

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
CURSO DE HISTÓRIA – ESPECIALIZAÇÃO EM HISTÓRIA DO
BRASIL**

**OS “HOMENS DE AÇO” NA LUTA POR DIREITOS: A
GREVE FERROVIÁRIA DE 1945 EM SANTA MARIA**

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO

André Vinicius Mossate Jobim

Santa Maria, RS, Brasil

2010

OS “HOMENS DE AÇO” NA LUTA POR DIREITOS: A GREVE FERROVIÁRIA DE 1945 EM SANTA MARIA

por

André Vinicius Mossate Jobim

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em História do Brasil, da Universidade Federal de Santa Maria, como requisito de avaliação final para a obtenção do grau de Especialista em História do Brasil.

Orientador: Professor Dr. Diorge Alceno Konrad

Santa Maria, RS, Brasil

25 de Janeiro de 2010

**Universidade Federal de Santa Maria
Centro de Ciências Sociais e Humanas
Curso de História – Especialização em História do Brasil**

A Comissão Examinadora, abaixo assinada,
Aprova a Monografia de Especialização

**OS “HOMENS DE AÇO” NA LUTA POR DIREITOS: A GREVE
FERROVIÁRIA DE 1945 EM SANTA MARIA**

elaborada por
André Vinicius Mossate Jobim

Como requisito parcial para obtenção do grau de
Especialista em História do Brasil

COMISSÃO EXAMINADORA:

Diorge Alceno Konrad, Dr.
(Presidente/Orientador)

Sérgio Alfredo Massen Prieb. Dr.
(1º Membro Titular)

Gláucia Vieira Ramos Konrad, Dra.
(2º Membro Titular)

Luiz Eugênio Vécio
(Membro Suplente)

Santa Maria, 25 de janeiro de 2010

AGRADECIMENTOS

Mais uma vez, antes de agradecer é necessário pedir desculpas para as pessoas que, injustamente, não serão aqui mencionadas. Para estes, saibam que a minha gratidão é profundamente maior que a minha lembrança.

Gostaria primeiramente de agradecer ao meu orientador, Diorge Alceno Konrad, que, pela segunda vez, aceitou compartilhar comigo mais um desafio de pesquisa na área de História Social do Trabalho, colaborando com suas análises sempre honestas e proveitosas.

A todos os professores que nos deram aulas ao longo do Curso de Especialização, e proporcionaram a todos os alunos um profícuo desenvolvimento intelectual com suas, por vezes longas, mas riquíssimas indicações de leitura, como foi o caso da cadeira de História Social do Brasil, ministrada pelo professor Luiz Eugenio Vescio.

Aos profissionais do Arquivo Histórico de Santa Maria e a Jocimara, em especial, do jornal A Razão, a qual me permitiu o acesso ao arquivo, sem o qual muito provavelmente esta monografia não se concretizaria.

Aos meus colegas que trilharam junto comigo mais dois anos de estudos nas salas de aula do Prédio 74, em especial aqueles que completaram um ciclo de amizade iniciado nos primórdios da faculdade de História, em 2003: Viviane Bandinelli, colega e amiga que sempre esteve pronta para a discussão de um texto ou para tomar um bom chimarrão; Nielle Villanova, parceira que foi responsável pela minha sobrevivência estudantil ao conseguir um lugar para mim na Biblioteca do MILA; Cirilo Nunes da Silva, um fiel camarada para as mais diversas situações, seja um jogo do Grêmio, uma saída na noite ou uma conversa qualquer, e Bruno Moraes, que, embora eu tenha visto muito pouco nos últimos tempos, sempre esteve e estará presente em nossas vidas pela grande pessoa que é.

A Cláudia, que me ajudou nesta longa caminhada, não só acadêmica, mas da própria vida, suportando firme todos os obstáculos surgidos, inclusive frequentando ao meu lado os empoeirados arquivos santamarienses. Sem dúvida uma companheira leal e amorosa, com a qual espero sempre seguir junto.

Aos meus pais, Clareni e Jorge Jobim, que sofreram junto nas batalhas profissionais que a vida me impôs após a faculdade. Agradeço por estarem sempre ao meu lado, dando um apoio irrestrito e de fundamental importância.

Uma boa parte da história dos movimentos populares é como vestígio do antigo arado. Poderia parecer extinto para sempre com os homens que aravam o campo muitos séculos atrás. Mas todo aerofotogrametrista sabe que, com certa luz e determinado ângulo de visão, ainda se pode ver a sombra de montes e sulcos há muito esquecidos.

Eric Hobsbawm

RESUMO

Monografia de Especialização em História do Brasil
Curso de História
Universidade Federal de Santa Maria

OS “HOMENS DE AÇO” NA LUTA POR DIREITOS: A GREVE FERROVIÁRIA DE 1945 EM SANTA MARIA

AUTOR: ANDRÉ VINICIUS MOSSATE JOBIM

ORIENTADOR: DIOERGE ALCENO KONRAD

Local e Data da Defesa: Santa Maria, 25 de janeiro de 2010

O presente trabalho realiza um estudo sobre a Greve dos Ferroviários de Abril de 1945, iniciada em Santa Maria, e as suas articulações com o contexto final da Ditadura do Estado Novo, enfatizando as influências que circundavam a atividade ferroviária, tais como o catolicismo, o cooperativismo e o discurso governista. Embora o tema da greve seja relativamente comum na perspectiva da História Social do Trabalho, o estudo específico sobre as mobilizações da categoria não está finalizada. Sendo assim, o objetivo central dessa monografia é propor uma discussão que perpassa o debate fundamental acerca da delimitação mais bem definida da lógica trabalhista no seio do movimento operário gaúcho, sem perder de vista as particularidades e a heterogeneidade existente entre os empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS).

Palavras-Chaves: Greve; Ferroviários; Trabalhismo; História do Trabalho; Santa Maria.

ABSTRACT

**Monograph of Specialization in History of Brazil
Course of History
Universidade Federal de Santa Maria**

THE “STEEL MEN” IN THE FIGHT FOR RIGHTS: THE RAILROAD STRIKE OF 1945 IN SANTA MARIA

AUTHOR: ANDRÉ VINICIUS MOSSATE JOBIM

ADVISOR: DR. DIOERGE ALCENO KONRAD

Dates and Place of the Defense: Santa Maria, 25 of January of 2010.

The present work carries through a study on the Strike of the Railroad Workers of April of 1945, initiated in Santa Maria, and its joints with the final context of the dictatorship of the Estado Novo, emphasizing the influences that surrounded the railroad activity, such as the practical catholics, the cooperative activity and the governist speech. Although the subject of the strike is relatively common in the perspective of the social history of the work, the specific study on the mobilizations of the category it is not finished. Being thus, the central objective of this monograph it is to purpose a discussion that passes through the basics about the most defined delimitation of working logic as the center of gaúcho's working movements, without losing of sight the particularities and the diversity between the employees of the Viação Férrea in Rio Grande do Sul (VFRGS).

Word-Keys: Strike; Railroad Workers; Labourism; History of the Work; Santa Maria.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO I – O CONTEXTO HISTÓRICO DITATORIAL: GÊNESE E COLAPSO DO ESTADO NOVO	14
1.1 O Movimento de 1930.....	15
1.2 Os Conceitos de Heteronomia e Autonomia no Pós-30: um Olhar Sobre o Caso Ferroviário	17
1.3 A Retomada dos Movimentos Sociais	19
1.4 O Estado Novo e a Intervenção na Economia.....	20
1.5 Meios de Comunicação e Apropriação dos Festejos Operários	21
1.6 O Estado Novo e o Contexto Internacional	24
1.7 A Nova Ascensão dos Movimentos Sociais	26
1.8 O Fim do Estado Novo	27
CAPÍTULO II – 1945: A GREVE FERROVIÁRIA EM SANTA MARIA	29
2.1 A Tradição Grevista dos Ferroviários.....	29
2.2 O Início e o Desenrolar da Greve de 1945.....	30
2.3 A Vinda do Diretor Geral da Viação à Cidade de Santa Maria e o Apoio à Greve por Parte de Outros Setores Sociais	32
2.4 O Conjunto de Reivindicações	34
2.5 Cenas Santamarienses.....	37
2.6 As negociações e o Final de Greve.....	38
2.7 Uma Resposta Para a Pergunta Proposta.....	41
CAPÍTULO III - EM BUSCA DA LÓGICA TRABALHISTA: UM EXERCÍCIO COMPARATIVO ENTRE AS GREVES FERROVIÁRIAS DE 1936 E 1945	43
3.1. A Greve de 1936	43
3.2. A Relação Conciliadora com os Poderes Públicos: Conquistas Dentro do Jogo Político	44
3.2.1 A importância econômica das ferrovias	45
3.2.2 O “apoliticismo”	46
3.2.3 As greves “ordeiras”	46
3.2.4 As conquistas obtidas através do jogo político do primeiro período varguista	47

3.3 As Greves Essencialmente Econômicas: Possíveis Influências Sobre o Comportamento da Categoria	49
3.3.1 Ferroviários: funcionários de uma empresa estatal	49
3.3.2 A existência da COOPFER	50
3.3.3 O Círculo Operário Católico e o Círculo Ferroviário	51
3.4 Aspectos Sociais e Políticos: Particularidades das Greves de 1936 e 1945	52
3.4.1 A constituição de uma identidade política feminina entre as famílias ferroviárias	53
3.4.2 Os reflexos da Segunda Guerra Mundial na Greve de 1945	54
3.5 Traçando Uma Caracterização da Lógica de Atuação Grevista dos Ferroviários...	55
CONCLUSÃO	57
ANEXO A	59
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	61
Home-Pages Consultadas	64
Entrevista	65
Jornais Consultados	65
Documentos Consultados	65

INTRODUÇÃO

Esta monografia é resultado de uma pesquisa elaborada ao longo dos anos de 2008 e 2009, durante o curso de Especialização em História do Brasil da Universidade Federal de Santa Maria. Inclui-se entre as análises que dialogam com a História Social do Trabalho, e, particularmente, com os estudos sobre greves. Com o objetivo de alargar os limites da História Operária no Rio Grande do Sul, analisamos uma greve que se sucedeu no ano de 1945, liderada pelos ferroviários de Santa Maria, que se alastrou para outros municípios do Estado.

No caso de estudos sobre greves, tema relativamente comum dentro da História Social do Trabalho, queremos avançar na análise apostando na afirmação de Pedro Castro, quando este afirma que:

A greve é um fenômeno antigo e mundial, mas principalmente das sociedades capitalistas. Por sua fertilidade, oferece inúmeros aspectos que podem ser objeto de estudo e reflexão em si ou em relação com outros. Pelo seu papel já consagrado na vida dessas sociedades, é um dos acontecimentos – na teia de relações entre as pessoas, grupos, organizações, classes e até coisas – mais vibrantes e, por isso mesmo, um dos objetos de pensamento mais sedutores.¹

Tais pressupostos podem ser percebidos na abordagem de Marcelo Badaró Mattos, empreendida sobre as greves no Rio de Janeiro no período 1954-1964.² Refletindo sobre esses movimentos, o autor salienta que para explicá-los é necessário recorrer a aspectos externos a eles, como forma de superar as simples descrições. Mattos apresenta as greves como portadoras de significados sociais, afirmando a importância de nos remetermos a fatores do contexto político para entendermos as paralisações, evitando a tentativa de compreendê-las somente através de questões econômicas. Uma greve, entendida como condensador de conflitos sociais de uma época, permite avaliar os mais diferentes interesses que nela se expressam. Porém, é fundamental inverter o ângulo das abordagens tradicionais e observar como os trabalhadores procuravam interferir no processo político, buscando a efetivação de seus direitos, o que demandava grandes lutas para se concretizarem.

¹ CASTRO, Pedro. **Greve: fatos e significados**. Série Princípios. São Paulo: Ática, 1986, p. 9.

² Cf. MATTOS, Marcelo Badaró. Greves, sindicatos e repressão policial no Rio de Janeiro (1954-1964). In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo: ANPUH, v. 24, n. 47, 2004.

Corroborando no sentido de analisar as greves sem perder de vista o panorama mais amplo em que estão inseridas, Clarice Gontarski Esperança, ao analisar a grande greve dos trabalhadores na Empresa Jornalística Caldas Júnior, nos anos de 1983 e 1984, destaca a complexidade dos fenômenos grevistas, que se intensifica pelo seu caráter de enorme imprevisibilidade, o que se reflete nas diversas abordagens que o tema acaba por ganhar nos trabalhos acadêmicos. Como a própria pesquisadora afirma, baseada na vertente interpretativa proposta por Michelle Perrot e Stéphane Sirot, o seu trabalho, partindo da análise de um evento específico, estabelece uma tentativa de entender nuances do contexto mais amplo em que ele ocorreu.³

No que tange ao primeiro período de Getúlio Vargas na Presidência da República (1930-1945)⁴, como recorte que engloba o presente estudo e expressa o contexto particular da greve, o maior desafio é o de lidar com a ambiguidade histórica que lhe é inerente.

Se houve nesse momento por parte do governo uma tentativa de limitar a autonomia das organizações sindicais, de outra parte, houve um reconhecimento legal de uma luta que se desenvolvia desde os primórdios da República. Portanto, as relações entre o Estado varguista e a classe trabalhadora, sem perder de vista a luta de classes, não podem ser interpretadas somente a partir do “enfoque opressor-oprimido”.⁵ Ou, então, caindo em outro extremo, entendidas somente a partir de uma concepção em que as instituições responderam perfeitamente à todas as necessidades operárias nos anos trinta e quarenta. O cenário é muito mais complexo e se constrói em cima da realidade em que está colocado.

O exame das greves entre 1930 e 1964 também tem sido utilizado para questionar as construções teóricas formuladas pelas primeiras análises sociológicas, que explicitava a visão de um sindicalismo totalmente conformado à estrutura sindical oficial que embasaram. Com bem aduziu John French, durante os anos 50 e 60, intelectuais de formação acadêmica, encabeçados por Fernando Henrique Cardoso e Francisco Weffort, embora produzindo trabalhos repletos de “vislumbres provocativos e desafiantes”, examinaram o movimento operário “primariamente, senão exclusivamente, do exterior, da sala de aula, a partir de livros

³ Cf. ESPERANÇA, Clarice Gontarski. **A greve da oficina de chumbo: o movimento de resistência dos trabalhadores da Empresa Jornalística Caldas Júnior** (Porto Alegre, 1983-1984). Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: PPG/IFCH-UFRGS, 2007.

⁴ Para facilitar a compreensão do texto, cabe salientar que ao nos referirmos ao primeiro período varguista, o recorte engloba os anos de 1930 a 1945. Mesmo assim, é importante frisar que o presente trabalho não está restrito somente a este período, podendo freqüentemente voltar-se para anos anteriores ou posteriores a esse recorte.

⁵ FERREIRA, Jorge. O nome e a coisa: o populismo na política brasileira. In: FERREIRA, Jorge (org.). **O populismo e sua História: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 94.

e teorias”.⁶ Em outras palavras, faltava a esse grupo o trabalho empírico (de análise sobre as ações práticas) que serviria para o confronto com as elaborações teóricas mais gerais (ou mais estruturais). Como se sabe, nos últimos anos, a História Social do Trabalho vem acrescentando elementos novos à discussão sobre o movimento operário desse período e pondo em xeque algumas dessas antigas cristalizações.⁷

Assim, o referencial teórico-metodológico que servirá de base para essa pesquisa pretende dialogar com as ideias aqui apresentadas. Uma delas é a de tentar articular as duas dimensões, a estrutural e a da ação, ou seja, o contexto histórico das relações sociais com o movimento grevista. A segunda, dentro da análise específica da greve, é a de estudá-la não somente sob a ótica das instâncias e necessidades econômicas dos trabalhadores. E a terceira e última, centra-se na necessidade de estabelecer um debate crítico com determinadas visões que atribuíram à classe operária designações homogeneizadoras durante o período varguista. É a partir dessas reflexões, pois, que os pressupostos aqui discutidos serão fundamentais para este trabalho.

Para o princípio deste estudo, ressaltamos que não é nossa intenção produzir uma ampla e detalhada análise sobre o Estado Novo. Entretanto, é evidente que, para a discussão sobre o evento, será necessário retomar aspectos históricos vinculados a este e a outros contextos. Também é necessário destacar que o estudo específico da greve está limitado à cidade de Santa Maria, pois não tivemos contato com fontes sobre o desenvolvimento da mobilização em outras cidades.

Na pesquisa, as fontes utilizadas foram essencialmente os jornais *A Razão*, de Santa Maria, e o *Correio do Povo*, de Porto Alegre, além de documentos obtidos com ex-ferroviários aposentados. Tais fontes foram confrontadas com um conjunto de referências bibliográficas que passam rapidamente pela História da greve, da organização da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), das esferas políticas em seus distintos níveis e do movimento operário sul-rio-grandense, entre outras. As notícias impressas foram todas fotografadas digitalmente e armazenadas para sofrerem uma análise mais detida por parte do pesquisador. As informações nelas encontradas foram comparadas entre os dois veículos impressos.

⁶ FRENCH, John. Apresentação. In: FORTES, Alexandre (et al.). **Na luta por direitos**: estudos recentes sobre História Social do Trabalho. Campinas: Unicamp, 1999, p. 13.

⁷ Para uma obra exemplar nesse sentido, cf. FORTES, Alexandre (et al.). **Na luta por direitos...** *Ibidem*.

Por fim, a questão fundamental a ser discutida através do estudo do movimento grevista de 1945 é a de compreender como uma categoria identificada com o governo promove uma greve no fim do Estado Novo, período em que as paralisações eram proibidas?

Os capítulos foram divididos da seguinte forma: no primeiro, as reflexões se direcionaram para compreender o contexto histórico do Estado Novo, em que a Greve de 1945 estava inserida. Determinados aspectos foram ligeiramente discutidos com o intuito de situar o tema em estudo, demonstrando que por menor que seja o recorte, esse nunca pode prescindir da estrutura na qual estava inserido.

O segundo capítulo trata da Greve em si, seu desenvolvimento, as repercussões e as negociações, as quais acabam se concluindo com o fim do movimento. Neste instante, são apresentados os sujeitos históricos como protagonistas de sua própria vida, lutando por seus direitos e, de certa forma, imprimindo a sua crítica à Ditadura vigente no País. Em vez de trabalhadores totalmente “manipulados”, o que se observa é um movimento de luta exposto, isso sim, dentro dos limites da ordem, mas que não perdia de vista a concretização de suas conquistas.

Na terceira e última parte, construímos um estudo comparativo entre a Greve de 1945 e a Greve de 1936, alvo de nosso estudo monográfico anterior, que possibilitou rastrear, em linhas gerais, a lógica de atuação trabalhista dos ferroviários nas mobilizações ocorridas em Santa Maria. Neste mesmo capítulo, apontamos algumas questões teóricas vinculadas à História Social do Trabalho, tais como os aspectos políticos e sociais das greves, as influências que permeavam a realidade ferroviária e o papel da categoria no meio operário gaúcho da primeira metade do século XX. Ao final, propomos algumas indicações sobre os limites atingidos pela pesquisa e possíveis caminhos para o desenvolvimento de novos estudos que possam aprofundar, ampliar ou questionar as informações e interpretações apresentadas por nosso trabalho.

CAPÍTULO I - O CONTEXTO HISTÓRICO DITATORIAL: GÊNESE E COLAPSO DO ESTADO NOVO

Por acreditar que a “experiência” grevista dos trabalhadores ferroviários não pode ser apreendida isoladamente “das lutas entre o capital e o trabalho”,⁸ e que, embora uma greve possa ser classificada por seus estudiosos como um evento de curta duração, é oportuno ressaltar que para o pesquisador que se propõe a analisá-la, é fundamental ter em vista que ela jamais será um evento auto-explicativo, e, portanto, necessita de um olhar que ultrapasse a mera descrição dos episódios que a compõe. Nesse sentido, retomando o debate entre estrutura e ação proposto por diversos autores,⁹ este capítulo terá como objetivo apresentar alguns aspectos do recorte da História Brasileira conhecido como Estado Novo (1937-1945), sendo que é exatamente dentro desse contexto que se sucedeu a mobilização grevista dos ferroviários em 1945.

Como primeiro ponto, cabe destacar que o Golpe dado em 10 de novembro de 1937, responsável pela permanência de Getúlio Vargas na Presidência da República até 1945, possui diversas interpretações. Entre elas, Maria Helena Capelato destaca três linhas principais¹⁰: a primeira seria composta por estudos que definem a política trabalhista como uma conquista da classe trabalhadora; a segunda compreenderia o Estado como condutor do processo histórico no Estado Novo e; a terceira vincula o nascimento do regime aos interesses do capital industrial.¹¹ O presente trabalho identifica como um dos pontos fundamentais para a gênese

⁸ COSTA, Emilia Viotti da. Experiência versus estruturas: novas tendências na História do Trabalho e da classe trabalhadora na América Latina – O que ganhamos? O que perdemos? In: **História Unisinos**, número especial: V Encontro Estadual de História. São Leopoldo, Unisinos, 2001, p. 35.

⁹ Para esse debate considero fundamentais as reflexões de Edward Palmer Thompson, Emilia Viotti da Costa e Charles Bergquist, autores que se defrontaram com a problemática aqui levantada e diagnosticaram uma situação de polarização que por vezes se estabeleceu entre ação e estrutura. Cf. THOMPSON, E. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**: uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981; BERGQUIST, Charles. **Los trabajadores en la Historia Latinoamericana**. Estudio comparativo de Argentina, Chile, Colombia y Venezuela. Bogotá: Ed. Siglo XXI, 1988; COSTA, *op. cit.*

¹⁰ CAPELATO, Maria Helena Rolim. Estado Novo: novas histórias. In: Marcos César Freitas (org). **Historiografia brasileira em perspectiva**. São Paulo: Contexto, 1998, p. 189.

¹¹ Além dessas correntes, o verbete biográfico “Estado Novo”, do sítio do Centro de Pesquisa e Documentação da Fundação Getúlio Vargas, apresenta outras duas linhas que procuram explicar a gênese do Estado Novo: a primeira classifica o regime como um parêntese ditatorial, provocado por causas conjunturais internas e externas, no processo de democratização das instituições políticas brasileiras iniciado em 1930 e a retomado em 1945. E a segunda, ao contrário, vê o Estado Novo como a preponderância da vertente autoritária contida no próprio Movimento de 1930, vertente essa que expressaria uma tendência estrutural nos países de capitalismo

do Estado Novo o acirramento da luta de classes que se expressou de forma mais intensa entre os trabalhadores, que viram a legislação social e todas as suas expectativas de mudança nas condições de vida e trabalho ser desrespeitadas sistematicamente, tanto pelo governo quanto pelos patrões.¹²

1.1 O Movimento de 1930¹³

Para a compreensão das origens do Estado Novo é indispensável voltarmos ao Movimento de 1930. Foi a partir dele que a fração da classe dominante liderada por Getúlio Vargas assumiu o poder, aproveitando-se da crise que se instalou no País com a quebra da bolsa de Nova Iorque em 1929. Esse episódio, que abalou boa parte da economia mundial, no Brasil, afetou especialmente a cafeicultura, que tinha como grande eixo econômico o estado de São Paulo e centrava-se basicamente na exportação.

Com o agravamento da situação internacional, e a conseqüente falta de compradores para o produto brasileiro, as críticas ao modelo liberal não tardaram a aparecer. Entre aqueles que questionavam tal paradigma estava a Aliança Liberal, formada por uma parcela das classes dominantes com características mais centralizadoras, liderada por Getúlio Vargas. O grupo, após ser derrotado nas eleições oficiais pela candidatura paulista de Júlio Prestes para a Presidência da República, aliou-se com setores do movimento tenentista, que, igualmente, possuíam entre seus objetivos a exigência de uma intervenção mais forte do Estado na economia.¹⁴ A quebra da bolsa norte-americana funcionou como uma espécie de sinal às

retardatário e dependente. Cf. FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS - CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO. **Estado Novo**. Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/5863_1.asp>. Acesso em: 10. set. 2007.

¹² FORTES, Alexandre. **Nós do Quarto Distrito**. A classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp-IFCH, 2001, p. 352-353.

¹³ Utilizo o conceito de “Movimento de 1930” em detrimento do tradicional “Revolução de 1930”, baseado nas reflexões de ANTUNES, Ricardo. **Classe operária, sindicatos e partido no Brasil**: da Revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora. São Paulo: Cortez/Editora Ensaio, 1990, p. 77. Para o autor, “a transição que caracteriza esse período não foi, na verdade, revolucionária, pois 30 marcou um momento de rearranjo do bloco de poder, excluindo qualquer participação efetiva das classes subalternas, e tendo um componente conciliador bastante nítido”. Diorge Konrad também desabilita o acontecimento como um evento revolucionário: “utilizo aqui e no restante da tese o conceito de Movimento de 1930, no lugar da tradicional denominação “Revolução de 1930”, por entender que a chegada ao poder da dissidência oligárquica não resultou em mudanças estruturais na forma do capitalismo dependente da formação sócio-econômica brasileira [...]”. Cf. KONRAD, Diorge Alceno. **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, p. 32.

¹⁴ Sobre o movimento tenentista ver: FERREIRA, Marieta de Moraes. Os anos rebeldes do tenentismo. *In*: **Revista de História da Biblioteca Nacional**. Rio de Janeiro, n. 1, jul. 2005.

economias liberais. Aproveitando-se das desconfianças geradas pela grande crise mundial do capitalismo, as oligarquias dissidentes (entre elas a do Rio Grande do Sul) passaram a apoiar a deposição do então Presidente da República, Washington Luís, fato que se efetivou em 24 de outubro de 1930.

Com a subida de Vargas ao poder, o setor industrial brasileiro recebeu pequenos estímulos com a grande recessão mundial existente no princípio da década de 1930. Com o desestímulo às importações, diversos bens passaram a ser produzidos dentro do País. Esta nova organização da produção interna ficou conhecida como modelo de Substituição de Importações.¹⁵ De alguma forma, a indústria nacional acabou por se desenvolver, abrindo espaço também para a afirmação de um mercado interno mais forte e com maior presença do Estado.

O Rio Grande do Sul continuou a ocupar o lugar de subsidiário às economias centrais, embora a cidade Porto Alegre fosse um dos maiores pólos industriais do País. Como destaca Müller:

[...] o RS sempre desempenhara um papel periférico na economia e na política brasileiras e dependente das mesmas. Internamente, desenvolvera um modo próprio de acumular riqueza e capitais e de organizar o poder, nucleado na agropecuária e no mundo urbano. A industrialização realizada vinculava-se organicamente à exploração dos constituintes agropecuários do modelo, criando um mercado próprio que, na unificação dos mercados regionais do país, mostrou-se pequeno para impulsionar uma forma de industrialização diferenciada.¹⁶

Considerada uma das importantes características do governo varguista, a intervenção estatal na economia advinha especialmente da tradição política sul-rio-grandense, da qual Vargas era oriundo.¹⁷ A própria criação da VFRGS esteve profundamente relacionada com esse aspecto, pois a empresa foi encampada pelo Governo do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), chefiado por Borges de Medeiros, ainda em 1920. O republicanismo gaúcho, inspirado fortemente nos ideais filosóficos do pensador francês Augusto Comte, apesar da sua adaptação ao Rio Grande do Sul, tinha como um dos seus princípios

¹⁵ IANNI, Octavio. **A formação do estado populista na América Latina**. São Paulo: Ática, 1989, p. 11.

¹⁶ MÜLLER, Geraldo. A economia política gaúcha dos anos trinta aos sessenta. *In*: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (orgs.). **RS: economia e política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979, p. 362.

¹⁷ Sobre isso, ver: BOSI, Alfredo. Arqueologia do Estado-providência. *In*: **Dialética da colonização**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

fundamentais a necessidade de um Estado forte como modo de se contrapor ao individualismo reinante nas teorias liberais.¹⁸

Não por acaso, em novembro de 1930 foi criado o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (MTIC), que colaborou decisivamente no processo de consolidação da “nova ordem”, através da legalização de uma série de direitos, que foram conquistados por meio de uma luta histórica da classe operária no País. Em linhas gerais, foi através do MTIC e dos seus respectivos ministros que o governo promoveu suas tentativas legais de “incorporação” das classes trabalhadoras à “sociedade industrial”, procurando, através dos seus discursos, apagar da memória dos trabalhadores as lutas que, desde o século XIX, vinham se desenvolvendo pelo reconhecimento de seus direitos. Uma frase pronunciada em 24 de agosto de 1933 por Salgado Filho, Ministro do Trabalho entre 1932 e 1934, resume objetivamente esta tentativa: “tendes uma legislação que vos foi *concedida sem nenhuma exigência*, imposição ou pressão de qualquer ordem, mas espontaneamente” [grifo nosso].¹⁹ Ao contrário desse discurso, como sublinha Adalberto Paranhos, “o cumprimento da legislação trabalhista guardava relação direta com o poder de fogo dos trabalhadores: sem pressão destes, aquela tendia, frequentemente, a virar letra morta.”²⁰

1.2 Os Conceitos de Heteronomia e Autonomia²¹ no Pós-30: um Olhar Sobre o Caso Ferroviário

Para abordar brevemente a importante discussão sobre os conceitos de autonomia e heteronomia, utilizarei aqui o caso concreto das relações entre o governo sul-rio-grandense e a categoria dos ferroviários.

João Rodolpho Flores ressalta que: “no RS foi notória a simpatia que os ferroviários tiveram em sua trajetória pelo republicanismo positivista, representado pelo borgismo e

¹⁸ Sobre isso, ver: BOEIRA, Nelson. O Rio Grande de Augusto Comte. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (orgs.). **RS: cultura e ideologia**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.

¹⁹ PARANHOS, Adalberto. Trabalhismo: antídoto para a luta de classes. In: **História Viva**. São Paulo-SP, v. 22, n. 22, 2005, p. 89.

²⁰ *Ibid*, p. 93.

²¹ O conceito de heteronomia está relacionado, dentro da perspectiva da história social do trabalho, à ausência de autonomia de uma categoria ou de uma classe social, ou seja, sua margem de ação está diretamente sujeita à determinações externas. Já o conceito de autonomia caracteriza-se exatamente pela capacidade da classe ou categoria tomar suas decisões sem a interferência objetiva de um agente exterior.

varguismo, bem como pelo trabalhismo depois de 1945”.²² Já Angela de Castro Gomes, destaca que para os anarquistas, categorias como marítimos, ferroviários, empregados do transporte urbano, entre outros, formavam a base de um sindicalismo “amarelo”.²³ A própria criação do Sindicato dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em 1933, obedeceu desde o seu princípio aos novos preceitos legais, sendo a entidade reconhecida pelo MTIC no ano de sua fundação.²⁴

Partindo das noções apresentadas, constatamos, então, que os ferroviários não podem ser vistos como uma categoria que se confrontava diretamente com os poderes públicos. Por outro lado, o que se observa através do estudo empírico da relação entre Estado e operários, é que a aproximação entre ambos se manifestou de modo muito mais complexo. Embora existisse essa proximidade, nem mesmo a longa vigência do Estado Novo foi capaz de eliminar a capacidade de luta da categoria frente ao governo do qual eram apoiadores, o que viria se manifestar de modo mais contundente na Greve de 1945. Para acrescentar mais um elemento nesta análise, parece fundamental ressaltar que nove anos antes, essa mesma categoria havia encabeçado outra greve contra o mesmo governo, impondo, já nessa oportunidade, um forte questionamento à política social de Vargas.²⁵ Tendo em vista esta complexa relação de aproximações e confrontos, é que proponho uma breve reflexão sobre o debate da autonomia operária.

O desenvolvimento de pesquisas contemporâneas indica, ao contrário do que apresentam determinadas obras clássicas sobre o pós-1930, que grande parte dos trabalhadores não havia assistido passivamente à constituição do Estado corporativo e ao jogo político posterior, como foi o caso dos ferroviários. Nesse sentido, devemos matizar a afirmação dos anarquistas quando estes imputam genericamente aos ferroviários a pecha de “amarelos”. Se de um ponto de vista mais amplo a categoria não estava entre as mais críticas do governo, soube propor a luta e resistir quando viu seus direitos ameaçados.

²² FLORES, João Rodolpho Amaral. **Profissão e experiências sociais entre trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria (1898-1957)**. Tese de doutorado. São Leopoldo: PPGH-Unisinos, 2005, p. 548.

²³ GOMES *apud* FLORES, João Rodolpho do Amaral. **O pragmatismo político dos ferroviários sul-riograndenses: com foco histórico na cidade de Santa Maria**. Santa Maria: Ed. da UFSM, 2009, p. 87.

²⁴ HARRES, Marluza Marques. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários. *In: História Unisinos*, v. 6, n. 6, 2002, p. 245.

²⁵ Para mais detalhes, ver: JOBIM, André Vinicius Mossate. **Resistência ferroviária: a greve de 1936 em Santa Maria**. Monografia de Trabalho de Conclusão de Graduação. Santa Maria: UFSM-Curso de História-Licenciatura e Bacharelado, 2008.

Portanto, o que se quer afirmar aqui é que a “autonomia” ou “heteronomia” de uma categoria não são *estados*, mas sim *processos* [grifo nosso].²⁶ Geralmente, a atuação dos trabalhadores se configura a partir de um campo de possibilidades oferecidos pela própria conjuntura. Sendo assim, concordamos com Glaucia Konrad quando ela afirma que talvez os ganhos para a historiografia fossem muito maiores se a leitura de ambos os conceitos não estivessem sempre apresentadas como opostos inconciliáveis.²⁷

1.3 A Retomada dos Movimentos Sociais

O crescimento das mobilizações sociais após a eleição indireta de Vargas, em 1934, e a descrença no cumprimento da legislação trabalhista, foram alguns dos episódios responsáveis pelo acirramento nas tensões de classe no Brasil. De um lado, com o apoio do Partido Comunista do Brasil, surgiu a Aliança Nacional Libertadora (ANL), fundada oficialmente em março de 1935, com o objetivo de combater o fascismo, o imperialismo e o latifúndio. De outro, tínhamos a Ação Integralista Brasileira (AIB), criada em 1932 por Plínio Salgado, apoiada em concepções políticas nacionalistas, corporativistas e antiliberais, ao estilo fascista. Ambas as organizações conseguiram atingir expressivos números de membros. Os combates de rua entre seus integrantes ficaram famosos, sendo notícia até mesmo nos veículos impressos de Santa Maria.²⁸

Como acontecimento representativo dessa tensão, está a Insurreição Comunista de Novembro de 1935, liderada por Luiz Carlos Prestes, com o apoio da ANL. Em resumo, essa foi uma tentativa de tomar o poder através de um levante iniciado a partir dos quartéis, mas, que devido a dificuldades de comunicação entre os seus integrantes, e, sobretudo, a uma determinada leitura tática da realidade brasileira naquele momento histórico, resultou num retumbante fracasso. O governo, que tinha informações secretas e prévias sobre o Movimento, conseguiu facilmente dominar a situação, iniciando, a partir de então, uma repressão intensa

²⁶ BRANDÃO, 1997 *apud* COELHO, Victor de Oliveira Pinto. Os novos estudos sobre História Social do Trabalho e a revisão do conceito de populismo: um breve balanço. In: **Revista Eletrônica de Ciências Sociais**, nov. 2007, p. 14.

²⁷ 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. 12.

²⁸ Na página de apresentação do sítio do jornal *A Razão* há a informação de que “a primeira manchete” do jornal, em 1934, “noticiava o enfrentamento de forças integralistas e comunistas” na cidade de Santa Maria. Cf. **A Razão. A Razão, um jornal regional**. Disponível em: <http://www.arazao.com.br/sobre/>. Acesso em: 10. ago. 2009.

contra os mais diversos grupos de oposição, especialmente aos comunistas, e passou a utilizar o acontecimento como uma das justificativas para o fechamento do regime.²⁹

No plano político, a oposição ao governo central também existia, como no caso do Rio Grande do Sul, através do governador Flores da Cunha, que durante boa parte da década de trinta teve inúmeros desentendimentos com Vargas.³⁰ Dias antes do Golpe, o Governador do Estado obrigou-se a fugir para o Uruguai, pois o Governo Federal havia federalizado a Brigada Militar, principal força repressiva do estado. Assim, o desmantelamento da insurreição, aliado à expulsão de Flores da Cunha, permitiu ao Governo Central superar o contexto de descrédito em que estava, aglutinando para si a simpatia das forças dominantes, expurgando todos aqueles que pudessem se tornar obstáculos aos seus planos de continuidade. No tabuleiro político nacional, Vargas mostrou sua grande capacidade de articulação.

No campo legal, a Lei de Segurança Nacional (LSN), ou a “Lei Monstro”, como também era chamada, entrou em vigor antes da Insurreição de Novembro, como resposta à crescente mobilização social dos anos 1933 e 1934 mencionadas anteriormente. Em setembro de 1936, logo após os levantes aliancistas, o governo aprovou o Estado de Guerra no Brasil, revelando claramente a outra faceta do varguismo.

O acabamento final foi dado com a criação do “Plano Cohen”,³¹ uma suposta tentativa que vinha sendo articulada pelos comunistas para a tomada de poder no Brasil, que Vargas utilizou como desculpa para legitimar o Golpe de Novembro com o intuito de se manter no poder. O plano previa a mobilização dos trabalhadores, que promoveriam uma suposta greve geral, incêndios de prédios públicos e eliminação física das autoridades contrárias à insurreição. Após a divulgação pública do “Plano”, foram apenas alguns passos para a implantação do Estado Novo no Brasil.

1.4 O Estado Novo e a Intervenção na Economia

²⁹ Sobre isso, ver: CARONE, Edgar. A insurreição de 1935: o assalto ao poder. In: **Brasil: anos de crise (1930-1945)**. São Paulo: Ática, 1991, p. 217-243.

³⁰ Sobre a situação política no Rio Grande do Sul, que antecedeu o Golpe de 1937, ver: RANGEL, Carlos Roberto da Rosa. **Crime e castigo: conflitos políticos no Rio Grande do Sul (1928-1938)**. Passo Fundo: UPF, 2001.

³¹ O denominado “Plano Cohen” está vinculado ao documento divulgado pelo governo federal em setembro de 1937, atribuído à Internacional Comunista, contendo um suposto plano para a tomada do poder pelos comunistas. Anos mais tarde, foi possível comprovar que o documento foi forjado com a intenção de justificar a instauração da ditadura do Estado Novo, em novembro de 1937.

Após instalar legalmente a Ditadura no País, Vargas procurou concluir o processo de atrelamento dos sindicatos ao Estado. A forte repressão gerou inicialmente uma grande desmobilização da classe trabalhadora, mas esta situação não perduraria durante muito tempo, como veremos adiante.

Após 1937, a intervenção do Estado na economia se tornou maior. Embora ainda se acredite que o processo de industrialização tenha afastado definitivamente as frações da classe dominante rural do poder político, é possível afirmar que a mudança no poder não revelou claramente uma total incompatibilidade entre economia rural e industrial. Como destaca Lourdes Sola “as oligarquias rurais haviam sido forçadas a abdicar de seu poder político, mas permaneceram intactas as bases sociais e econômicas de sua dominação”.³² Prova disso é que a legislação trabalhista, sistematizada em 1943 com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), só foi estendida aos trabalhadores do campo em 1963, quando foi votado o Estatuto do Trabalhador Rural (ETR).

Os traços fascistas do regime se mostraram na nova Constituição de 1937, profundamente autoritária e inspirada em modelos corporativistas europeus. Entre os apoiadores desse modelo estava Plínio Salgado, um dos responsáveis pelo Golpe, na medida em que a AIB colaborou para o clima de tensão no País. Ao ser nomeado para o Ministério da Educação e ver a AIB extinta pouco tempo antes, Salgado sentiu-se rejeitado por Vargas, pois desejava uma participação mais ativa no governo. Inconformados, um grupo de integralistas realizou um ataque ao Palácio da Guanabara, em maio de 1938. Após o fracasso, o grupo foi reprimido pelas forças militares e policiais, e muitos envolvidos foram presos e perseguidos. Em 1939, Plínio Salgado foi preso e, logo em seguida, levado a um exílio de seis anos em Portugal.

1.5 Meios de Comunicação e Apropriação dos Festejos Operários

Fundamental também é sublinhar a importância dos meios de comunicação como instrumentos na construção da imagem pública do Presidente Getúlio Vargas. Entre os principais órgãos legitimadores estava o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP). Criado em 1939, como desdobramento do Departamento Nacional de Propaganda (DNP) de

³² SOLA, Lourdes *apud* TOTA, Antônio Pedro. **O Estado Novo**. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 27.

1934, tinha como propósito difundir a ideologia do Estado Novo junto aos trabalhadores e ao conjunto da sociedade. Além dos setores de divulgação, o DIP controlava áreas de radiodifusão, teatro, cinema, turismo e, especialmente, imprensa, abarcando, assim, diversos espectros da comunicação no Brasil.

Sobre este órgão é interessante observar que o rádio passou a ser um dos seus instrumentos. O programa oficial *Hora do Brasil*, que sobrevive até os dias de hoje, era transmitido para todo o território nacional entre as 19 e 20 horas, com informes oficiais e programas de caráter cultural. Em determinadas épocas, muitos artistas viram suas canções apresentadas no programa. Em geral, as músicas promoviam a defesa da ideologia varguista, com algumas tendo enfoque especial no trabalho.

Ao estudar as canções de ofício compostas por Heitor Villa-Lobos com o objetivo de apoiar o regime varguista e valorizar o “trabalho” como elemento que engrandecia a “nação”, Melliandro Galinari chama a atenção para uma música em especial: a *Canção do operário brasileiro*.³³ O autor diz:

Na *Canção do Operário Brasileiro* encontramos a mesma valorização do ato de trabalhar, mas dessa vez passando por elogios enobrecedores ao grande protagonista do mundo da peleja: o operário. Este não seria mais um “homem comum” ou “desimportante”, como vinha sendo tratado na República Velha, mas sim a força motriz que *sorrindo, edifica as potências!* No entanto, o interessante a se notar é que essa força, por si só, não seria suficiente para a felicidade geral da nação, para o Progresso, se não fosse aprimorada e controlada – leia-se domesticada – por mais dois elementos igualmente essenciais e à disposição do Estado: as Ciências e as Leis.

1. O operário é a força motriz/2. Que sorrindo, edifica as potências!/3. E não pode a Nação, ser feliz/4. Sem trabalho, e sem luz das ciências!/5. O poder, a grandeza na terra,/6. Tem origem, nas Leis, no trabalho;/7. Na palavra Progresso se encerra/8. A harmonia da Serra e do Malho!/9. Malhar! P'ra frente! Avante!/10. Sob a mesma Bandeira/11. Sejamos um Atlante da Pátria Brasileira!(Letra da canção)

O que poderia significar, no universo progressista da Era Vargas, a relação química entre força motriz do trabalhador, luz das ciências e respeito às Leis? O fato é que a energia operária que movimenta a sociedade também pode ter consequências avassaladoras para a mesma: a força do trabalhador, se não for domada ou domesticada pelo poder institucional do Estado, ou seja, pelas *Leis* capazes de canalizá-la somente para atividades construtivas e não destrutivas (como greves e paralisações), poderia desandar o compasso da marcha cívica supostamente em curso. Sendo assim, a valorização e o respeito às *Leis*, postulados acima pelo Enunciador Orfeônico, nada mais implicaria, naquele contexto, que em: (i) aceitar ou não oferecer maiores resistências ao modelo autoritário de sindicato corporativo; (ii) recusar ou perder a motivação para a organização de reivindicações; (iii) adquirir um comportamento entendido como ordeiro, pacífico e disciplinado; enfim, (iv) trabalhar, trabalhar e trabalhar.³⁴

³³ Composta em 1939, com letra de Paulino Santos.

³⁴ GALINARI, Melliandro Mendes. **A Era Vargas no pentagrama**: dimensões político-discursivas do canto orfeônico de Villa-Lobos. Tese de doutorado. Belo Horizonte: UFMG, 2007, p. 215-216.

Percebemos aqui que canções como esta traziam em suas letras uma construção cuidadosa sobre a importância do trabalho e os limites que o operário deveria impor a si mesmo.

Ainda no sentido de divulgar o Estado Novo, em 19 de abril de 1938, foi criado no Rio Grande do Sul o Comitê de Propaganda do Estado Novo. Este órgão tinha como função difundir o texto da Constituição de 1937, além de promover o apoio ao novo regime por meio de manifestações de intelectuais de renome do estado, tais como Érico Veríssimo, Moysés Velinho, Dante de Laytano, entre outros. O programa radiofônico era apresentado na Rádio Difusora de Porto Alegre, enquanto nas outras cidades foram organizadas, paralelamente ao comitê, núcleos de propaganda como o Centro Cívico de Propaganda da Carta de 10 de Novembro, coordenados pelo interventor Cordeiro de Farias e o secretário de obras Walter Jobim.³⁵

Além do controle sobre os meios de comunicação, o Estado Novo foi perspicaz na apropriação de símbolos e festas tradicionais do operariado, tal como o Primeiro de Maio, que com o tempo tornou-se uma das datas mais importantes do regime. Geralmente era nessa ocasião que Getúlio Vargas, comparecendo a um determinado estádio de futebol, anunciava uma nova peça no conjunto da legislação social. Nos seus discursos é possível identificar vários aspectos da ideologia trabalhista, destacando-se entre eles a sua autopromoção como verdadeiro interlocutor da classe operária. Desse diálogo direto, Vargas procurou estabelecer uma espécie de compromisso, pelo qual ficava acertado que somente com a ordem reinando no País é que as leis poderiam ser “doadas” aos trabalhadores. Isto é, a conciliação entre as classes era o mote fundamental do desenvolvimento nacional.

Outra engenhosidade discursiva foi construída especificamente sobre a data do Primeiro de Maio. Historicamente, esse dia serviu como um momento de mobilização crítica dos trabalhadores contra a situação insatisfatória em que se encontravam. Como resposta, o varguismo buscou promover uma radical descaracterização da data como um dia de luta, afirmando que aquele momento não deveria mais servir para criticar o governo, pois desde 1930 o Estado havia melhorado significativamente a vida do trabalhador, fazendo com que deixasse de ser perseguido pela polícia e que se tornasse, a partir daquele momento, um

³⁵ KONRAD, G; *op. cit.*, p. 50-52 *passim*.

verdadeiro cidadão, reconhecido pelo Estado. Daí resulta o falso mito de que a questão social havia deixado de ser caso de polícia.³⁶

1.6 O Estado Novo e o Contexto Internacional

O Estado Novo não pode ser explicado somente pelas transformações internas vividas pelo País, após 1930. Tanto a sua gênese quanto a sua derrocada foram marcadas por eventos que ultrapassam as fronteiras nacionais. Como primeiro aspecto cabe ressaltar que a política externa brasileira nos tempos de Vargas ficou conhecida como política pendular. Somente nos últimos anos da Segunda Guerra Mundial foi que o Brasil posicionou-se ao lado norteamericano, embora o próprio presidente jamais negasse a sua admiração pela organização social existente na Alemanha de Hitler e na Itália de Mussolini.

Analisando mais a fundo a atuação do governo brasileiro, percebe-se que Vargas foi hábil o suficiente para se manter numa distância relativamente equilibrada entre as potências imperialistas. O pêndulo começou a inclinar de forma mais objetiva para os Estados Unidos, quando este declarou apoio ao Estado brasileiro para a construção da Usina Siderúrgica de Volta Redonda. Disso, depreende-se que a rivalidade entre os países permitiu a Vargas negociar de forma mais cômoda o financiamento para a construção da Usina.

A despeito de se colocar ao lado dos ianques, o Presidente da República afirmava em seus discursos que a época dos liberais imprevidentes, das demagogias estéreis e dos personalismos inúteis que semeavam a desordem, já havia terminado.

Neste sentido, Lucília de Almeida Neves nos apresenta uma frase altamente relevante de Alberto Pasqualini, teórico do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) na década de 1950. Dizia ele que “trabalhismo e capitalismo solidarista” eram expressões “equivalentes, porque no seu primado se ressalta o primado do trabalho na produção e distribuição da riqueza”.³⁷ Em síntese, no plano do discurso, compreende-se que uma das intenções da ideologia trabalhista era buscar a “justiça social” por meio de uma conciliação entre duas forças dinâmicas e opostas: o trabalho e o capital, embora isso não se efetivasse. Com a intenção de evitar a revolução, pretendia-se um regime que, no nível do discurso, dirigia-se às massas e as

³⁶ Sobre isso, ver: KONRAD, D., *op. cit.*

³⁷ NEVES, *op. cit.*, p. 190.

elegia como um limitado interlocutor político, e no nível da prática, aparentava trabalhar em seu benefício, contornando alguns de seus problemas através de uma legislação trabalhista.³⁸

Após as idas e vindas, em 28 de janeiro de 1942, o Brasil definitivamente rompeu relações com os países do Eixo, após ter alguns navios afundados pelos alemães, em 1941. A partir daí, a presença dos Estados Unidos no campo da cultura começou a se tornar cada vez maior, como atesta, entre outras, a presença de Walt Disney no País.³⁹ Mesmo antes da declaração de entrada na Guerra ao lado dos aliados, já havia no Brasil um forte movimento antifascista que se posicionava em favor da democracia. *Pari passu* a essas manifestações, um difuso projeto nacionalista no plano da cultura também foi arquitetado com o objetivo de homogeneizar a língua da população brasileira através das escolas. Após os ataques aos navios, seguiu-se em todo o território nacional ondas de saques e quebra-quebras a estabelecimentos vistos como pertencentes ao Eixo. Com a entrada oficial do Brasil no conflito, muitos estrangeiros oriundos ou com descendência de países do Eixo, sofreram represálias e perseguições. E Santa Maria não foi exceção, como atesta o jornal *A Razão*:

Assim, apesar de todas as medidas de vigilância e de precaução adotadas pelas autoridades policiais, foram depredadas numerosas casas comerciais e fábricas de propriedades de súditos do eixo [sic], bem como de simpatizantes. Muitos objetos retirados das residências de elementos descendentes dos países totalitários e brasileiros quinta-colunistas⁴⁰ [sic] foram levados, pelos populares, para o chafariz da Praça Saldanha Marinho e ali mergulhados. Cerca de 23:30, o movimento no centro da cidade entrou em declínio. Contudo, colunas populares percorriam as zonas mais afastadas, onde também se verificavam depredações contra casas de elementos totalitários.⁴¹

Assim, 1942 foi marcado por fortes manifestações de cunho político, com “caravanas de brasilidade”, comícios, passeatas e discursos inflamados das autoridades santa-marienses,⁴² sendo que uma dessas manifestações foi promovida por um grupo de aproximadamente três mil trabalhadores ferroviários em Santa Maria, no dia 18 de agosto de 1942.⁴³

³⁸ PRADO, Maria Lígia. **O populismo na América Latina: Argentina e México**. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense, 1981, p. 65.

³⁹ TOTA, *op. cit.*, p. 54.

⁴⁰ Quinta-coluna é um termo que faz alusão a qualquer indivíduo (nacional ou estrangeiro) que atua, dissimuladamente, em um país prestes a entrar ou já em guerra com outro, no sentido de auxiliar uma provável invasão, ou espionando e fazendo propaganda estrangeira. A origem da expressão remonta a Emílio Mola Vidal, general nacionalista espanhol que atuou na Guerra Civil Espanhola. Quando quatro de suas colunas marchavam rumo a Madri, ele se referiu aos militares madrilenhos que o apoiavam como "quinta coluna".

⁴¹ *A Razão*, 20. ago. 1945, p. 5.

⁴² Sobre isso, ver: DALMOLIN, Cátia. Caravana de Brasilidade: o quebra-quebra em Santa Maria em agosto de 1942. In: *Semina*, Passo Fundo, v. 3, n. 1, 2005.

⁴³ KONRAD, G; *op. cit.*, p. 247.

1.7 A Nova Ascensão dos Movimentos Sociais

Sem contar as cisões internas do governo, entre apoiadores do fascismo e os defensores dos regimes democráticos, o contexto ficou marcado pelo forte ascenso dos movimentos populares que rejeitavam não apenas o fascismo como a própria Ditadura estadonovista. Observando o crescimento da mobilização social, a preocupação do governo ganhou dimensões mais amplas a partir de 1943, ano em que foi promulgada a CLT, estabelecida pelo Decreto-lei nº 5452, exatamente no dia primeiro de maio. Prevendo a série de reivindicações mais intensas, a Consolidação apareceu como uma resposta mais objetiva às lutas travadas pelos trabalhadores ao longo da História Brasileira. Em contrapartida ao crescimento das ações populares, a repressão tornou-se cada vez mais feroz, sobrando especialmente para operários e estudantes que se posicionavam contra a Ditadura varguista vigente.

As greves começaram a fervilhar por todo o País. No Rio Grande do Sul, as paredes⁴⁴ serviram para mostrar outra realidade que ia além dos discursos governistas. A chamada economia de guerra havia provocado uma forte alta no custo de vida, inclusive entre as categorias que recebiam melhores salários, como era o caso dos ferroviários. Sob a desculpa de aglutinar forças para a luta no cenário internacional, em 1942, os trabalhadores viram aumentar novamente a jornada de trabalho para dez horas. Trabalho noturno das mulheres e horas extras também passaram a receber um tratamento mais flexível, atendendo-se à necessidade “nacional” de se exportar mais. No mesmo ano, o direito de férias foi suspenso nas indústrias consideradas essenciais. Nas indústrias de guerra, os operários não podiam se demitir ou, até mesmo, faltar ao trabalho.⁴⁵

Apesar do aumento no salário decretado em 1943, a rápida alta nos preços do mercado interno praticamente anulou o reajuste. Foi contra toda esta situação inaceitável que, em 1945, ocorreram grandes greves no País, sendo muitas delas organizadas pelo Partido Comunista. O acúmulo de forças, após a forte repressão em meados da década de trinta, resultou numa fantástica série de manifestações que contribuíram decisivamente para o fim do Estado Novo, sobretudo no Rio Grande do Sul.

⁴⁴ O termo parede é sinônimo de greve.

⁴⁵ LENHARO, *op. cit.*, p. 28-29.

1.8 O Fim do Estado Novo

A derrocada do Estado Novo se manifestou mais claramente a partir de 1944. Paralelamente ao esforço dos trabalhadores, Vargas viu o seu discurso entrar em contradição:

[...] Os ventos democráticos que sopravam no mundo e no Brasil a partir da eminente derrocada dos países do eixo na Segunda Guerra Mundial, influenciaram decididamente na natureza e nos rumos da transição entre o Estado Novo e a nova ordem institucional democrática instaurada no Brasil em 1945.⁴⁶

Com o País lutando ao lado dos Estados Unidos e dos Aliados, a pressão internacional, somada às cisões internas e à luta operária, contribuíram para a luta contra a Ditadura. Pressionado, Vargas comprometeu-se a finalmente realizar eleições. A partir de então, partidos políticos nacionais foram organizados,⁴⁷ mas até o momento Vargas mantinha mistério em relação à possibilidade de candidatar-se. O prestígio de que então desfrutava junto a uma parte dos trabalhadores tornava profundamente relevante as suas ações eleitorais. Nesse contexto, surgiu, ainda no mês de maio, no Rio de Janeiro, o movimento queremista.⁴⁸ Este reivindicava o adiamento das eleições presidenciais e a convocação de uma nova Assembléia Nacional Constituinte. E, se caso as eleições fossem mesmo confirmadas, queriam o lançamento da candidatura de Vargas.

Angela de Castro Gomes ressalta que uma vinculação aberta entre o PTB e uma candidatura de Vargas, comprometeria o Partido e até mesmo o processo de transição.⁴⁹ E como o queremismo era um movimento social que podia se dar às margens do jogo eleitoral,

⁴⁶ NEVES, op. cit., p. 182.

⁴⁷ Com a promulgação do Ato Adicional nº. 9, de 28 de fevereiro de 1945, que definiria a data das próximas eleições, teve início a criação, em 1945, de novos partidos políticos. Entre os de maior destaque estão três: o PTB, de inspiração varguista, que visava atingir especialmente o proletariado urbano frente à ameaça do Partido Comunista; o Partido Social Democrático, que aglutinava políticos, burocratas e outros apoiadores de Vargas, e a União Democrática Nacional formada inicialmente como uma frente que tinha o objetivo de coordenar as forças contrárias ao Estado Novo, mas que transformou-se em uma entidade dominada pela oligarquia latifundiária (TOTA, op. cit., p. 64-65).

⁴⁸ Sobre o assunto, ver: MACEDO, Michelle Reis de. **Cidadania no Brasil: o movimento queremista e a democratização de 1945**. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF, 2008.

⁴⁹ GOMES, Angela de Castro. Partido Trabalhista Brasileiro (1945-1965): getulismo, trabalhismo, nacionalismo e reformas de base. In: FERREIRA, Jorge; REIS, Daniel Aarão. **As esquerdas no Brasil: nacionalismo e reformismo radical (1945-1964)**. Vol. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 59-60.

este podia estabelecer alianças. Tal foi o caso com os comunistas.⁵⁰ O PCB, recém-legalizado após anos de clandestinidade, logo manifestou apoio à bandeira da Constituinte com Getúlio. Em meados de 1945 o movimento atingiu outras capitais e ganhou dimensões de massa.

As eleições ficaram para dezembro de 1945. Para a disputa presidencial dois candidatos eram mais fortes: Eurico Gaspar Dutra, pelo Partido Social Democrático (PSD) e apoiado por Vargas, e Eduardo Gomes, pela União Democrática Nacional (UDN). Nos meses de agosto, setembro e outubro, grandes manifestações se sucederam em favor de Vargas. A oposição, observando os intentos continuístas do Presidente, interpretou a nomeação de seu irmão Benjamin Vargas para o cargo de chefe de Polícia do Distrito Federal como uma tentativa de golpe para continuar no cargo. Assim, em 29 de outubro de 1945, o palácio presidencial foi cercado e Getúlio Vargas foi deposto. Era o fim de 15 anos no comando do País e da Ditadura estadonovista.

⁵⁰ Sobre a aliança entre comunistas e trabalhistas, ver: SANTANA, Marco Aurélio. Bravos companheiros: a aliança comunista-trabalhista no sindicalismo brasileiro (1945-1964). In: FERREIRA, Jorge; REIS, Daniel Aarão, *ibidem*.

CAPÍTULO II – 1945: A GREVE FERROVIÁRIA EM SANTA MARIA

Esse capítulo tem como objetivo principal reconstruir historicamente o movimento grevista de 1945, iniciado pelos trabalhadores da VFRGS na cidade de Santa Maria, resgatando os acontecimentos a partir de um conjunto de fontes jornalísticas e bibliográficas, relacionando-os com o contexto do fim da Ditadura do Estado Novo apresentado no capítulo anterior.

2.1 A Tradição Grevista dos Ferroviários

Antes de analisar a Greve, cabe uma nota sobre a viva tradição de lutas dos ferroviários sul-rio-grandenses ao longo da primeira metade do século XX. Apesar de serem vistos como uma categoria afinada com os poderes do Estado,⁵¹ as greves constituíram marcos importantes da resistência desses operários na busca por melhores condições de vida. Para uma avaliação mais objetiva, observamos em nossas pesquisas que entre 1906 e 1954, houve nove greves ferroviárias no Rio Grande do Sul (1906, 1911, 1917, 1919, 1936, 1945, 1951, 1952 e 1954), das quais duas entraram em confronto direto com as leis nacionais que proibiam paralisações do setor público (em 1936), ou que desautorizavam qualquer tipo de greve (1945).

Tais números são apresentados com o objetivo de discutir a categoria denominada de “reformistas”. Beatriz Loner salienta que existem poucos estudos sobre este grupo em função das suas imprecisas definições. Para a historiadora, “isso ocorreu, não devido à sua inexistência, ou influência insignificante, mas porque sua existência, fluída e eminentemente empírica, não os constituía em uma corrente claramente definida dentro do movimento, como as demais”.⁵² Ainda assim, assumindo os riscos e levando a cabo um exercício de conceituação, podemos designar como reformistas (onde se incluem os trabalhistas) um grupo de operários que não vê a sociedade como algo plenamente harmônico, sem luta de classes,

⁵¹ FLORES, *op. cit.*, 2005, p. 548.

⁵² SILVA JR, 2004 *apud* LONER, Beatriz. **Classe operária: organização e mobilização em Pelotas: 1888-1937**. Tese de doutorado. Porto Alegre: PPG/UFRGS, 1999, p. 464.

mas que também não é defensor de uma concepção que vê o Estado e seus dirigentes apenas como fiéis servidores dos interesses dominantes. De acordo com o contexto, o Estado é, para esses reformistas, um mediador ou até mesmo um aliado na luta por conquistas.⁵³ Portanto, levando em conta essa linha de atuação mais geral, ou seja, essa tradição grevista de luta dentro dos limites do Estado, esse trabalho também terá como objetivo caracterizar a linha política do conjunto dos trabalhadores ferroviários dentro de uma perspectiva histórica mais longa e menos pontual, sempre tendo claro que as posições doutrinárias dos operários eram heterogêneas e diversificadas.

2.2 O Início e o Desenrolar da Greve de 1945

A pergunta que surge quando se estuda o movimento de 1945 é a seguinte: como uma categoria identificada com o governo de Getúlio Vargas promove uma greve no fim do Estado Novo, período em que as paralisações eram proibidas? Procurando responder a essa questão, utilizaremos tanto fontes bibliográficas como jornalísticas, de modo que se articulem os acontecimentos de 1945 com o contexto estadonovista, dialogando com uma parte da historiografia operária e do trabalho do Rio Grande do Sul.

No dia 5 de abril de 1945 irrompeu nas oficinas da Viação uma Greve dos Ferroviários em Santa Maria, que logo teve adesão imediata dos demais núcleos ferroviários, inclusive da capital do estado, paralisando milhares de trabalhadores. Os jornais da cidade⁵⁴ noticiavam que “toda a rede ferroviária aderiu ao movimento”,⁵⁵ demonstrando que o apoio à mobilização de 1945 foi maciço, o que denota a grande articulação e organização por parte da categoria.

⁵³ CASTELLUCCI, Aldrin A. S. Flutuações econômicas, crise política e greve geral na Bahia da Primeira República. In: **Revista Brasileira de História**, v. 25, n. 50. São Paulo: ANPUH, 2005, p. 146.

⁵⁴ *A Razão*, 6. abr. 1945, p. 4.

⁵⁵ Evidentemente havia operários que tentavam seguir trabalhando. Em texto escrito lembrando a imagem do seu avô, ferroviário provavelmente da década de sessenta, o professor James Pizarro escreve na postagem *Minhas memórias sobre o “Maneco”* [escola estadual de Ensino Médio de Santa Maria que denomina-se Manoel Ribas, advindo daí o apelido de “Maneco”] o seguinte: “Mas, para ser absolutamente verdadeiro, devo dizer que vô Fredolino nunca fez greve. Tinha horror à greve, dizendo sempre que “aquilo é coisa de vagabundo, pois o ordenado da Rede é o mais alto da cidade”. Ele tinha razão quanto ao ordenado, pois todos os ferroviários tinham casa própria. Faziam férias. Tinham enorme prestígio junto aos gerentes de estabelecimentos bancários. Faziam poupança. E tinham crédito ilimitado no comércio local. Lembro que vô vaticinava: “Essas greves ainda vão acabar fechando a Rede...” Vovô, durante as greves, tinha de ser retirado do trabalho pela polícia ou por “carro de praça” (nome dado aos pontos de táxi da época). Ele era levado até o chamado “KM 2”, no extremo oeste da cidade, onde meu pai o esperava num táxi na então Praça 810, até hoje situada na esquina da Avenida Rio Branco com Silva Jardim, no “boulevard” central”. Disponível em: PIZARRO, James. **Minhas memórias sobre o “Maneco”**. Disponível em: <http://professorpizarro.blogspot.com>. Acesso em: 3. dez. 2008.

Geralmente, uma greve dos ferroviários tinha início com reuniões em cada núcleo municipal, nas quais decidiam a pauta de reivindicações a ser negociada com a VFRGS e com o Governo Estadual. Reunidos os pontos discutidos nos respectivos núcleos, todos eram levados à Assembléia Geral, quase sempre realizada em Santa Maria. Depois de aprovada e encaminhada a carta de exigências, buscava-se a solidariedade de sindicatos, vereadores e deputados. Os ajustes finais da mobilização se davam com o amparo de uma forte assessoria jurídica, além do apoio de políticos estaduais e municipais.

Às oito horas da manhã do dia 5 de abril, homens dos escritórios e operários de todas as seções, após ouvirem o soar das sirenes e os apitos das locomotivas, deixaram o trabalho para pleitear suas reivindicações. A principal delas, de acordo com os jornais, era o aumento de salários como modo de enfrentar a grande carestia dos últimos anos do Estado Novo.⁵⁶

No Brasil, o regime do Estado Novo legalizou a Ditadura que o País já vivia desde 1935, após a Insurreição Comunista. A partir daí, as liberdades políticas foram restritas, os partidos extintos e os sindicatos ainda mais atrelados corporativamente ao Ministério do Trabalho.⁵⁷ Além disso, a questão econômica também dificultava a vida dos trabalhadores, pois nesse momento os baixos valores dos salários pagos aos operários, justificados pelo governo através do discurso da “economia de guerra”, não dava conta da acelerada inflação existente no País.

A sindicalização, no caso dos ferroviários, era proibida devido ao fato de serem funcionários públicos. Isso, de alguma forma, já apontava para uma tentativa, por parte do governo, de mascarar a concepção de classe dos trabalhadores do setor público. Assim, enfrentando essa situação, até os trens que transportavam gados pararam de trafegar. A fim de evitar prejuízos, os animais acabaram sendo descarregados, pois se ficassem dentro dos vagões correriam o risco de morrer.⁵⁸ Naquele momento, o único departamento da Viação Férrea que se manteve em funcionamento foi o do telégrafo, já que era o principal instrumento de comunicação com os demais centros ferroviários do estado durante a marcha da Greve.

Em seguida à paralisação, constituiu-se uma comissão incumbida de defender as reivindicações dos grevistas. Essa comissão era formada pelos seguintes membros: oficinas: Mario Donineli, Joaquim Ferreira Cardoso, Mário Conceição Lopes dos Santos e Geraldo Jansen Filho; estação: Deroci Giácomo da Silva e Jorge Ferreira Pantojas; depósito: Manoel

⁵⁶ “[...] se agora se levanta [o ferroviário], num movimento radical, é porque não pode mais suportar a situação criada pela carestia de vida” . Cf. *A Razão*, 06. fev. 1945. p. 1.

⁵⁷ CARONE, *op. cit.*, p. 309.

⁵⁸ *A Razão*, 6. abr. 1945, p. 2.

Odilon Flores e João Dias Rilo; depósito de material rodante: Fernando Pereira e Júlio Newton Brodlicck; usina: Armindo Saraiva; posto de visita: Emir dos Santos Firoi; movimento: Dario da Cunha e Alvaro Macedo; quilômetro 3: Marcírio Pereira da Silva, Darci Gonçalves, João M. Gonçalves e João Hilário Rolim; corpo de guarda: Miguel Neumayer, Cariás Rocha e Valdo C. dos Santos; via permanente: Albino Aluisio Diel, e obras novas: Luiz Ferreti. Depois de reunida a comissão, foi lido o telegrama enviado ao Diretor da VFRGS, Tenente-coronel José Diogo Brochado da Rocha.⁵⁹

Exmo. Sr. Cel. Brochado da Rocha – Digno diretor da Viação Férrea – P. Alegre: Reconhecemos na pessoa de V. Excia o nosso salvador. Estamos convosco, porém, como nossos vencimentos são insuficientes para atender o alto custo da vida, a fome e a miséria rondam constantemente nossos lares de ferroviários e velhos servidores do estado, declaramo-nos, nesta data, em greve pacífica, visto que nosso governo esqueceu que também somos filhos desta querida Pátria. Só retornaremos ao trabalho atendidos em nossas pretensões. Viva o Brasil!⁶⁰



Figura 1 - Passeata de ferroviários porto-alegrenses no centro da Capital. Fonte: *Correio do Povo*, 6 abr. 1945, p. 1.

2.3 A Vinda do Diretor Geral da Viação à Cidade de Santa Maria e o Apoio à Greve por Parte de Outros Setores Sociais

⁵⁹ Brochado da Rocha atuou politicamente pelo PRR, filiando-se ao PTB em 1945. Por essa sigla elegeu-se deputado estadual e, em 1951, deputado federal.

⁶⁰ *A Razão*, 6. abr. 1945, p. 4.

Depois de receber o telegrama dos ferroviários, Brochado da Rocha solicitou que uma comissão de grevistas devidamente credenciada fosse para Porto Alegre, a fim de debater a questão. Alegava, para isso, que a decisão dependia de órgãos superiores do governo. O grupo de ferroviários, ao receber o pedido do tenente-coronel, consultou os outros operários e decidiu que ainda assim exigiria a presença do diretor em Santa Maria.

No dia 6 de abril, Brochado da Rocha, acompanhado de outros colaboradores, chegou de avião à cidade, juntamente com uma comissão de grevistas de Porto Alegre, que vieram por trem. Tal comissão era formada por Antonio Carlos Teles de Macedo; João Curió de Carvalho; Antonio Ferreira Cardoso Filho; Leopoldo Karkaow; Francisco Sales Coelho; Olavo Silveira e Heitor Saldanha Dias.

De modo geral, as greves ferroviárias sempre tiveram grande apoio popular em Santa Maria, pois sendo a cidade um pólo da Viação Férrea no estado, muitos moradores possuíam algum familiar ou parente que trabalhava na empresa.⁶¹ Para se ter uma ideia, outras categorias da cidade também davam apoio à classe dos “homens de aço”:

Pela maneira como se processa a greve, a iniciativa encontrou a simpatia das classes populares. É que todos se habituaram a ver no ferroviário o *homem de aço* e se agora se levanta, num movimento radical, é porque não pode mais suportar a situação criada pela carestia de vida [Grifo nosso] (*A Razão*, 6. abr. 1945, p. 4).

Entre as outras categorias que declararam apoio, estavam o Sindicato dos Gráficos, Sindicato dos Empregados no Comércio, Sindicato dos Empregados em Hotéis e Similares, Sindicato dos Bancários, Sindicato da Associação Profissional dos Trabalhadores na Construção Civil, Sindicato dos Panificadores, Sindicato dos Marceneiros, Sindicato da União Beneficente de Choferes, o Grêmio Castro Alves, a Loja Maçônica e o jornal “Vento Norte”.⁶² É interessante observar que esses sindicatos também enviaram telegramas para o

⁶¹ É digno de nota que Santa Maria, além de ser um conhecido pólo ferroviário, mais tarde tornou-se uma cidade hegemonicamente trabalhista. Nas eleições para o Legislativo estadual, para o Governo do Estado e para a Presidência da República, os candidatos trabalhistas (ou apoiados pelo PTB) obtiveram percentuais significativamente maiores em Santa Maria em comparação com o estado do Rio Grande do Sul. Na disputa para o Governo do Estado, em 1947, por exemplo, 37,64% do eleitorado gaúcho votou no candidato do PTB, enquanto que o percentual em Santa Maria foi de 57,8%. Uma diferença de mais de 20%. De todas as eleições que se realizaram no período de 1945-1954, apenas uma vez o índice da cidade foi menor que o estadual, denotando claramente a enorme força que a sigla do trabalhismo congregava no centro do estado. Mais dados podem ser obtidos em: TRINDADE, Hégio; NOLL, Maria Izabel. **Estatísticas eleitorais comparativas do Rio Grande do Sul** (1945-1994). Porto Alegre: UFRGS, 1995.

⁶² Uma das mensagens era a seguinte: Aos ferroviários gaúchos – Esta mensagem simples e singela, leva até vós – Ferroviários Gaúchos – a solidariedade irrestrita dos Sindicatos de classe dessa cidade, que representando uma grande parcela dos proletários santa-marienses neste momento memorável em que declarastes greve para conseguir humanos e justíssimos favores, estão de pé com firmeza bem junto de vós para dizer-vos que estamos

Presidente da República, Getúlio Vargas, e para o Secretário de Obras Públicas, Walter Jobim, pedindo que as reivindicações dos ferroviários fossem atendidas. A Greve da categoria também não era a única no estado: no mesmo ano ocorreram greves no setor dos transportes de ônibus, entre os metalúrgicos, entre os bancários, etc.⁶³

2.4 O Conjunto de Reivindicações

No princípio, as exigências eram vinte e cinco.⁶⁴ Restringindo-se, após as primeiras negociações, a apenas sete (que estão grifadas). Num primeiro momento, eram estas:

1. *Permanência do sr. Eng. Cel. José Diogo Brochado da Rocha na direção da Viação Férrea.*
2. *Ordenado mínimo: Cr\$ 500,00, aos novos admitidos e aumento de Cr\$ 200,00 "per capita", até vencimentos de Cr\$ 900,00 e de 901,00 a 1.300,00, Cr\$ 100,00.*
3. *Abono familiar de Cr\$ 50,00 a todo filho legítimo, natural, adotivo ou tutelado, até os vencimentos de Cr\$ 2.000,00.*
4. Diárias de viagem ao pessoal de qualquer trem, quando em serviço fora de sua sede, mais de 24 horas.
5. Diárias de viagem mínima Cr\$ 15,00
6. Quebra de caixa de Cr\$ 100,00
7. Transformar em mensalistas todos os diaristas e horistas na base do ordenado diário vezes 30 dias.
8. Aposentadoria integral com 30 anos de serviço e qualquer idade.
9. Abonamento das horas extraordinárias ao pessoal em geral de conformidade com § 4º do Art. 4 do Capítulo II - do Decreto-lei nº 279 de 7 de agosto de 1935.

convosco assim como envidaremos todos os esforços afim de que as vossas humaníssimas aspirações se tornem de imediato uma esplêndida realidade. Avante para a vitória! – ^(aa) Enio Roth de Oliveira (comerciários); Bruno Gabriel Schmidt (bancários); Luiz Verneti (empregados em motéis e similares); Vitório Carraro (marceneiros); Pedro Osório Godoy (gráficos); Gomercindo Cavalheiro (empregados em construção civil); José Fraga (panificadores); Viriato P. Gomes (chauferes). Cf. *A Razão*, 6. abr. 1945, p. 2.

⁶³ Para um estudo mais detalhado das greves de 1945 ver: KONRAD, G; *op. cit.*, e FORTES, *op. cit.*, 2001.

⁶⁴ *A Razão*, 6. abr. 1945, p. 2.

10. Seis horas de serviço para os telegrafistas, de acordo com a Lei Federal, incluindo-se todo o pessoal que exercer função em escritórios centrais (Escriturários, telegrafistas e conferentes do Departamento de Transporte).
11. Conservação da qualidade de efetivo e vencimentos a todo o empregado que, por razão de concurso, seja promovido a outra qualquer categoria.
12. Pagamento integral do ordenado quando ferido em serviço sem limite de tempo, e hospitalização em 1ª classe.
13. Os empregados que viajarem à disposição do serviço devem perceber horas como se estivessem em atividade.
14. Os empregados que no início ou no fim do ciclo entrarem em gozo de qualquer licença remunerada ou não devem perceber com excesso as horas que excedam às correspondentes aos dias de trabalho na base de 8 horas diárias.
15. Pagar o excesso das horas que excederem as 8 horas normais aos empregados da Via-Permanente que peguem o serviço no local da turma e larguem em qualquer ponto da linha.
16. Pagar aos empregados como extraordinário as horas de trabalho aos domingos e feriados quando estes forem chamados ao serviço.
17. Contar como em efetivo serviço ao pessoal de trens (tráfego e tração) as horas de escala, evitando assim, que a modificação de escala prejudique o pessoal escalado.
18. Gratificação de função aos conferentes, telegrafistas, agentes de estação e chefe de trens de carga, maquinistas, chefes de turmas de operários, de escritórios, independente da faixa de padrão.
19. *Elevação da faixa de padrão de Cr\$ 50,00 para Cr\$ 100,00.*
20. Distribuição semestral dos lucros da empresa sob forma de gratificação a todo o pessoal.
21. Efetivar na função todos os extranumerários existentes.
22. Fornecimento de fardamentos a todo o pessoal que tenha contato com o público.
23. *Retorno aos cargos e sedes dos ferroviários que foram afastados do serviço como denunciantes dos simpatizantes do Eixo.*
24. *Definir a situação dos ferroviários como funcionários estaduais ou federais.*
25. *Os ferroviários não retornarão ao serviço, em hipótese alguma enquanto não forem concretizadas as aspirações gerais acima enumeradas.*

Com a chegada de Brochado da Rocha a Santa Maria, por volta das dezesseis horas, os ferroviários foram informados que muitos pontos já estavam encaminhados. Agora, apenas

sete dos vinte e cinco estavam na pauta. Não sendo atendido um desses, eles permaneceriam com a Greve. Após a reunião, todos foram até o largo da Viação Férrea, quando Brochado da Rocha fez a seguinte declaração:

Iniciastes um movimento talvez justificável procurando obter uma melhoria no vosso nível de vida. Quero, no entanto, com a responsabilidade de um homem público, sobre cujos ombros pesam também o dever de zelar pela tranquilidade brasileiro, e quero dizer-vos também como ferroviário e amigo da classe que o vosso movimento excedeu os limites que para ele tínheis traçado. O vosso gesto inicial desse movimento alastrou-se pelo Rio Grande e estendeu-se pelo Brasil e incitastes pela vossa atitude, bem sei que involuntariamente, uma série crise nacional. Falo como brasileiro para brasileiros e quero que a vossa consciência de filhos dessa grande pátria esteja à altura do instante que estamos vivendo. É preciso que considereis a gravidade das vossas responsabilidades. É preciso que saibais que do vosso gesto e do nosso entendimento dependem quiçá a tranquilidade de 45 milhões de patrícios. 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 entendido, e, hoje, dar por definitivamente encerrado este movimento para que volta a tranquilidade a todos os lares brasileiros.⁶⁵

Em resposta, o operário Deroci Giácomo da Silva comunicou ao tenente-coronel que a Comissão dos grevistas decidiu não aceitar sua proposta. Reafirmou a confiança da classe a Brochado da Rocha e expôs os motivos pelos quais firmavam o princípio de que só retornariam às atividades com a aprovação de suas aspirações. Esclareceu que o “ponto nevrálgico” era o item três, que se referia ao aumento dos salários. As cláusulas 2, 4, 5 e 6, por já estarem encaminhados os assuntos, não constituiriam impasse. O item primeiro e o sétimo, relativos à permanência do diretor e à cessão da Greve, eram uma decorrência do terceiro. Assim, praticamente, a volta às atividades estava pendente do terceiro item, embora permanecessem de pé as sete cláusulas das “reivindicações mínimas”.⁶⁶ Antônio Ferreira Cardoso, da delegação de Porto Alegre, ainda reclamou que:

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. ‘Disse grande doutrinador que a vida só vale quando vivida com dignidade. A classe ferroviária, que tem vivido com orçamentos domésticos desequilibrados não deseja no angustioso momento viver com suntuosidade, mas deseja e tem o direito a viver com vencimentos que possa respirar da dignidade a que me refiro. ‘A classe dos

⁶⁵ *A Razão*, 7. abr. 1945, p. 4.

⁶⁶ *A Razão*, loc. cit.

mais humildes, até a média, tem vivido resignadamente esperando uma solução para as suas mais prementes necessidades e por isso, o caminho ora seguido foi ditado mais pela fome que se avizinha dos lares mais modestos do que pelas demais reivindicações que podem ser consideradas como de ordem secundária. ‘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.’⁶⁷

Na noite de 6 de abril, Brochado da Rocha se reuniu com a Comissão de grevistas, que lhe entregou dois memoriais, um com as reivindicações mínimas e outro com as aspirações gerais. Na sala, ficaram o diretor da Viação, todos os delegados dos centros ferroviários rio-grandenses que vieram até Santa Maria, Negreiros Buenos, ajudante do chefe do Serviço Rodoviário, que acompanhava o diretor geral, o seu secretário particular, Rodolfo Pierre, delegado regional de polícia, Darci Berbigier, delegado de polícia e os representantes da imprensa. O tenente-coronel sugeriu que fosse extinto o último item, isto é, o que declarava que os ferroviários só voltariam ao serviço depois de aceitas as suas aspirações e que dessem a ele a incumbência de defender seus interesses junto aos poderes superiores. Após receber uma resposta negativa, decidiu que iria contatar o interventor do estado, Ernesto Dorneles. A essa altura o prefeito da cidade, Miguel Meirelles, já havia recebido um telegrama indignado do interventor.⁶⁸

2.5 Cenas Santamarienses

Enquanto grevistas e governo continuavam, no dia seguinte, decidindo os rumos da Greve, na cidade ocorria um comício público pró-anistia aos presos políticos na Praça Saldanha Marinho. A nota do jornal, que se referenciava ao Governo Vargas como uma Ditadura, possuía o seguinte conteúdo: “a finalidade do comício é solicitar em praça pública a

⁶⁷ *A Razão*, loc. cit.

⁶⁸ “Urgentíssimo. Sr. Prefeito Municipal de Santa Maria. Em face do desenvolvimento que vem tendo o movimento grevista, deixou ele de se revestir da forma de reivindicação para transformar-se em motivo de perturbação da ordem e ameaça à segurança nacional, caso em que o governo tomará medidas radicais para restabelecer a tranquilidade pública, responsabilizando todos os agitadores. Deveis advertir cabeça movimento sobre o possível agravamento que uma conduta irrefletida trará à situação e a margem de exploração política que estão dando aos agitadores, com prejuízo para as reivindicações dos operários. Qualquer anormalidade provocada com esses intuitos será rigorosamente apurada, afim de que os culpados sejam devidamente punidos. Ernesto Dorneles, interventor federal”. Cf. *A Razão*, 7. abr. 1945, p. 4.

anistia aos presos políticos anti-fascistas encarcerados pela atual *ditadura* que infelicita a nação inteira [Grifo nosso].⁶⁹

Uma cena interessante era que em plena Ditadura do Estado Novo, nos altos do café Guarani, lá estavam as fotos de três ilustres líderes “democráticos do momento”: Churchill, Roosevelt e Stalin. E não parava por aí. Depois disso, além da bandeira dos Estados Unidos e da Inglaterra, foi hasteada, pela primeira vez em Santa Maria, de acordo com o jornal *A Razão*, a bandeira da União Soviética.⁷⁰ Esse é um fato que certamente deve ter marcado muitos dos que ali estiveram.

2.6 As Negociações e o Final de Greve

Três dias depois de iniciado o movimento grevista, finalmente ele chegava ao seu fim. Após o primeiro dia de conversas, Brochado da Rocha prometeu entrar em contato no dia seguinte com Ernesto Dorneles, interventor do Rio Grande do Sul. Na reunião, o tenente-coronel informou que Dorneles considerava que a comissão não representava os anseios da classe e, portanto, era ilegítima. Queria o interventor que se formasse uma nova comissão para ir até Porto Alegre conversar pessoalmente com ele. No prosseguir dos debates, sem a intenção de perder tempo, afinal a economia do estado estava sendo amplamente afetada durante a Greve,⁷¹ Brochado da Rocha afirmou que a Viação trabalharia somente até dezembro com déficits, e que em janeiro já passaria a obter lucros, podendo, assim, dar encaminhamento às reivindicações dos grevistas. Quando a comissão foi levar aos

⁶⁹ *A Razão*, 7. abr. 1945, p. 4.

⁷⁰ *A Razão*, 8. abr. 1945, p. 6.

⁷¹ O *Correio do Povo*, na edição de 6 de abril, noticiava: “Imobilização de quarenta toneladas de produtos rio-grandenses e diminuição de uma receita diária de setecentos mil cruzeiros”. Cf. *Correio do Povo*, 6. abr. 1945. p. 8. Ainda sobre a questão econômica, é imprescindível destacar que, desde 1913, existia a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, instituição que contribuía decisivamente nos períodos de carestia como também nos tempos de greve, pois vendia aos operários produtos a preços mais baratos, o que também ajudou a torná-la nos anos cinquenta e sessenta uma das maiores cooperativas da América do Sul. As informações foram obtidas em: COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Revista do cinquentenário da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul**. Santa Maria, 1963. Sobre a COOPFER, ver também: RODRIGUES, Luiz Carlos Bonotto. **Santa Maria nos trilhos da modernidade: uma experiência ferroviária (1885-1931)**. Dissertação de Mestrado. Santa Maria: MILA-CCSH-UFSM, 2003.

trabalhadores a proposta da formação de uma nova comissão para conversar com o interventor, Brochado da Rocha, com o objetivo de acelerar o fim da Greve, disse aos ferroviários que ou cessassem a Greve ou ele não se responsabilizaria por tratar do assunto com as autoridades competentes. Ainda observou que essa medida era uma questão de respeito à disciplina e ao princípio de autoridade.

Antes de exporem a situação para os trabalhadores que aguardavam na gare da Viação, as comissões das diversas cidades do estado definiram que a decisão final ficaria a cargo da comissão de Santa Maria. Assim, Deroci Giacomo da Silva foi até a multidão e declarou qual era a proposta.

Iniciou comentando que havia chegado o momento de os ferroviários expressarem sua confiança na comissão e na pessoa de Brochado da Rocha. Disse que o aumento que exigiam contabilizaria aproximadamente 55 milhões de cruzeiros e que o diretor da Viação se propusera a defender os interesses da categoria, disposto a fazer tudo que lhe era possível, desde que os ferroviários demonstrassem acreditar nele dando fim à Greve. Caso contrário, renunciaria. Afirmou ainda: “quanto mais se dilatar esta greve, maior será o sacrifício para nossa coletividade”. Para finalizar, declarou que se não fosse dado o voto de confiança ao diretor, ele se demitiria da Comissão.

Com o desejo de dar encaminhamento à proposta, pediu aos ferroviários que apoiavam Brochado da Rocha e desejavam o fim da Greve, que se posicionassem de frente à estação, e aqueles que pretendiam dar continuidade à Greve pediu que ficassem parados no mesmo lugar. Mario Donineli, antes da movimentação, expressou que independente da posição adotada pelos operários, ele acataria a decisão da maioria.

Finalmente, dando o voto decisivo para o fim do movimento, a maioria dos ferroviários optou pelo fim da Greve, delegando poderes para Brochado da Rocha discutir junto às autoridades competentes, em favor da concretização de suas reivindicações. Dali seguiu uma passeata até a Prefeitura, onde estava o diretor da Viação. Segundo *A Razão*, Brochado da Rocha, ao aparecer na janela do prédio, foi ovacionado pelos operários.⁷² Deroci Giacomo da Silva subiu até onde estava o tenente-coronel e lhe comunicou que aquela multidão de ferroviários vinha ao seu encontro para lhe demonstrar a confiança que nele depositavam.

⁷² *A Razão*, 8. abr. 1945, p. 6.

No discurso derradeiro, já colocado em frente aos trabalhadores, Brochado da Rocha pronunciou as seguintes palavras:

Ferrovíários! Ao falar-vos ontem, quando aqui cheguei para atender ao vosso chamamento, disse-vos que ia entender-me com vossos representantes e que só depois desse entendimento voltaria para este plenário de classe, para dizer-vos quais as minhas impressões da vossa conduta e amizade. Tinha certeza de que havíeis de reafirmar-me vossa confiança, porque nunca cometi ato capaz de desmerecer-me ao vosso conceito. As dificuldades havidas para um entendimento, estão felizmente removidas. Acabo de receber com imenso prazer a notícia de que voltais ao trabalho e o mandato que vim aqui buscar, depois e tê-lo solicitado por telegrama, de ser vosso representante, mas representante de uma classe pacífica, laboriosa e patriótica. Serei vosso representante perante o governo do estado, para então estudarmos uma solução equânime para as vossas necessidades. [...] Ferrovíários! Vamos começar a trabalhar novamente pelo Rio Grande e pelo Brasil, como sempre trabalhastes.⁷³

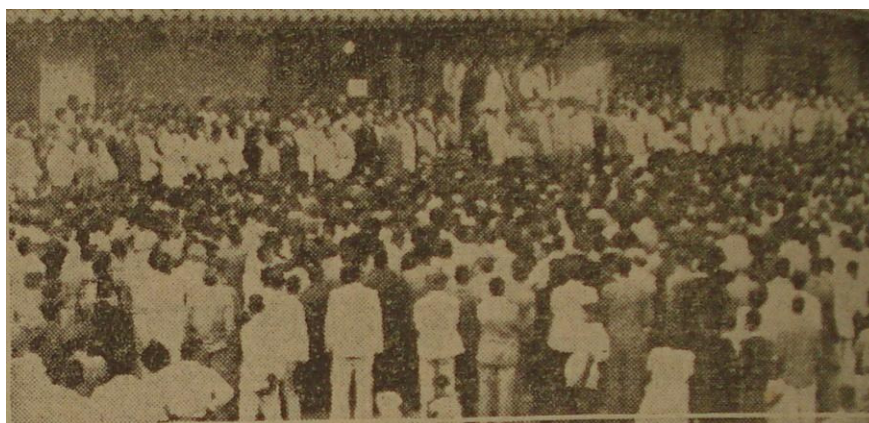


Figura 2 - Encontro entre Brochado da Rocha e os ferroviários no largo fronteiro da Gare da Viação Férrea de Santa Maria. Fonte: *Correio do Povo*, 10. abr. 1945, p. 12.

Depois da fala e do final das discussões, Brochado da Rocha embarcou para Porto Alegre no primeiro trem que voltou a trafegar em Santa Maria após o fim do movimento. Com essa negociação, tinha fim a Greve Ferroviária de 1945.

⁷³ *A Razão*, loc. cit.

2.7 Uma Resposta Para a Pergunta Proposta

Uma possível resposta para a pergunta colocada no princípio desse capítulo (como uma categoria identificada com o governo de Getúlio Vargas promove uma greve no fim do Estado Novo, período em que as paredes eram proibidas?) pode ser a de que no momento em que os trabalhadores ferroviários sentiram piorar suas condições de vida, não se mantiveram submissos ao Estado, instituição da qual eram empregados. Embora fossem aliados tradicionais dos governos e, especialmente, dos políticos trabalhistas, como era o caso de Getúlio, romperam efetivamente a proibição legal das greves descrita na Constituição de 1937. Como afirma Gláucia Konrad, esta luta representou a retomada de um movimento que havia sido contido pela repressão e pelo controle, mas que não se deixou exterminar, demonstrando que as reivindicações feitas durante o Estado Novo, significaram acúmulo de forças para a explosão mais radical durante a onda de greves de 1945.⁷⁴

Por fim, é importante salientar que essa mobilização ferroviária de 1945 tem de ser vista de um panorama mais amplo, ou seja, do fim do Estado Novo. Este começa a ruir através de duas vias. A primeira era o contexto da Segunda Guerra, que coloca o Brasil ao lado das democracias liberais como Estados Unidos e Inglaterra. Nesse sentido, manter a Ditadura no País lutando contra os regimes nazi-fascistas era uma contradição. A segunda era a luta interna articulada por determinados setores do operariado nacional. Ao contrário da ideia de que foi o próprio regime que se desfez gradualmente, a acelerada inflação da época e os baixos valores dos salários pagos às diversas categorias de trabalhadores, somados às pequenas resistências de alguns grupos, dão início a um movimento de questionamento em relação ao regime.⁷⁵

John French destaca ainda que a própria criação da CLT, em 1943, permitiu aos trabalhadores exigir do governo que as leis fossem cumpridas, contrariando o desejo de Vargas de manter os operários ao seu lado simplesmente pela promulgação das mesmas.⁷⁶

Nesse contexto, como benefício direto da vitória da Greve que durou três dias (5, 6 e 7 de abril), ficou o abono familiar de cinquenta cruzeiros por filho como forma de preencher as

⁷⁴ KONRAD, G; *op. cit.*, p. 273.

⁷⁵ CARONE (*op. cit.*, 1991, p. 313) afirma que essa resistência não pôde ser efetivamente inferida em função de que muitas fontes estão soterradas, escondidas ou armazenadas em arquivos estrangeiros.

⁷⁶ FRENCH, John. **Afogados em leis: a CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2001, p. 10.

perdas com a economia de “guerra”, além da discussão sobre os temas específicos em relação aos seus salários. Mesmo não tendo atingido todos os seus objetivos, fato que era reconhecido pela própria Associação dos Ferroviários Sul-Rio-Grandenses,⁷⁷ a Greve de 1945 contribuiu decisivamente, ao lado de outros movimentos, para a derrubada definitiva do regime ditatorial do Estado Novo no Brasil.

⁷⁷ O telegrama publicado no *Correio do Povo* era o seguinte: "Ao tomarmos conhecimento ontem do desfecho que teve a greve dos ferroviários, sentimos - e manifestamos de viva voz - que esse desfecho não estava em sintonia com as nossas aspirações, já que se havia fugido aos princípios básicos do movimento segundo os quais o nosso retorno ao trabalho só deveria processar-se depois de concretizadas as nossas reivindicações. 'Adotando, porém, o princípio de não condenar sem ouvir, tivemos a prudência de declarar que confiávamos integralmente na atitude de nossa delegação e que só nos manifestaríamos quanto ao resultado da greve depois de ouvir os membros que a compunham. 'Inteirados, agora, de todas as *démarches* que precederam o fim da greve, estamos plenamente convencidos de que a nossa delegação agiu precisamente de acordo com o que mais nos convinha diante das circunstâncias especiais de que se revestia a situação. 'Por outro lado, não temos a menor dúvida em afirmar que o sr. Coronel Diretor, ao receber o voto de confiança que lhes delegaram os ferroviários em Santa Maria, estava, como ainda está, efetivamente no propósito de defender a causa dos ferroviários rio-grandenses e tanto é assim que s. s. já se encontra no momento ultimando os estudos em torno do nosso aumento de vencimento sendo seu pensamento conforme manifestou, concretizar a medida imediatamente. 'Devemos considerar também que a elevação do abono familiar, na base de cinquenta cruzeiro por filho, aos ferroviários que percebiam até dois mil cruzeiros de vencimento - antes de ser uma conquista imposta pela greve, já o havia sido por iniciativa do Sr. Diretor, de vez que o Decreto que a autoriza foi baixado a 23 de março próximo findo, prova evidente de que o Coronel Brochado da Rocha agira antecipadamente em defesa dos nossos direitos, pedindo-os em 31 de janeiro último. 'Nessas condições e considerando que a situação jurídica dos ferroviários está perfeitamente no novo Estatuto; considerando, também, que o mesmo Estatuto prevê elevação de padrões de vencimento superiores ao que vínhamos pleiteando; considerando, ainda, que os trabalhos em torno do Estatuto estão sendo acelerados e a sua ultimação também representa um dos compromissos formais assumidos pelo Sr. Diretor, não temos dúvida em afirmar que a cessação da greve, embora em circunstâncias especialíssimas que não condizem com as nossas legítimas aspirações, alicerçou-se no bom-senso e abriu novos horizontes que nos permitem perspectivas de melhores dias. 'Reassumindo o trabalho, não fugimos absolutamente aos objetivos da greve, mas, no momento difícil por que o país passa, é mais aconselhável permanecermos no trabalho construtivo, dentro do qual serão extraídos os meios que permitirão a conquista dos nossos desejos. 'E se é certo que trabalhando facilitaremos a conquista de meios, não é menos certo que, agindo assim, daremos uma demonstração cabal de bom senso quanto às nossas responsabilidades patrióticas e robustecermos os propósitos que animam o nosso Diretor, já em franca atividade em defesa de nossos direitos'. Confiemos na palavra de nosso Diretor e aguardemos serenamente o resultado do seu trabalho. (As.) Pela Comissão, Antonio Teles de Macedo. Cf. *Correio do Povo*, 10. abr. 1945, p. 4.

CAPÍTULO III - EM BUSCA DA LÓGICA TRABALHISTA: UM EXERCÍCIO COMPARATIVO ENTRE AS GREVES FERROVIÁRIAS DE 1936 E 1945

O presente capítulo deseja empreender uma análise comparativa entre as greves ferroviárias de 1936 e de 1945, ocorridas na cidade de Santa Maria. O objetivo principal é verificar que aspectos destes movimentos podem contribuir para delimitarmos a lógica de atuação do trabalhismo ferroviário, no conjunto do movimento operário do Rio Grande do Sul ao longo do primeiro período varguista (1930-1945). Para levar essa estratégia a efeito, iremos apresentar uma síntese da Greve de 1936, partindo do pressuposto que a de 1945 já foi debatida no capítulo anterior. Em seguida, sugerimos uma breve discussão sobre as semelhanças e diferenças entre as duas mobilizações, avaliando a relação entre governo e ferroviários. Mais adiante, refletimos sobre as influências em relação ao comportamento da categoria durante as greves, e finalizamos propondo uma interpretação sobre o posicionamento dos ferroviários em meio ao jogo político de então

3.1 A Greve de 1936

Em linhas gerais, a Greve que se sucedeu no ano de 1936 teve como objetivo o cumprimento da proposta feita pelo governador Flores da Cunha, de dividir 30% dos lucros líquidos que fossem captados ao longo do ano pela VFRGS. Tal como em 1945, embora a maioria dos ferroviários apoiasse o presidente Getúlio Vargas, a categoria optou por enfrentar a chamada “Lei Monstro”, decretada pelo Governo Federal em 1935, a qual proibiu as greves no setor público. A paralisação, de caráter "ordeiro", iniciada no dia 8 de fevereiro e que se alastrou para outras cidades, exigiu também o aumento de salários e a fixação de 8 horas de trabalho. Depois de seis dias de mobilização, quando foram presos 9 operários, Flores da Cunha viajou até Santa Maria e reuniu-se com uma comissão de grevistas prometendo-lhes autorizar a concessão de 50% das gratificações correspondentes ao ano de 1935, deixando os outros 50% a cargo de uma resolução do Legislativo Estadual. Em 14 de fevereiro, encerrava-se a parede. Como já salientamos em nosso trabalho anterior, apesar de ser um movimento

com caráter essencialmente econômico, a Greve se apresentou também como um questionamento à política social de Vargas.⁷⁸

3.2 A Relação Conciliadora com os Poderes Públicos: Conquistas Dentro do Jogo Político

Ao analisarmos ambos os movimentos, notamos que os representantes do poder público envolvidos nas mobilizações grevistas acabaram, de algum modo, justificando as mobilizações grevistas.

Observando historicamente, identificamos que foi provavelmente em 1917, com outra greve ferroviária, que teve início o processo mais intenso de aproximação entre o Governo e a categoria. Naquela oportunidade, o discurso do Presidente do Estado Borges de Medeiros era o seguinte: “a greve, a suspensão temporária do trabalho, é sempre um recurso legítimo de reivindicações quando tem um fim justo, razoável e proporcionado às condições gerais do meio e do momento”.⁷⁹ Em 1936, o posicionamento de Flores da Cunha foi semelhante. Ao chegar a Santa Maria, afirmou que mesmo que a greve de funcionários públicos fosse proibida, pois subvertia, “de forma inadmissível”, a ordem política, não deixaria de reconhecer “a necessidade de conceder-lhes uma melhoria de vencimentos”.⁸⁰ Não por mera coincidência, na Greve de 1945, o Diretor Geral da Viação Férrea, José Diogo Brochado da Rocha deu a seguinte declaração quando discursou aos ferroviários na Gare da Viação: “iniciastes um movimento talvez *justificável* procurando obter uma melhoria no vosso nível de vida” [grifo nosso].⁸¹

Além de tais posicionamentos conciliadores, percebemos também que, em determinadas reportagens, o jornal local *A Razão* parecia respaldar as greves. Em 1936, por apoiar abertamente a paralisação e publicar diariamente dados sobre o número crescente de operários que aderiam à mobilização, o jornal teve seu editor substituído por um funcionário da polícia local, que ficou responsável pela publicação de notícias “neutras”. Durante os dois

⁷⁸ Este resumo foi extraído do seguinte artigo: JOBIM, André Vinicius Mossate. As greves ferroviários em Santa Maria nos anos da Era Vargas. *In: A Razão*. Segundo *A Razão*. Santa Maria, 4 mai. 2009. *A Razão e a História*, p. 4.

⁷⁹ PINTO, Celi Regina J. **Positivismo**: um projeto político alternativo (RS: 1889-1930). Coleção Universidade Livre. Porto Alegre: L&PM, 1986, p. 66.

⁸⁰ *A Razão*, 12. fev. 1936, p. 4.

⁸¹ *A Razão*, 7. abr. 1945, p. 4.

últimos dias do movimento, estranhamente, não havia nenhuma reportagem que fizesse menção à Greve. Somente depois de terminada, é que as explicações foram dadas. Na visão das autoridades estaduais, a imparcialidade vinha sendo ferida “mortalmente” pelo jornal *A Razão*, de modo que o periódico concorrente, *Diário do Interior*, prosseguiu normalmente com a cobertura dos acontecimentos.

Em 1945, a posição adotada pelo jornal foi semelhante. Nas entrelinhas de algumas das notícias encontramos a defesa das reivindicações ferroviárias:

A comissão tem recebido comunicações de todos os núcleos ferroviários, comunicando a adesão e dizendo que o ambiente é de completa ordem. os ferroviários rio-grandenses, em greve geral, mostram-se jubilosos com a marcha dos acontecimentos e aguardam com confiança o desfecho dessa campanha em que pleiteiam suas *justas* reivindicações [Grifo nosso].⁸²

Para compreendermos o apoio do jornal, é necessário atentarmos para duas particularidades. Em 1936, uma das possíveis explicações pode estar relacionada com a discordância entre o seu editor-chefe, Clarimundo Flores e Flores da Cunha. Com o objetivo de defender a candidatura à Presidência de Oswaldo Aranha, o jornal foi financiado pelo Coronel Flodoaldo Silva, estanceiro de Uruguaiana e defensor das ideias de Aranha. Assim, apesar de primos, ambos tornaram-se inimigos no campo político. Em 1932, o primeiro foi espancado e preso em Uruguaiana por ser oposição ao Governo Estadual.⁸³

No caso de 1945, o apoio também parece ter fundamentos políticos. Em 1943, o jornal foi adquirido através de compra pelos *Diários Associados*, de Assis Chateaubriand, que, coincidentemente, assumia posições contrárias às de Getúlio Vargas.⁸⁴ Assim, apoiar a Greve, era, de alguma forma, contrariar o Presidente da República.

No que tange às posições assumidas pelos governos estaduais, as explicações necessitam de reflexões mais acuradas. Apresentaremos aqui três aspectos que consideramos fundamentais para entendermos as posições conciliadoras dos governantes no momento das greves.

3.2.1 A importância econômica das ferrovias

⁸² *A Razão*, 6. abr. 1945, p. 2.

⁸³ Sobre isso ver as notas 174, 181 e 182 de KONRAD, D; *op. cit.*, 2004, p. 247 e 249.

⁸⁴ Em texto produzido sobre o jornal *Última Hora*, o sítio da Fundação Getúlio Vargas explica que Chateaubriand, após a redemocratização em 1945, filiou-se à UDN, partido de oposição a Vargas. Sobre isso, consultar: FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS - CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO. *Última Hora*. Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/6400_1.asp>. Acesso em: 10. dez. 2008.

Primeiramente é de se notar que, na primeira metade do século XX, a malha ferroviária brasileira vai desempenhar um papel fundamental na economia nacional. Grosso modo, pode-se dizer que quando os trens cessavam, a economia também parava. Prova disso é que a categoria foi uma das primeiras beneficiadas com uma legislação previdenciária específica, antes mesmo da chegada de Getúlio Vargas ao poder.⁸⁵

3.2.2 O “apoliticismo”

Um segundo ponto de especial interesse é que, hegemonicamente, os ferroviários, enquanto categoria, usualmente se declaravam como apolíticos. É interessante observar que no Estatuto de fundação da União dos Ferroviários Gaúchos, em 1952, considerada a primeira associação de caráter “político” da categoria,⁸⁶ consta 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” [grifo nosso].⁸⁷

3.2.3 As greves “ordeiras”

Um terceiro aspecto é o fato de que as mobilizações geralmente se desenrolavam de modo “ordeiro” aos olhos da imprensa e do governo. Em 1936, o jornal *A Razão* destacava que: “todas as discussões foram superiormente orientadas não havendo a menor alteração da *ordem*” [grifo nosso].⁸⁸ Em 1945, no mesmo veículo de imprensa podemos ler que:

Ainda ontem à noite [dia 5], no largo fronteiro à estação, o sr. Darci Giácomo da Silva, ao dar conhecimento da marcha dos acontecimentos à massa ferroviária ali reunida, voltou a frisar as finalidades da greve, reafirmando *a necessidade de ser mantida a atitude pacífica que até agora tem sido observada*. No mesmo sentido usou a palavra o sr. Mario Donineli, outro dos líderes do movimento [Grifo nosso].⁸⁹

⁸⁵ O Decreto Nº 4.682, de 24 de Janeiro de 1923, criou em cada uma das empresas de estrada de ferro existentes no País, uma Caixa de Aposentadoria e Pensões para seus empregados. Esta lei é considerada a primeira lei de previdência social no Brasil. Uma conquista desse porte tem que ser visualizada não só no contexto da importância que os ferroviários adquiriam naquele momento, mas também no processo de luta que eles empreendiam pela conquista de maiores benefícios para a categoria.

⁸⁶ FLORES, *op. cit.*, 2009, p. 180

⁸⁷ O artigo foi retirado do seguinte documento: UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS. **Estatuto da União dos Ferroviários Gaúchos**. Santa Maria, 31 ago., 1952, p. 12.

⁸⁸ *A Razão*, 12. fev. 1936, p. 4

⁸⁹ *A Razão*, 6. abr. 1945, p. 2.

Naquele contexto, então, na medida em que a imagem da ferrovia se afastava do fantasma comunista, as negociações poderiam ser facilitadas e o apoio popular poderia vir de setores que tinham receio da “onda vermelha”.⁹⁰ Sem dúvida, em tempos de perseguição aos “subversivos” e horror às ações “extremistas”, os ferroviários elevavam seu conceito junto aos governantes ao manterem este tipo de atitude.

Como curiosidade, cabe mencionar que a Comissão de Greve decidiu, com apoio das autoridades, proibir a venda de bebidas alcoólicas aos grevistas como forma de diminuir as possibilidades de desordem.⁹¹ Esse fato traz à luz como era grande a preocupação com as “agitações” durante o movimento.

3.2.4 As conquistas obtidas através do jogo político do primeiro período varguista

Os caminhos trilhados pela historiografia para explicar o período que compreende os anos de 1930 a 1964 no Brasil, englobando, assim, o primeiro período varguista, foram os mais diversos.⁹² Chama a atenção o fato de que muitos dos estudos que até hoje influenciam as discussões entre os historiadores foram produzidos por sociólogos e cientistas políticos. A partir deles, cristalizaram-se algumas interpretações que caracterizavam a classe trabalhadora como sendo uma massa manipulada, dócil e submissa.⁹³ Fernando Teixeira da Silva, de modo perspicaz, avaliou que sob o impacto das greves de 1978-1979 no ABC paulista, uma grande parcela de historiadores, embebidos pela ideia de que tais movimentos sepultavam a “passividade” da classe operária entre os anos 1930 e 1964, voltaram seus estudos para a Primeira República (1889-1930), acreditando que era neste recorte temporal que se poderia encontrar a imagem da autonomia perdida em 1930. De outro lado, o período 1930-1964 como um todo, continuava a carregar a pecha de ser um momento no qual a classe operária

⁹⁰ Todavia, sabe-se da existência de comunistas entre os ferroviários. Em entrevista concedida, o ferroviário aposentado João Silveira Castro afirmou que Luiz Ferretti, um dos líderes da greve de 1945, era comunista, embora não obtivemos documentação que atestasse a declaração. Outro nome conhecido era Jorge Mottecy, advogado dos ferroviários, que chegou a ser vereador na cidade na década de cinquenta, também era comunista. Para mais detalhes ver: KONRAD, Diorge Alceno. Jorge Mottecy: o Vereador de Prestes. In: *A Razão*. Segundo A Razão. Santa Maria-RS, 28 mar. 2005, A Razão e a História, p. 4. Para atestar a diversidade de ideologias entre os ferroviários, cabe lembrar a atuação do anarquista brasileiro, de origem polonesa, Zenon Budaszewski, que foi funcionário da Viação Férrea e atuou na cidade durante a greve de 1917. Cf. FLORES, *op. cit.*, 2009, p. 124-125.

⁹¹ *Correio do Povo*, 7. abr. 1945, p. 5.

⁹² Para um panorama geral da historiografia sobre o período, consultar: 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.

⁹³ LONER, Beatriz. A história operária no Rio Grande do Sul. In: **História Unisinos**, número especial: V Encontro Estadual de História. São Leopoldo: Unisinos, 2001, p. 74.

havia sido cooptada, controlada e manipulada. Enfim, “o período era a encarnação de um velho sindicalismo que o novo trataria de sepultar”.⁹⁴

No caso específico do Estado Novo, o panorama se modifica a partir do final dos anos oitenta, com as obras de Angela de Castro Gomes e, mais tarde, de Jorge Ferreira. A primeira autora destacou que foi durante o regime ditatorial que se construiu a ideologia trabalhista, responsável por atender as demandas da classe trabalhadora em troca de apoio político ao governo, ficando, deste modo, estabelecido um “pacto” entre ambos.⁹⁵ Jorge Ferreira aprofunda as teses de sua orientadora, defendendo que o conceito de populismo deveria ser abandonado como categoria explicativa do período, pois, além de ser generalizante, não conseguiria dar conta da complexidade histórica existente naquele momento, apresentando o Estado como o vilão e os operários como vítimas. Nesse sentido, propôs a adoção do termo *trabalhismo*, pois este traduziria uma nova consciência de classe, onde Estado e trabalhadores “identificaram interesses comuns”.⁹⁶

Estudos recentes da História Social do Trabalho, criticando a simples substituição de um termo por outro (populismo como elemento pejorativo e trabalhismo como conceito positivo), defendem que o período em questão deveria ser pensado a partir das ambiguidades que lhe eram constitutivas como um campo de força comum dos diferentes atores sociais. Ao contrário da adesão cega e ativa, Fernando Teixeira da Silva e Hélio Costa, defendem que

[...] podia funcionar um pragmático realismo com elevado senso de cálculo em torno dos benefícios possíveis, impondo ao Estado a aos padrões concessões e deveres por meio de *uma linguagem extraída dos próprios recursos retóricos populistas*. Em suma, a hegemonia de classe não se define de nenhuma maneira a priori, mas está sujeita a constantes rearranjos, submetida a frequentes negociações, não impondo uma visão de mundo com total abrangência de persuasão em todos os aspectos, lugares e experiência de vida dos trabalhadores [grifo nosso].⁹⁷

Tendo como eixo esta aguda reflexão é que poderemos interpretar como a categoria dos ferroviários gaúchos, hegemonicamente afinada com os poderes públicos, pôde encabeçar duas greves que colidiram frontalmente com os preceitos legais existentes durante o período varguista.

⁹⁴ SILVA, Fernando Teixeira da. Direitos, política e trabalho no Porto de Santos. In: FORTES, Alexandre (*et al.*). **Na luta por direitos**: estudos recentes em História Social do Trabalho. Campinas: Editora da Unicamp, 1999, p. 56.

⁹⁵ Sobre o assunto ver: GOMES, *op. cit.*, 1994.

⁹⁶ FERREIRA, *op. cit.*, p. 103.

⁹⁷ SILVA, F. T; COSTA, H., 2001, *op. cit.*, p. 225.

O resgate de pontos como a importância econômica da ferrovia, as mobilizações pacíficas e o caráter apolítico das paralisações, facilita a compreensão de por que as greves ferroviárias eram seguidamente justificadas pelo poder público, embora nunca fossem aceitas. Por outro lado, olhados conjuntamente, demonstram que havia uma consciência coletiva entre os operários em relação à importância da categoria para a economia estadual e nacional. Eles entenderam que se jogassem com as cartas da “ordem” e do “apoliticismo” nas greves, poderiam ver suas demandas atendidas. Nesse sentido, é que se pode afirmar que os ferroviários conseguiram *obter* dentro do cenário político de então, os recursos necessários às suas reivindicações e ao “fortalecimento de suas noções de dignidade e justiça social”.⁹⁸

3.3. As Greves Essencialmente Econômicas: Possíveis Influências Sobre o Comportamento da Categoria

Partindo agora para a análise de um aspecto importante deste trabalho, cabe um comentário sobre o cunho econômico das paralisações. Mike Savage assinala que “vital para o entendimento da variedade das culturas de classe e atitudes que se desenrolam em qualquer sociedade é colocar o complexo processo de formação da classe em evidência”.⁹⁹ Levando em conta essa exigência, parece fundamental destacar alguns pontos que podem facilitar a compreensão sobre esse pragmatismo ferroviário, caracterizado por greves econômicas e discursivamente “apolíticas”. São eles: o fato de serem funcionários públicos, a existência da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea (COOPFER) e a ascendência dos Círculos Operários sobre a categoria.

3.3.1 Ferrovários: funcionários de uma empresa estatal

Diferentemente de outras categorias profissionais, os ferroviários, entre outros, além de operários eram considerados funcionários públicos. A partir de 1920, com a encampação da VFRGS, nos momentos de conflito, a mediação não se dava diretamente com a figura tradicional do “patrão”, e sim com representantes da instituição pública. Nesse sentido, a atenção dada a esta categoria, que prestava serviços de significativa importância para a

⁹⁸ SILVA, *op. cit.*, 1999, p. 80.

⁹⁹ SAVAGE, Mike. Classe e história do trabalho. In: BATALHA, Cláudio; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre (orgs.). **Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado**. Campinas: Editora da Unicamp, 2004, p. 34.

economia estadual, revestia-se de um caráter público que poderia repercutir de forma distinta quando comparada, por exemplo, com um conflito entre patrões e empregados de uma empresa privada. O estatuto de funcionários públicos permitia aos operários uma visibilidade e um nível de vida que muitas outras categorias não possuíam,¹⁰⁰ mas, ao mesmo tempo, implicava que se confrontassem com o limite de atuação proposto pelo próprio Estado. Estimulados cotidianamente pelo *discurso da ordem* (especialmente pelo fato de trabalharem em uma empresa controlada pelo poder público), hegemonicamente os ferroviários assimilaram este enunciado, procurando não exacerbar de forma clara as suas posições políticas e privilegiando o caráter pacífico em suas mobilizações. Essa atitude lhes proporcionou, ao fim das duas greves, atingirem alguns dos seus objetivos, como foi possível verificar.

3.3.2 A existência da COOPFER

Aqui, devemos notar como as ações estatais procuravam harmonizar as relações de classe com os ferroviários. Dentre as medidas esteve a criação da COOPFER, em 1913. João Rodolpho Flores atesta que a “entidade sempre postulou a cooperação com os poderes públicos estabelecidos no Rio Grande do Sul e no Brasil”.¹⁰¹ Assim, como a COOPFER afirmava não representar interesses sindicais da categoria, acabava, ao menos no nível do discurso, se apresentando como “apolítica”. Flores destaca ainda que desde a sua fundação, a Cooperativa teve na sua direção apenas funcionários ligados aos setores de administração e planejamento da VFRGS, sendo que os mesmos “eram geralmente técnicos diplomados ou pessoas experientes de perfil mais conservador”.¹⁰² Nos relatórios anuais da entidade, o *laissez-faire* era visto como uma prática contrária aos interesses sociais, compreensão muito

¹⁰⁰ O fato de alcançarem uma elevação do nível de vida, associado ao constante incentivo em favor da harmonia de classes promovido pelo Governo Estadual, pode, de alguma forma, ter contribuído para que não se desenvolvesse de forma hegemônica entre os ferroviários um tipo de consciência revolucionária. João Rodolpho Flores (*op. cit.*, 2009, p. 65), destaca os ferroviários haviam alcançado uma remuneração bastante satisfatória, equiparada ao salário médio das principais profissões liberais da época. Em relação às condições sociais da categoria, é interessante observar que em Santa Maria foram fundados diversos clubes sociais ferroviários, destacando-se entre eles a *Sociedade Recreativa Treze de Maio*, que reunia entre seus associados apenas a comunidade de operários negros e seus familiares. Ao considerarmos que o Clube foi fundado em 1903, é espantoso ver como o fato de ser operário da Viação Férrea, possibilitou que se constituísse na cidade uma elite negra ferroviária apenas quatorze anos depois do final da escravidão, responsável pela fundação de um dos clubes sociais mais pujantes da História de Santa Maria e que se transformou em símbolo da cultura afro-brasileira ao converter-se atualmente como *Museu Treze de Maio*. Isto, além de demarcar a grande presença de afro-brasileiros entre os empregados da empresa, atesta como a profissão ferroviária realmente permitia um nível de vida superior aos seus funcionários quando comparado com a maioria do operariado brasileiro da primeira metade do século XX no Rio Grande do Sul.

¹⁰¹ FLORES, *op. cit.*, 2009, p. 58

¹⁰² *Ibid.*, p. 60.

semelhante aos ideais políticos da tradição republicana gaúcha. Em suma, a COOPFER, embora fosse um forte instrumento de apoio dos ferroviários durante as greves, pois lhes vendia produtos e alimentos a preços mais baratos, servia também como um meio de inculcar entre os trabalhadores o ideal de que, através da colaboração com o poder público instituído, seria possível alcançar a melhoria das condições materiais de vida. Este aspecto também deve incidir em nossa análise para entendermos as características das greves aqui apresentadas.

3.3.3 O Círculo Operário Católico e o Círculo Ferroviário

Um último aspecto que exerceu alguma interferência sobre o modo de atuação dos ferroviários foi a forte presença entre eles do Círculo Operário Católico de Santa Maria.¹⁰³ Essa instituição buscava, dentro dos limites do catolicismo, difundir entre os trabalhadores uma concepção profundamente anticomunista que privilegiava a harmonia de classes e impedia uma maior conscientização dos operários no que diz respeito à luta de classes.

Observando a expansão do comunismo em diversos países e a situação de miséria de muitos trabalhadores, a Igreja Católica, no final do século XIX, se movimentou no sentido de elaborar uma interpretação de caráter social que servisse como base de apoio ao proletariado, afastando-o da influência de doutrinas “extremistas”. O catolicismo social foi sistematizado a partir da publicação da encíclica *Rerum Novarum*,¹⁰⁴ em 1891, escrita pelo Papa Leão XIII, que debatia as condições de vida da classe trabalhadora a partir da Revolução Industrial. Nela, a Igreja defendia o direito sindical, mas rejeitava o socialismo e o fim da propriedade privada. No Brasil, a doutrina social da Igreja foi codificada através da criação dos Círculos Operários, que prestavam serviços de assistência aos trabalhadores. O Círculo de Santa Maria, fundado em 1920, é o mais antigo do Rio Grande do Sul, e, como destaca Flores, granjeou um número significativo de adeptos entre a categoria,¹⁰⁵ embora nem todos os ferroviários fossem católicos.¹⁰⁶

¹⁰³ Mais sobre a influência do Círculo Operário de Santa Maria entre os ferroviários pode ser encontrada em: FLORES, João Rodolpho do Amaral. **Os trabalhadores da V.F.R.G.S: profissão, mutualismo, cooperativismo**. Santa Maria: Pallotti, 2008, especialmente as p.. 264-271.

¹⁰⁴ Tal encíclica foi obra do Papa Leão XIII em maio de 1891. Debatia as condições das classes trabalhadoras e tratava de questões levantadas durante a revolução industrial até o final do século XIX. Em resumo, Leão XIII apoiava o direito dos trabalhadores formarem sindicatos, mas rejeitava o socialismo e defendia os direitos à propriedade privada.

¹⁰⁵ FLORES, *op. cit.*, 2009, p. 266

¹⁰⁶ No estudo sobre a Greve de 1936 constatamos que Otacílio Charão, um dos líderes do movimento paredista, fundou na cidade de Rio Grande a primeira casa de umbanda no Rio Grande do Sul, no ano de 1926, que se chamava Centro Espírita Reino de São Jorge. Cf. ORO, Ari. *Religiões Afro-Brasileiras do Rio Grande do Sul: passado e presente*. In: **Estudos Afro-Asiáticos**, v. 24, n. 2. Rio de Janeiro, 2002, p. 355-356. Flores (*op. cit.*,

Além do Círculo Operário, a educação foi um dos principais canais de atuação da Igreja junto aos trabalhadores. Geralmente, a direção dos estabelecimentos educacionais sob controle da COOPFER era dada a pessoas ligadas a entidades católicas. Além disso, existia um trabalho de doutrinação que se dava diretamente com as famílias ferroviárias que viviam ao longo das linhas férreas,¹⁰⁷ e outro que se concentrava nas escolas técnicas, onde estudavam os filhos dos empregados. Mais tarde, em 1937, foi fundado na cidade um Círculo Operário Ferroviário, voltado especialmente à categoria, sinalizando a extraordinária importância dada pela Igreja ao grupo profissional.¹⁰⁸

Se levarmos em conta essa complexa teia de relações que envolvia e influenciava a maioria dos ferroviários em Santa Maria, certamente poderemos compreender os limites históricos que as suas greves atingiram. Exigir desses trabalhadores uma identidade operária revolucionária, e, constatando que não correspondem a essa idealização, taxá-los pura e simplesmente de “pelegos” ou “amarelos”, é desvalorizar uma exuberante História de luta e resistência levada a cabo pela categoria.

Assim, uma de nossas intenções aqui foi apontar que se as greves eram econômicas, não apresentavam claros posicionamentos políticos e geralmente se desenvolviam dentro dos limites propostos pelo poder público, isso não era por acaso, mas talvez algumas das razões para que se sucedessem dentro desse padrão podem estar relacionadas diretamente com essa série de aspectos aqui levantados.

3.4 Aspectos Sociais e Políticos: Particularidades das Greves de 1936 e 1945

Neste subitem quero propor algumas reflexões a respeito da utilização do conceito de “greve econômica” para explicar as mobilizações aqui discutidas. A proposta não é pôr em dúvida o que acabamos de apresentar, mas demonstrar que os dois movimentos carregaram consigo elementos sociais e políticos. Como bem aduz Octavio Ianni:

2009, p. 146) sublinha casos de ferroviários que aderiam ao comunismo, mas se mantinham como adeptos da religião católica. O mesmo autor aponta que muitas famílias ferroviárias aderiram à Igrejas Anglicanas, Luterana e Assembléia de Deus (*Ibid.*, p. 147).

¹⁰⁷ Aqui, cabe um destaque para o chamado Irmão Estanislau José, que praticava ações de caráter social procurando livrar a estrada de ferro de ser “dominada pelos comunistas”. Cf. FLORES, *op. cit.*, 2009, p. 149-150.

¹⁰⁸ FLORES, *op. cit.*, 2008, p. 266.

As greves operárias no Brasil encontram-se em torno de motivos econômicos. Raramente estão relacionadas a razões políticas. Entretanto, muitas vezes as lideranças e organizações comunistas, socialistas, petebistas e outras procuram dar mesmo àquelas greves uma conotação política mais ampla. Aliás, *todas as greves adquirem, em algum grau, significações políticas*, dependendo das condições de sua eclosão, e dos efeitos diretos e indiretos exercidos no ambiente sindical, na classe operária e em outros setores da sociedade [grifo nosso].¹⁰⁹

Nesse sentido, iremos dar a conhecer duas situações que apontam a existência de significados políticos e sociais durante as greves. O primeiro caso aborda os aspectos da constituição de uma identidade política, representada pela atuação das mulheres ferroviárias nas mobilizações de 1936. O segundo trata das vinculações da paralisação de 1945 com a Segunda Guerra Mundial.

3.4.1 A constituição de uma identidade política feminina entre as famílias ferroviárias

Como foi possível perceber, não tivemos acesso a fontes documentais que comprovassem a participação das companheiras dos ferroviários ao longo da Greve de 1945, embora esse fato seja provável. No que tange ao ano de 1936, algumas páginas do jornal *A Razão* nos deram exemplos de mulheres que foram para as linhas férreas acenar lenços, bater em latas e provocar os não-grevistas a aderirem à Greve.¹¹⁰ Esse evento, ao que parece, se constituiu numa tradição durante as mobilizações ferroviárias:

Mesmo assim, concomitante à realização de jornadas estafantes no meio doméstico, desde os primeiros tempos as mulheres participaram de muitos acontecimentos que envolveram seus maridos na labuta ferroviária. Muitas fizeram parte dos movimentos de reivindicações e das paralisações, mesmo que essa intensidade somente pudesse ser reconhecida a partir dos anos cinquenta [...]. Atuaram essas mulheres das formas mais variadas, mas com maior destaque nos momentos de radicalização das paredes iniciadas pelos seus companheiros, quando se postavam, juntamente com os filhos à frente dos trens fura-greve, deitando-se nas linhas, ou jogando todo o tipo de objetos nos maquinistas e foguistas que não aderiam às “causas” da categoria.¹¹¹

¹⁰⁹ IANNI, Octavio. Populismo e nacionalismo. In: **O colapso do populismo no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994, p. 88.

¹¹⁰ Mais detalhes sobre a participação das mulheres podem ser encontrados em: JOBIM, André Vinicius Mossate. O papel desempenhado pelas mulheres na greve. In: *Resistência... op. cit.*, 2008, p. 47-50.

¹¹¹ FLORES, *op. cit.*, 2009, p. 240-242 *passim*.

Desse modo, é interessante observar que eventos como estes que ocorreram na Greve de 1936, colaboraram para sedimentar historicamente uma tradição política ferroviária vinculada às companheiras dos ferroviários. Para evidenciar o que está sendo dito, cabe destacar duas circunstâncias memoráveis. A primeira é a fundação, em 1957, da ala feminina da União dos Ferroviários Gaúchos, que agregou, sobretudo, as companheiras dos ferroviários. A entidade teve forte atuação em Santa Maria, e levantou diversas bandeiras de luta tais como a da criação de um órgão de abastecimento de gêneros de primeira necessidade para atender as pessoas da região, e da extensão do voto aos analfabetos, etc.¹¹² O segundo ponto a ser sublinhado é a eleição de Helena Ferrari para a Câmara Municipal. Professora e filha de ferroviário, ela era considerada uma trabalhista fervorosa, que defendeu com unhas e dentes a categoria durante a sua legislatura como vereadora do PTB em Santa Maria, entre 1951 e 1954.

Portanto, se dirigirmos um olhar global para esse conjunto de informações, entenderemos que as manifestações, durante a Greve de 1936, não foram atos isolados, mas foram partes da construção de uma identidade política ferroviária assumida não só pela maioria dos operários da ferrovia como também por algumas de suas respectivas companheiras

3.4.2 Os reflexos da Segunda Guerra Mundial na Greve de 1945

A segunda situação que agora será apresentada refere-se ao momento final da Greve de 1945. Após o rompimento das relações diplomáticas com o Eixo e o torpedeamento de navios brasileiros no Atlântico, ocorreram diversas manifestações nacionalistas em todo o País. Para o nosso estudo, destacamos uma em especial, pois foi organizada pelos ferroviários santa-marienses. No dia 19 de agosto de 1942 é publicada uma interessante reportagem no jornal *A Razão* (conferir ANEXO A).

Agora, ao analisarmos a pauta de reivindicações da Greve de 1945, verificamos que diversos empregados da empresa foram afastados por denunciarem a suposta existência de funcionários simpatizantes do Eixo. No documento, encontramos o seguinte pedido: "retorno aos cargos e sedes dos ferroviários que foram afastados do serviço como denunciadores dos simpatizantes do Eixo". Esse dado é profundamente relevante, pois denota a grande heterogeneidade presente entre os trabalhadores da ferrovia, assim como na maioria dos

¹¹² *Ibid.*, p. 246-247.

agrupamentos operários. Do mesmo modo que havia trabalhistas e comunistas, havia também defensores das democracias liberais bem como dos regimes nazi-fascistas. Percebe-se, desse modo, que a Greve de 1945 também possuía um fator político de fundo, pois repercutia em âmbito local a tensão política gerada pela Segunda Guerra Mundial.

Em suma, mesmo sendo paralisações de caráter econômico, e que não assumia posições políticas claras, não se pode dizer que os movimentos eram politicamente vazios. O fato é que os significados políticos não podem ser captados através de uma análise superficial das greves. Indo mais a fundo, conseguimos perceber que nelas estavam presentes diferentes nuances, como a construção de uma identidade política ferroviária feminina, além de conflitos existentes entre os próprios ferroviários em função de suas convicções nacionalistas.

3.5 Traçando Uma Caracterização da Lógica de Atuação Grevista dos Ferroviários

Para finalizar este capítulo, vimos, ao longo desse estudo, que, em linhas gerais, os ferroviários eram majoritariamente adeptos das doutrinas trabalhistas, e, em sua maioria, simpatizantes do catolicismo, embora tenha sido possível constatar também que a categoria era extremamente heterogênea. Identificamos a existência de operários anarquistas, comunistas e apoiadores do nazi-fascismo. No plano religioso atestamos a presença de anglicanos, luteranos, católicos e umbandistas. Por último, evidenciamos a participação das mulheres nos movimentos grevistas. Enfim, todas essas diferenças foram apresentadas como forma de reafirmar o que foi dito pelo historiador Neville Kirk: “nem a classe trabalhadora, nem qualquer outra classe social será jamais um ente completamente unido e indiferenciado, fixo e congelado no tempo. [...] De um ponto de vista estrutural, a diversidade é um dado independente da vontade humana”.¹¹³

Tendo como princípio esta última frase, acreditamos que foi possível demonstrar, através da análise das greves, o caráter particular da diversidade política e cultural que constituiu a categoria dos ferroviários, sem perder de vista a compreensão estrutural, que nos permitiu afirmar em linhas gerais a hegemonia de uma lógica trabalhista de atuação, caracterizada por mobilizações “ordeiras”, centradas basicamente em exigências econômicas,

¹¹³ KIRK, Neville. Cultura, costume, comercialização e classe. BATALHA, Cláudio; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre (orgs.). **Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado**. Campinas: Editora da Unicamp, 2004, p. 52.

influenciadas pelo contexto de trabalho no setor público, e circundado pela atuação da COOPFER e dos Círculos Operários. Deste modo, dando ênfase a essa complexa realidade, procuramos conciliar aqui as dimensões do geral e do particular, tão caras à História Social do Trabalho.

CONCLUSÃO

Esta monografia encerra-se sem um final propriamente dito. Em breve diremos por que. Antes, gostaríamos de retomar os pontos por ele discutidos. No primeiro capítulo vimos o complexo contexto do Estado Novo, uma Ditadura que procurou se afirmar através das mais diversas formas, seja no campo político, no campo das comunicações ou até mesmo pelo viés religioso. Observamos que essa tentativa acabou não atingindo seus objetivos, pois, em oito anos, o regime foi posto em xeque pela situação internacional e pelas contradições internas do País, processo no qual os operários foram sujeitos da derrubada da Ditadura, com suas greves e mobilizações.

No segundo capítulo, tematizamos especificamente o assunto de que trata esta monografia, a saber, a Greve Ferroviárias de 1945. Nele, estudamos o desenrolar da mobilização desde os seus primeiros passos até a sua conclusão final, verificando a participação ativa da categoria na luta pelos seus direitos salariais, e na busca por melhores condições de vida de suas respectivas famílias.

O terceiro capítulo, talvez o mais denso, procurou trazer à tona as diversas nuances relativas ao comportamento adotado pelos ferroviários em duas greves. A de 1945 e a de 1936, também iniciada em Santa Maria. O exercício teórico de comparação trouxe resultados na medida em que conseguimos delinear, em algum grau, as formas de atuação dos ferroviários durante as paralisações, além de vislumbrar as particularidades vinculadas aos dois movimentos.

De modo geral, a conclusão a que chegamos é que o modo como se organizavam as greves, ou seja, ordeiras, "apolíticas" e econômicas, permitiram à categoria extrair do jogo político daquele contexto, os elementos fundamentais para a conquista das reivindicações da categoria. Aliás, não por acaso, ao analisarmos esses posicionamentos, compreendemos agora por que os meios de comunicação e até alguns dos próprios trabalhadores faziam referência incessante a uma dita "classe ferroviária". Tal atitude tinha como objetivo, talvez, tentar descaracterizar a relação dos ferroviários com as outras categorias que constituíam a classe operária como um todo, de modo a enfraquecer a luta política dos trabalhadores em geral.

Sem dúvida, um dos papéis fundamentais que a História Social do Trabalho vem desenvolvendo, é o de resgatar o processo de luta e resistência da classe trabalhadora, perspectiva, aliás, assumida por esta monografia. Mas nem por isso, deixaremos de

reconhecer aqui que se a Greve de 1945, levada a cabo pelos ferroviários, contribuiu para o fim do Estado Novo, deve-se registrar que uma parte da categoria também chegou a apoiar o regime no momento de sua gênese.¹¹⁴ Isso apenas evidencia objetivamente a complexidade presente naquele processo histórico. E acreditamos que trazer à tona esse aspecto foi uma das tentativas deste trabalho, ao mostrar que mesmo existindo esse apoio, as questões de classe acabavam, de uma ou outra forma, aparecendo.

Gostaríamos de dizer aqui que, talvez, a grande experiência que este estudo nos proporcionou, foi a de perceber que, apesar dos ferroviários serem uma categoria hegemonicamente afinada com Getúlio Vargas, e lutarem historicamente dentro dos limites do Estado, nem por isso deixaram de reivindicar seus benefícios em um contexto no qual as greves eram formalmente proibidas no País. Embora houvesse claras intenções por parte dos governos em harmonizar as relações entre as classes, a Greve de 1945 foi um dos principais exemplos de que isso não se concretizou.

No mais, o que ficam são as lacunas. Um fim sem final, como dissemos. A dificuldade de encontrar fontes para a pesquisa foi o maior obstáculo, o que ficou evidenciado pela necessidade de propormos um exercício comparativo com o nosso trabalho anterior. O vazio maior se revelou quando tentamos buscar dados mais específicos sobre os ferroviários que participaram da greve. E o segundo ponto, também aberto para os futuros pesquisadores, é o desenvolvimento da greve fora dos limites de Santa Maria. Em resumo, os caminhos para o estudo da Greve de 1945 estão abertos e esperam ardorosamente pela boa vontade de historiadores que se propunham a percorrê-lo.

¹¹⁴ Em uma discussão sobre o decreto que limitava a idade da aposentadoria ordinária aos 60 anos de idade, verificamos que em um documento reproduzido na tese de Glaucia Konrad, os ferroviários se mostravam contrários ao ato. O interessante é que no final da solicitação, encaminhada pela Associação dos Ferroviários Sul-Rio-Grandenses, o grupo lembrava ao presidente Vargas a “colaboração sincera” dos ferroviários gaúchos que “tão decisivamente” contribuíram para o estabelecimento daquele regime. Cf. KONRAD, G; *op. cit.*, p. 133.

ANEXO A – Reportagem do jornal *A Razão*

Vibrante demonstração de protesto contra o barbarismo totalitário!

Com o sentimento e o coração no mesmo ritmo que assinala a vida da coletividade brasileira, nestes momentos de exaltação patriótica e de revolta pelo covarde golpe que a pirataria nazista desfechou contra o Brasil, a população de Santa Maria levou a efeito ontem, à tarde (18), a maior manifestação de civismo que a história da cidade registra.

O comício, que fez vibrar a alma santamariense, foi promovido pela classe ferroviária. Toda a população se associou à iniciativa que, no seu desdobramento, refletiu a estigmatização popular do feito sinistro dos submersíveis totalitários, em que o banditismo nazista, noutra arremetida traiçoeira, ofendeu a soberania da nossa pátria e enlutou os corações brasileiros.

O início da manifestação

Com a devida autorização da direção da Viação Férrea e das autoridades locais, a classe ferroviária de Santa Maria marcou o grande comício para as 16 horas. A essa hora soaram as sirenes das oficinas e os funcionários de todos os departamentos que a Viação Férrea mantém em Santa Maria, tanto na cidade como nas zonas adjacentes, se concentraram, subindo, momentos após, com a Bandeira Nacional a frente e numerosas legendas estigmatizando o banditismo totalitário, para o centro da cidade. A cada momento uniam-se aos manifestantes elementos de todas as classes, engrossando a massa popular quem ao atingir a Praça Saldanha Marinho, se estendia por diversas quadras.

Erguendo vivas aos vultos máximos da democracia e condenando os crimes totalitários a enorme massa (mole) humana contornou a Praça Saldanha Marinho para se dirigir ao largo fronteiro ao edifício de *A Razão*. O nosso principal logradouro público como as ruas adjacentes se achavam completamente tomadas pelo povo.

Os discursos

Num ambiente de extraordinária vibração patriótica, o primeiro orador foi o Dr. Valter Jobim, presidente do núcleo local da Liga de Defesa Nacional que pronunciou da sacada principal do edifício de *A razão*, eloquente discurso. Seguiu-se com a palavra, do mesmo local, o Dr.

Augusto Mena Barreto. Depois discursaram [...] Mahon Pontes, engenheiro da Viação Férrea, em trânsito por Santa Maria, que também falou do edifício de *A Razão*, seguindo-se com a palavra o nosso companheiro de trabalho Clarimundo Flores. Todos os oradores exaltaram a democracia e condenaram o barbarismo das potências totalitárias, sendo os discursos entrecortados por aplausos da multidão.

A passeata

Movimentou-se novamente a massa popular numa monumental passeata, tendo a frente o presidente do núcleo local da Liga de Defesa Nacional, Dr. Valter Jobim, membros da Ala Democrática da Mocidade, Dr. Eli Nascimento Machado, delegado de polícia e outras autoridades que se reuniram aos manifestantes. Na rua dos Andradas, defronte à residência do dr. Miguel Meireles, prefeito municipal, fizeram uso da palavra outros oradores, entre os quais Augusto Mena Barreto e o capitão Oliveira Mesquita. Falou também o Dr. Miguel Meireles. Todos os discursos foram demoradamente aplaudidos, sendo os oradores interrompidos a cada momento, com salvas de palma da multidão.

Outros oradores

Novamente em marcha a manifestação concentrou a massa popular na Praça Saldanha Marinho e adjacências, falando do microfone da Propaganda Falada o poeta Ernani Vanacor, o sr. Olivério Lopes Diniz, o reverendo Virgínio Pereira das Neves, pároco da Igreja do Mediador, o sr. Lisboa Carrion e, por último, o sr. Moacir Santana, que falou em nome da Ala Democrática da Mocidade e ofereceu a bandeira da Vitória para que os ferroviários a guardassem até sábado quando deverão trazê-la ao centro da cidade a fim de ser hasteada no mais alto edifício, onde permanecerá até a vitória final das democracias.

Com o Hino Nacional cantado pela multidão, foi encerrado o grande comício, que constituiu, como já dissemos, a maior demonstração de civismo até hoje registrada em Santa Maria, dada a espontaneidade como foi concretizada.

Os manifestantes se dissolveram na maior ordem. O comício e a passeata foram realizados sobre a forte chuva que caiu sobre a cidade durante a tarde de ontem. Mesmo assim, apesar da inclemência do tempo, a multidão se manteve firme, vibrando com a palavra dos oradores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTUNES, Ricardo. **Classe operária, sindicatos e partido no Brasil**: da Revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora. São Paulo: Cortez/Editora Ensaio, 1990.
- BATALHA, Cláudio; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre (orgs.). **Culturas de classe**: identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Editora da Unicamp, 2004
- BERGQUIST, Charles. **Los trabajadores en la Historia Latinoamericana**. Estudio comparativo de Argentina, Chile, Colombia y Venezuela. Bogotá: Ed. Siglo XXI, 1988.
- 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.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. Estado Novo: novas histórias. *In*: Marcos César Freitas (org). **Historiografia brasileira em perspectiva**. São Paulo: Contexto, 1998.
- CARONE, Edgar. **Brasil: anos de crise (1930-1945)**. São Paulo: Ática, 1991.
- CASTELLUCCI, Aldrin A. S. Flutuações econômicas, crise política e greve geral na Bahia da Primeira República. *In*: **Revista Brasileira de História**, v. 25, n. 50. São Paulo: ANPUH, 2005.
- CASTRO, Pedro. **Greve**: fatos e significados. Série Princípios. São Paulo: Ática, 1986.
- COELHO, Victor de Oliveira Pinto. Os novos estudos sobre História Social do Trabalho e a revisão do conceito de populismo: um breve balanço. *In*: **Revista Eletrônica de Ciências Sociais**, nov. 2007.
- COSTA, Emilia Viotti da. Experiência versus estruturas: novas tendências na História do Trabalho e da classe trabalhadora na América Latina – O que ganhamos? O que perdemos? *In*: **História Unisinos**, número especial: V Encontro Estadual de História. São Leopoldo, Unisinos, 2001.
- DALMOLIN, Cátia. Caravana de Brasilidade: o quebra-quebra em Santa Maria em agosto de 1942. *In*: **Semina**, Passo Fundo, v. 3, n. 1, 2005.
- ESPERANÇA, Clarice Gontarski. **A greve da oficina de chumbo**: o movimento de resistência dos trabalhadores da Empresa Jornalística Caldas Júnior (Porto Alegre, 1983-1984). Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: PPG/IFCH-UFRGS, 2007.

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

FERREIRA, Jorge; REIS, Daniel Aarão. **As esquerdas no Brasil: nacionalismo e reformismo radical (1945-1964)**. Vol. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

FERREIRA, Marieta de Moraes. Os anos rebeldes do tenentismo. *In*: **Revista de História da Biblioteca Nacional**. Rio de Janeiro, n. 1, jul. 2005.

FLORES, João Rodolpho do Amaral. **Profissão e experiências sociais entre trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria (1898-1957)**. Tese de doutorado. São Leopoldo: PPGH-Unisinos, 2005.

FLORES, João Rodolpho do Amaral. **Os trabalhadores da V.F.R.G.S: profissão, mutualismo, cooperativismo**. Santa Maria: Pallotti, 2008.

FLORES, João Rodolpho do Amaral. **O pragmatismo político dos ferroviários sul-riograndenses: com foco histórico na cidade de Santa Maria**. Santa Maria: Ed. da UFSM, 2009.

FORTES, Alexandre (*et al.*). **Na luta por direitos: estudos recentes sobre História Social do Trabalho**. Campinas: Unicamp, 1999.

FORTES, Alexandre. **Nós do Quarto Distrito**. A classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp-IFCH, 2001.

FRENCH, John. Apresentação. *In*: FORTES, Alexandre (*et al.*). **Na luta por direitos: estudos recentes sobre História Social do Trabalho**. Campinas: Unicamp, 1999. Inverter: 1º produção mais antiga.

FRENCH, John. **Afogados em leis: a CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2001.

GALINARI, Melliandro Mendes. **A Era Vargas no pentagrama: dimensões político-discursivas do canto orfeônico de Villa-Lobos**. Tese de doutorado. Belo Horizonte: UFMG, 2007.

GOMES, Angela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.

GOMES, Angela de Castro. Partido Trabalhista Brasileiro (1945-1965): getulismo, trabalhismo, nacionalismo e reformas de base. *In*: FERREIRA, Jorge; REIS, Daniel Aarão. **As esquerdas no Brasil: nacionalismo e reformismo radical (1945-1964)**. Vol. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

HARRES, Marluza Marques. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários. *In*: **História Unisinos**, v. 6, n. 6, 2002.

HILLIG, Silvana Grunewaldt. **Entre trilhos e sob rodas: racionalização, disciplinarização e resistências - Rio Grande do Sul (1920-1949)**. Tese de doutorado. São Paulo: PUC, 2005.

IANNI, Octavio. **A formação do estado populista na América Latina**. São Paulo: Ática, 1989.

IANNI, Octavio. Populismo e nacionalismo. *In: O colapso do populismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994

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

JOBIM, André Vinicius Mossate. As greves ferroviárias em Santa Maria nos anos da Era Vargas. *A Razão*. Segundo *A Razão*. Santa Maria, 4 mai. 2009. *A Razão e a História*.

KIRK, Neville. Cultura, costume, comercialização e classe. BATALHA, Cláudio; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre (orgs.). **Culturas de classe**: identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.

KONRAD, Diorge Alceno. **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, Diorge Alceno. Jorge Mottecy: o vereador de Prestes. *In: A Razão*. Segundo *A Razão*. Santa Maria, 28 mar. 2005, *A Razão e a História*.

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.

LENHARO, Alcir. **Sacralização da política**. Campinas: Papyrus, 1986.

LONER, Beatriz. **Classe operária: organização e mobilização em Pelotas**: 1888-1937. Tese de doutorado. Porto Alegre: PPG/UFRGS, 1999.

LONER, Beatriz. A História operária no Rio Grande do Sul. *In: História Unisinos*, número especial: V Encontro Estadual de História: São Leopoldo: Unisinos, 2001.

MACEDO, Michelle Reis de. **Cidadania no Brasil**: o movimento queremista e a democratização de 1945. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF, 2008.

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

MÜLLER, Geraldo. A economia política gaúcha dos anos trinta aos sessenta. *In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (orgs.). RS: economia e política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

NEVES, Lucília de Almeida. 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.

ORO, Ari. Religiões Afro-Brasileiras do Rio Grande do Sul: passado e presente. *In: Estudos Afro-Asiáticos*, v. 24, n. 2. Rio de Janeiro, 2002.

PARANHOS, Adalberto. Trabalhismo: antídoto para a luta de classes. *In: História Viva*. São Paulo-SP, v. 22, n. 22, 2005.

PINTO, Celi Regina J. **Positivismo**: um projeto político alternativo (RS: 1889-1930). Coleção Universidade Livre. Porto Alegre: L&PM, 1986.

PRADO, Maria Ligia. **O populismo na América Latina**: Argentina e México. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense, 1981.

RANGEL, Carlos Roberto da Rosa. **Crime e castigo**: conflitos políticos no Rio Grande do Sul (1928-1938). Passo Fundo: UPF, 2001.

RODRIGUES, Luiz Carlos Bonotto. **Santa Maria nos trilhos da modernidade**: uma experiência ferroviária (1885-1931). Dissertação de Mestrado. Santa Maria: MILA-CCSH-UFSM, 2003.

SANTANA, Marco Aurélio. Bravos companheiros: a aliança comunista-trabalhista no sindicalismo brasileiro (1945-1964). *In: FERREIRA, Jorge; REIS, Daniel Aarão. As esquerdas no Brasil*: nacionalismo e reformismo radical. Vol. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

SAVAGE, Mike. Classe e História do Trabalho. *In: BATALHA, Cláudio; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre (orgs.). Culturas de classe*: identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.

SILVA, Fernando Teixeira da. Direitos, política e trabalho no Porto de Santos. *In: FORTES, Alexandre (et al.). Na luta por direitos*: estudos recentes em História Social do Trabalho. Campinas: Editora da Unicamp, 1999.

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.

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

TOTA, Antônio Pedro. **O Estado Novo**. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense, 1987.

TRINDADE, Héliogio; NOLL, Maria Izabel. **Estatísticas eleitorais comparativas do Rio Grande do Sul** (1945-1994). Porto Alegre: UFRGS, 1995.

Home-pages Consultadas

A RAZÃO. **A Razão, um jornal regional**. Disponível em: <http://www.arazao.com.br/sobre/>. Acesso em: 10. ago. 2009.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS - CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO. **Estado Novo**. Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/5863_1.asp>. Acesso em: 10. set. 2007.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS - CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO. **Última Hora**. Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/6400_1.asp>. Acesso em: 10. dez. 2008.

PIZARRO, James. **Minhas memórias sobre o “Maneco”**. Disponível em: <http://professorpizarro.blogspot.com>. Acesso em: 3. dez. 2008.

Entrevista

CASTRO, João Silveira. Entrevista concedida ao autor em outubro de 2008.

Jornais Consultados

A Razão, de Santa Maria (1936, 1942, 1945).

Correio do Povo, de Porto Alegre (1936, 1942, 1945)

Diário do Interior, de Santa Maria (1936).

Documentos Consultados

COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Revista do Cinquentenário da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul**. Santa Maria, 1963.

UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS. **Estatuto da União dos Ferroviários Gaúchos**. Santa Maria, 31 ago., 1952.