos, desde a sua fundação, os principais cargos da COOPFER eram ocupados por funcionários que pertenciam aos postos mais altos da hierarquia da Viação Férrea, denotando que havia uma política de diferenciação social no que diz respeito à condução da entidade. Também verificamos que ocorreu a criação de um clube social voltado especificamente aos trabalhadores negros da ferrovia, revelando tanto a capacidade de organização desses operários, como a provável segregação étnica que sofriam. Mas, ao avaliarmos a significativa participação de trabalhadores nas greves ferroviárias, podemos afirmar que havia, nessas circunstâncias, uma espécie de *unidade na diversidade*, ou seja, uma compreensão de que, apesar dos interesses distintos que permeavam aquela coletividade, a “família ferroviária” estava, majoritariamente, acima dos interesses pessoais, ao menos nos momentos de reivindicar melhores condições de vida para os trabalhadores, como atesta a maciça adesão de operários aos movimentos paredistas.

Para finalizar, um trabalho acadêmico não sobrevive somente de proposições afirmativas. Há impasses e questionamentos que surgem ao longo da sua construção e que podem ser compartilhados com seus leitores, na tentativa de buscar colaborações que possam ampliar o espectro abarcado pela pesquisa.

Entre as dificuldades podemos citar a questão das fontes, em especial aquelas referentes às associações criadas pelos ferroviários. Grande parte dessa documentação está sob domínio privado, e somente pesquisadores mais próximos às famílias ferroviárias a ela tiveram acesso. Nesse caso, o que nos restou fazer foi implementar uma análise das mesmas através de dados reproduzidos por outras investigações. Além disso, fontes como as fichas dos filiados do PTB em Santa Maria, do Sindicato dos Ferroviários, do Centro Cívico João Goularte e da seção de Santa Maria da União dos Ferroviários Gaúchos perderam-se quase que totalmente, sendo possível encontrar apenas algumas referências nos jornais da época, tal como foi indicado nesta

dissertação. Ainda assim, são dados esparsos que dificultam a elaboração de uma visão processual sobre a vida destas entidades.

Em compensação, um leque de questões se abriu para novas pesquisas. Entre os pontos que podemos destacar nesse sentido estão a criação da ala feminina da União dos Ferroviários Gaúchos, que foi pouco explorada e certamente merece análises mais aprofundadas, pois nos remete a um ponto ainda obscuro na historiografia do trabalho, que é o da participação das mulheres em mobilizações políticas de uma categoria profissional majoritariamente masculina. Embora já tenhamos tratado do tema em pesquisas anteriores, sem dúvida, um estudo mais detido sobre o assunto pode ampliar significativamente a compreensão sobre a atuação das mulheres nos processos de luta por efetivação e conquistas de direitos no Rio Grande do Sul.

Por fim, o papel jogado pelas doutrinas religiosas no seio do operariado da ferrovia também merece reflexões mais vigorosas. Verificamos que na década de trinta chegou a ser fundado um Círculo Operário Ferroviário voltado especificamente à categoria, indicando a grande preocupação da Igreja Católica com a manutenção e difusão de sua doutrina entre os trabalhadores da VFRGS. Embora constem indicações sobre a diversidade religiosa existente entre os ferroviários, não há nenhum trabalho que se volte especificamente a esta temática. Entendemos que seria fundamental um estudo nesse sentido, pois nos permitiria novas interpretações sobre o discurso “ordeiro” da categoria, que se coadunava, em alguns momentos, com os interesses dos governantes republicanos e trabalhistas. Somos instigados a pensar que a forte presença da Igreja Católica nas escolas e no cotidiano das famílias ferroviárias, aliado com outros aspectos contextuais²⁹⁷, contribuiu para que a categoria assumisse, de forma mais ampla, um posicionamento de diálogo e conciliação, e de aversão aos discursos políticos radicais, que ganharam corpo nas décadas de trinta e sessenta no Brasil²⁹⁸.

²⁹⁷ Como, por exemplo, o receio das perseguições policiais aos militantes “subversivos”.

²⁹⁸ Na avaliação de Pedro Arbues Martins Alvarez (comandante da 4ª Cia Especial de Manutenção do Exército, e líder do PCB em Santa Maria entre 1950 e 1952), em conversa com um ferroviário: “Isto é para vocês verem que o Getúlio é só farol. Nada faz e isto ainda não é nada. Piores dias virão. Os ferroviários daqui do Rio Grande do Sul ainda são uns otários. Lá para o norte eles ganham bem, pois que por qualquer coisa vão à greve”. Neste caso, Alvarez se referia ao apoio dado pela categoria ao presidente Getúlio Vargas na última eleição, e criticava a posição supostamente conciliadora dos operários, que, até maio de 1951, não haviam levado a cabo nenhuma greve durante o novo governo. Sendo verdadeira esta afirmativa, ela nos parece um bom indicativo de como os ferroviários eram vistos por determinados

Para uma avaliação final, consideramos que, apesar das questões em aberto, a presente dissertação atingiu seus principais objetivos, revelando de que modo se deu a presença dos trabalhistas na mediação das greves ferroviárias em Santa Maria nos anos cinquenta, e mostrando que, distante de uma relação plenamente harmônica, tais movimentos foram marcados por divergências, as quais apontam para o caráter complexo das mobilizações ferroviárias e do próprio trabalhismo gaúcho. Sobre isso, reafirmamos aqui o que verificamos ao longo desta pesquisa: mais do que a preocupação em encontrar a “essência” de um conceito, ou validá-lo em si mesmo, seja o de trabalhismo ou populismo, entendemos que cabe aos historiadores realizarem análises concretas, historicamente circunstanciadas, confrontando estas referências teóricas com os indícios obtidos, de modo que seja possível revelar e compreender os conflitos e ambiguidades que caracterizam a complexidade dos processos históricos.

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fontes jornalísticas

A Razão, Santa Maria (1942, 1950, 1951, 1952, 1954). Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

Diário do Estado, Santa Maria (1951). Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

Correio do Povo, Porto Alegre (1945, 1949, 1950, 1951, 1954). Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria e Biblioteca Nacional (RJ).

Documentos impressos

Anais da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul. Maio de 1951. Vol. 52, p. 367.

Boletim nº 49, de 31 de dezembro de 1951. **APERJ**. Fundo DOPS, Série Estados, Sessão 19D, Caixa 611, p. 783-785.

Boletim nº 41, s/d. **APERJ**, Fundo Estados, DOPS, Sessão 19-D, Caixa 611, p. 703.

Boletim nº 43, de 30 de setembro de 1951. **APERJ**. Fundo DOPS, Série Estados, Sessão 19-D, Caixa 611, p. 680.

Boletim nº 41. **APERJ**. Fundo DOPS, Série Estados, Sessão 19-D, Caixa 611, p. 797.

Boletim nº 45, de 15 de outubro de 1951. **APERJ**. Fundo DOPS, Série Estados, Sessão 19-D, Caixa 611, p. 731.

Boletim nº 41, 1951. **APERJ**. Fundo DOPS, Série Estados, Sessão 19-D, Caixa 611, p. 696.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ata nº2/52. **Livro de Atas**. Santa Maria, 7 fev. 1952.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ata nº 33/52. **Livro de Atas**. Santa Maria, 8 ago. 1952.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ata nº 180/54. **Livro de Atas**. Santa Maria, 4 mai. 1954.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. **Anais**. Santa Maria, 1959.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do vereador Jorge Mottecy. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 26 dez. 1949.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 23 Nov. 1949.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 1º out. 1951.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 17 dez. 1951.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Secretário de Negócios das Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul, Anibal di Primio Beck. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 20 mar. 1952.

Home-pages consultadas

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO RIO GRANDE DO SUL. **Pozzobom participa de homenagem ao Dia do Ferroviário e defende Ferrosul**. Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul, 31 out. 2011. Disponível em: <http://www2.al.rs.gov.br/jorgepozzobom/Imprensa>. Acesso em: 21/03/2012.

BRASIL. Biblioteca da Presidência da República. 1º de maio de 1941. O trabalhador brasileiro no Estado Novo. Discurso pronunciado no estádio do "Vasco da Gama", por ocasião das comemorações do dia do trabalho. Acesso em: 22 jan. 2013. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/getulio-vargas/discursos-1/1941/02.pdf> Acesso em: 31. Jan. 2013.

BRASIL. Lei 1.802, de 5 de janeiro de 1953. Define os crimes contra o Estado e a Ordem Política e Social, e dá outras providências. **JusBrasil**. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/128791/lei-de-crimes-contra-o-estado-e-a-ordem-politica-e-social-lei-1802-53>. Acesso em: 26/10/2011.

Croacy Cavalheiro de Oliveira. Dados Biográficos. Disponível em: http://www.camara.gov.br/internet/deputado/DepNovos_Detalhe.asp?id=122150&leg=42 Acesso em 15 jan. 2013.

Monumento aos ferroviários. Disponível em: www.amantesdaferrovia.com.br/photo/monumento-ao-ferrovi-rio?context=user. Acesso em: 15/01/2013.

MÜLLER, Iuri; BRUM, Maurício. Eu vi o Rolo Compressor nascer. **Ilusionando**. 12 jan. 2010. Disponível em <http://ilusionando.wordpress.com/2010/01/12/eu-vi-o-rola-compressor-nascer/>. Acesso em: 21/02/2011.

Referências bibliográficas

ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

AGOSTINI, Lenir Cassel. **A política varguista e peronista e sua percepção em nível local** (Santa Maria-Brasil e Santa Fé-Argentina). Dissertação de Mestrado. Santa Maria: MILA/UFSM, 2003.

AGOSTINI, Lenir; FIORIN, Fernanda Siqueira. A nova Era Vargas e a influência política em Santa Maria. **Disciplinarum Scientia**. Série Ciências Sociais e Humanas. Santa Maria, v.1, nº1, 2000.

ARAÚJO NETO, Adalberto Coutinho de. **Entre a revolução e o corporativismo**. A experiência sindical dos ferroviários da E. F. Sorocabana nos anos 1930. São Paulo: Dissertação de Mestrado, Departamento de História, FFLCH-USP, 2006.

BITTENCOURT, Icaro. **Patrões e mutualismo operário em Cachoeira na passagem entre os séculos XIX e XX**: o caso das sociedades beneficentes Liga Operária Internacional Cachoeirense e União Operária 1º de Maio. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: IFCH-UFRGS, 2011.

BODEA, Miguel. **Trabalhismo e populismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1992.

BOEIRA, Nelson. O Rio Grande de Augusto Comte. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (orgs.). **RS: cultura e ideologia**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.

BOSI, Alfredo. Arqueologia do Estado-providência. In: **Dialética da colonização**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (orgs.). **Usos e abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 1996.

BUENO, Eduardo. **Brasil: uma História**. A incrível saga de um país. São Paulo: Ática, 2003.

BUENO, Newton Paulo. A crise política do final da era Vargas: uma interpretação sob a ótica da economia política neo-institucionalista. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 36, n. 1, jan./mar. 2006.

CAPALBO, Creusa. **Metodologia das ciências sociais**: a fenomenologia de Alfred Schutz. Rio de Janeiro: Antares, 1979.

CARVALHO, Cid Vasconcelos de. **O trem em Camocim**: modernização e memória. Dissertação de mestrado em Sociologia. Fortaleza, Universidade Federal do Ceará, 2001.

CASADEI, Elisa Bacheга. Censurando a própria carne: a COFAP e a crise dos salários no governo JK. In: INSTITUTO MUNICIPAL DE ENSINO SUPERIOR. **Anais do II Congresso de Iniciação Científica do Instituto Municipal de Ensino Superior**. São Caetano do Sul: IMES, 2007.

CERUTTI, Simona. Processo e experiência: indivíduos, grupos e identidades em Turim no século XVII. In: REVEL, Jacques (org.). **Jogos de escalas: a experiência da microanálise**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

CYTRYNOWICZ, Roney. **Guerra sem Guerra: a Mobilização e o Cotidiano em São Paulo Durante a Segunda Guerra Mundial**. São Paulo: Edusp, 2000.

D'ARAÚJO, Maria Celina Soares. **O segundo governo Vargas (1951-1954)**. São Paulo: Ática, 1982.

D'ARAÚJO, Maria Celina Soares. **Sindicatos, carisma e poder: o PTB de 1945/1965**. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1996.

DECCA, Edgar Salvadori de. A dissolução da memória histórica. In: **1930: O silêncio dos vencidos**. Memória, história e revolução. 5 ed. São Paulo: Brasiliense, 1992.

DOMINGOS, Charles Sidarta Machado. **A Política Externa Independente é notícia: o reatamento das relações diplomáticas com a URSS na perspectiva do jornal Correio do Povo (novembro de 1961)**. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: PPGH/UFRGS, 2009.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Memória cidadã: Vila Belga**. Porto Alegre: Secretaria de Estado da Cultura / Centro de História Oral, 2002.

FAUSTO, Boris. **A Revolução de 1930**. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1979.

FAVARIN, Magale. **A política no município de Santa Maria na época do Segundo Governo Vargas (1951-1954)**. Especialização em História do Brasil. Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, 1999.

FERREIRA, Jorge (org.). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FERREIRA, Jorge. **O imaginário trabalhista: getulismo, PTB e cultura política popular 1945-1964**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

FERREIRA, Jorge. **Trabalhadores do Brasil: o imaginário popular**. Rio de Janeiro, 7 letras, 2011.

FLORES, João Rodolpho do Amaral. **O pragmatismo político dos ferroviários sul-rio-grandenses: com foco histórico na cidade de Santa Maria**. Santa Maria: Ed. da UFSM, 2009.

FLORES, João Rodolpho do Amaral. **Os trabalhadores da V.F.R.G.S: profissão, mutualismo, cooperativismo**. Santa Maria: Pallotti, 2008.

FONTES, Paulo. “Centenas de estopins acesos ao mesmo tempo” – A greve dos 400 mil, piquetes e a organização dos trabalhadores em São Paulo (1957). In: FORTES, Alexandre [et al.]. **Na luta por direitos: leituras recentes em história social do trabalho**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999.

FORTES, Alexandre; NEGRO, Antonio Luigi. Esquerda e direita: fontes nacionais para a história social. **Métis: história & cultura**, v. 3, nº 5, jan./jun. 2004.

FORTES, Alexandre [et al.]. **Na luta por direitos: leituras recentes em história social do trabalho**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999.

FORTES, Alexandre. **Nós do Quarto Distrito: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas**. Coleção ANPUH-RS. Caxias do Sul: EDUCS; Garamond: Rio de Janeiro, 2004.

FRAGA, Gerson Wasen. **Branços e vermelhos: a Guerra Civil Espanhola através das páginas do Correio do Povo (1936-1939)**. Dissertação de mestrado. Porto Alegre: PPGH/UFRGS, 2004.

FRENCH, John. **Afogados em leis: a CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros**. Trad. Paulo Fontes. São Paulo, Ed. Fundação Perseu Abramo, 2001.

GOMES, Angela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.

GOMES, Angela de Castro. O populismo e as ciências sociais no Brasil: notas sobre a trajetória de um conceito. In: FERREIRA, Jorge (org.). **O Populismo e sua História: debate e crítica**, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

GOMES, Angela de Castro. Reflexões em torno de populismo e trabalhismo. **Varia Historia**, Belo Horizonte, n. 28, 2002.

GRIMBERG, Maria Elizabeth. **Movimento operário sindical e popular no Rio Grande do Sul, 1950-1954**. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre, PPG em Sociologia da UFRGS, 1982.

GRUNEWALDT, Silvana. Reorganização do trabalho para o Modelo Taylorista na Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS). **Revista Latino-Americana de História**. Edição Especial. Lugares da História do Trabalho. Vol. 1, nº. 3. Março de 2012.

HOBBSAWM, Eric. Tradições trabalhistas. In: **Os trabalhadores: estudos sobre a história do operariado**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

HOROWITZ, Joel; SEIBERT, Sibila. Ideologías sindicales y políticas estatales en la Argentina, 1930-1943. **Desarrollo Económico**, Vol. 24, No. 94 (Jul. - Set., 1984).

HOROWITZ, Joel; WOLFSON, Leandro. Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera. **Desarrollo Económico**. Vol. 25, No. 99. Out. - Dez. 1985.

HOUAISS, A. **Dicionário eletrônico Houaiss da língua portuguesa 3.0**. São Paulo: Objetiva, 2009.

JOBIM, André Vinicius Mossate. **Os "homens de aço" na luta por direitos: a greve ferroviária de 1945 em Santa Maria**. Monografia de Especialização. Santa Maria: UFSM-Curso de Especialização em História do Brasil, 2010.

JOBIM, André Vinicius Mossate. **Resistência ferroviária: a greve de 1936 em Santa Maria**. Trabalho de Conclusão de Graduação. Santa Maria: UFSM-Curso de História-Licenciatura e Bacharelado, 2008.

KLIEMANN, Luiza H. S. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de "ordem e progresso" 1905-1920. **Estudos Ibero-americanos**. Porto Alegre, v.III, n.2, 1977

KONRAD, Diorge Alceno. Jorge Mottecy: o vereador de Prestes. In: *A Razão*. A Razão e História. Santa Maria, 28. mar. 2005.

KONRAD, Diorge. **O fantasma do medo: o Rio Grande do Sul, a repressão policial e os movimentos sócio-políticos (1930-1937)**. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp-IFCH, 2004.

KONRAD, Glaucia Vieira Ramos. **Os trabalhadores e o Estado Novo no Rio Grande do Sul: um retrato da sociedade e do mundo do trabalho (1937-1945)**. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp-IFCH, 2006.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX. **História econômica e história de empresas**. São Paulo: v. 3, n. 1, jan./jun. APEB, 2000.

LEVINE, Robert. **Pai dos pobres? O Brasil e a Era Vargas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

LONER, Beatriz. A história operária no Rio Grande do Sul. **História Unisinos**. Número Especial: V Encontro Estadual de História: São Leopoldo: Unisinos, 2001.

LOVEJOY, Arthur O. **A Grande Cadeia do Ser**. Um estudo de uma ideia. São Paulo: Ed. Palíndromo, 2005.

MANFRIM JÚNIOR, Moacyr. A força da lei e o assistencialismo entre os ferroviários. In: **Primeiras Jornadas de História Regional Comparada**, Porto Alegre, 2000.

MARTINS, Rui Cunha. Historicidade e Simultaneidade. In: PAREDES, M. et al. **História das Ideias**: proposições, debates e perspectivas. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2011.

MATTOS, Marcelo Badaró. Greves, sindicatos e repressão policial no Rio de Janeiro (1954-1964). **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 24, nº 47, 2004.

NEVES, Lucília de Almeida. Trabalhismo, nacionalismo e desenvolvimentismo: um projeto para o Brasil (1945-1964). In: FERREIRA, Jorge (ORG.). **O populismo e sua história**: debate e crítica. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. "**Que a união operária seja a nossa pátria**": história das lutas dos operários gaúchos para construir suas organizações. Santa Maria: Editora UFSM; Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2001.

PORTELLI, Alessandro. O massacre de Civitella Val di Chiana (Toscana, 29 de junho de 1944): mito, política, luto e senso comum. AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (orgs.). **Usos e abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 1998.

PRESERVE. **Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora Metrópole, s/d.

PROST, Antoine. **Doze lições sobre a história**. Belo Horizonte: Autêntica, 2008.

QUEIRÓS, César Augusto. A questão social no Rio Grande do Sul: positivismo, borgismo e a incorporação do proletariado à sociedade moderna. **Antíteses**, vol. 1, n. 1, jan./jun. de 2008.

RODEGHERO, Carla Simone. **O diabo é vermelho**: imaginário anticomunista e Igreja Católica no Rio Grande do Sul. (1945-1964). Passo Fundo: EdiUPF, 1998.

RODRIGUES, Leôncio Martins. **Conflito industrial e sindicalismo no Brasil**. São Paulo: Difel, 1966.

RUBERT, Sylvania. **Golpe de Estado ou Revolução Cívica**: o discurso construído pelo jornal A Razão no contexto da ruptura institucional de 1964. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2004.

SADER, Eder. **Quando novos personagens entraram em cena:** experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo, 1970/1980. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SAES, Décio. **Classe média e sistema político no Brasil.** São Paulo: T. A. Queiroz, 1985.

SAN SEGUNDO, Mário. Greve operária, repressão policial e anticomunismo: apontamentos iniciais (Rio Grande, 1949, 1950, 1952). **Anais do IX Encontro Estadual de História.** Porto Alegre, 2008.

SANTANA, Marco Aurélio. Bravos companheiros: a aliança comunista-trabalhista no sindicalismo brasileiro (1945-1964). In: FERREIRA, Jorge; REIS, Daniel Aarão (orgs.). **Nacionalismo e reformismo radical (1945-1964).** As Esquerdas no Brasil. vol. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

SAVAGE, Mike. Classe e história do trabalho. In: BATALHA, Cláudio Henrique Moraes; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre (orgs.). **Culturas de classe:** identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Editora da UNICAMP, 2004.

SCHINIMANN, Fernando. **A batalha da carne em Curitiba (1945-1964).** Dissertação de mestrado. Curitiba: PPGHS/UFRPR, 1993.

SCHMIDT, Benito Bisso. **Em busca da terra da promessa:** a história de dois líderes socialistas. Porto Alegre: Palmarinca, 2004.

SCHMIDT, Benito Bisso. O Deus do progresso: a difusão do cientificismo no movimento operário gaúcho da I República. **Revista Brasileira de História.** v. 21. n. 41. São Paulo: ANPUH, 2001.

SCHUSTER, Marco. A Razão, de Santa Maria. **Revista Press.** Disponível em: http://www.revistapress.com.br/root/materia_detalhe.asp?mat=21. Acesso em: 28/05/2013.

SCHUTZ, Alfred. **Fenomenologia e Relações Sociais.** Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

SILVA JR, Adhemar Lourenço da. **As sociedades de socorros mútuos:** estratégias privadas e públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul-Brasil, 1854-1940). Tese de doutorado. Porto Alegre: PPG/PUC-RS, 2004.

SILVA, Fernando Teixeira da. Direitos, política e trabalho no Porto de Santos. In: FORTES, Alexandre [et al.]. **Na luta por direitos:** leituras recentes em história social do trabalho. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999.

SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões:** os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2003.

SILVA, Fernando Teixeira da; COSTA, Hélio da. Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes. In: FERREIRA, Jorge (org.). **O populismo e sua História: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

SOBRINHO, Hermeto Lopes. **Personagens de nossa história**. Vol. 2. Santa Maria: Boca do Monte, 1995.

SOUZA, Robério Santos. **“Tudo pelo trabalho livre!”: trabalhadores e conflitos no pós-abolição** (Bahia, 1892, 1909). São Paulo/Salvador: EDUFBA/FAPESP, 2011.

THOMPSON, E. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

THOMPSON, E. P. Introdução. In: **Costumes em comum**. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

VELHO, Gilberto. **Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Revista do cinquentenário da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul** (1913 – 1963). Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial Hugo Taylor, 1963.

VIANNA, Luiz Werneck **Liberalismo e sindicato no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

WANDSCHEER, E. A. R.; Ferrari, R.; Souza, M. Relações e Transformações Socioeconômicas do Bairro Itararé em Santa Maria/RS através da Evolução Histórica da Rede Férrea. In: 4^o. **Anais do 4^o Encontro de Economia Gaúcha**. Porto Alegre - RS, 2008.

WEFFORT, Francisco. **O populismo na política brasileira**. 4^a ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

WILLIAMS, Raymond. **Marxismo e literatura**. Rio Janeiro: Zahar, 1979.