



CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
CURSO DE BACHARELADO EM HISTÓRIA

Bernardo Dorneles Fritscher

**CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS FERROVIÁRIOS DE
SANTA MARIA NA ERA VARGAS (1930-1945) E A
DECADÊNCIA DA FERROVIA: UM PASSEIO
HISTORIOGRÁFICO**

Santa Maria

2023

Bernardo Dorneles Fritscher

CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS FERROVIÁRIOS DE SANTA MARIA NA
ERA VARGAS (1930-1945) E A DECADÊNCIA DA FERROVIA: UM PASSEIO
HISTORIOGRÁFICO

Trabalho de Conclusão de Graduação
apresentado ao curso de História da
Universidade Federal de Santa Maria
(UFSM, RS) como requisito parcial para a
obtenção do título de Graduado em
História - Bacharelado

Orientador: Prof.º Dr. Diorge Alceno Konrad

Santa Maria, RS

2023

Bernardo Dorneles Fritscher

Trabalho de Conclusão de Graduação apresentado ao curso de História da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS) como requisito parcial para a obtenção do título de Graduado em História - Bacharelado.

Aprovado em 10 de fevereiro de 2023.

Diorge Alceno Konrad, Dr. (UFSM) (Presidente/Orientador)

André Vinícius Mossate Jobim (Doutorando PPGH – UFSM)

Glaucia Vieira Ramos Konrad (Arquivologia e PPGH – UFSM)

Mariana Flores da Cunha Thompson Flores (História – UFSM - Suplente)

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer, primeiramente, aos meus pais, Osvaldo Petter e Claudia, pelo suporte que me deram para que este momento fosse possível. A força de vocês, durante a graduação, foi necessária para o meu sucesso. À minha irmã Camila, o presente que a vida me deu, minha companheira para todo o sempre. Sem vocês eu nada seria. Aos meus familiares, os quais, de maneiras diferentes, contribuíram para a minha percepção de vida.

Ao meu Orientador, dedicado professor Diorge Alceno Konrad, pessoa sem a qual eu não teria conseguido concluir esse trabalho, uma vez que prestou muito incentivo em me fazer acreditar que seria possível a abordagem de um tema como este. Agradeço o apoio, de extrema importância, durante esta caminhada, em um momento especial da minha vida, que me traz inspiração.

RESUMO

CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS FERROVIÁRIOS DE SANTA MARIA NA ERA VARGAS (1930-1945) E A DECADÊNCIA DA FERROVIA: UM PASSEIO HISTORIOGRÁFICO

AUTOR: Bernardo Dorneles Fritscher

ORIENTADOR: Diorge Alceno Konrad

RESUMO: Com o presente trabalho, busca-se compreender como se dava o funcionamento do trabalho de uma categoria deveras significativa para o crescimento de Santa Maria. Como sabemos, a ferrovia do município teve suma importância para sua população, em seus mais diversos períodos, tendo em vista que era a principal região de trabalhadores de viagens férreas do Rio Grande do Sul. Importante lembrarmos que a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) fora criada na década de 1940, dando mais suporte aos trabalhadores, como desdobramento da criação do Ministério do Trabalho, em 1930, mas que eventualmente não atendia às necessidades, principalmente dos trabalhadores da Viação Férrea, os quais lutavam por melhores condições de trabalho.

Palavras-chave: Ferroviários; Condições de Trabalho; Viação Férrea; Santa Maria.

ABSTRACT

WORKING CONDITIONS OF RAILWAY WORKERS IN SANTA MARIA IN THE
VARGAS ERA (1930-1945) AND THE DECADE OF THE RAILWAY: A
HISTORIOGRAPHIC WALK

AUTHOR: Bernardo Dorneles Fritscher

ADVISOR: Diorge Alceno Konrad

ABSTRACT: With the present work, we seek to understand how the work of a very significant category for the growth of Santa Maria worked. As we know, the municipality's railroad was extremely important for its population, in its most diverse periods, considering that it was the main region of railway workers in Rio Grande do Sul. It is important to remember that the Consolidation of Labor Laws (CLT) was created in the 1940s, giving more support to workers, as a result of the creation of the Ministry of Labor in 1930, but that, eventually, it did not meet the needs, especially of workers of Viação Férrea, who fought for better working conditions.

Keywords: Railroad; Work Conditions; Railway Workers; Santa Maria.

LISTA DE ABREVIATURAS

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

COOPFER – Cooperativa dos Ferroviários

DNEF - Departamento Nacional de Estradas de Ferro

FGTS - Fundo de Garantia de Tempo e Serviço

INSS – Instituto Nacional do Seguro Social

REFER - Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A

SESEF - Serviço Social das Estradas de Ferro

VFRGS – Viação Férrea do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1 – AS VIAS FÉRREAS EM UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA	11
1.1 – O Surgimento das Viações Férreas no Mundo.....	11
1.2 - O Surgimento das Viações Férreas no Brasil.....	14
1.3 – O Surgimento das Viações Férreas no Rio Grande do Sul.....	19
2 - VIAÇÃO FÉRREA EM SANTA MARIA	26
2.1 – Surgimento.....	26
2.2 – Período da Criação da Viação Férrea de Santa Maria.....	28
3 – PANORAMA DO MUNDO DO TRABALHO PARA A CLASSE FERROVIÁRIA SANTA-MARIENSE	32
3.1 – Condições de Trabalho dos Ferroviários de Santa Maria (1930-1945)	32
3.2 – Como Eram Tratadas as Condições de Trabalho dos Ferroviários de Santa Maria (1930-1945)	37
4 – AS GREVES COMO INSTRUMENTO DE LUTAS DOS FERROVIÁRIOS	42
4.1 – Greve de 1936.....	42
4.2 – Greve de 1945.....	45
5 – COMO AS MUDANÇAS NA FERROVIA AFETARAM SUA CONTINUIDADE	51
5.1 – A Privatização e a Extinção da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) ...	51
5.2 – Como Era a Vila Belga de Santa Maria e Como Está nos Dias Atuais.....	55
CONCLUSÃO	57
REFERÊNCIAS	59
FOTOGRAFIAS ANEXAS	63

INTRODUÇÃO

O presente trabalho apresenta as condições das ferrovias, no município de Santa Maria/RS, em uma perspectiva histórica e multidisciplinar, enfatizando as condições de trabalho dos ferroviários e as lutas pelas quais os ferroviários passaram, durante o primeiro governo de Getúlio Vargas, objetivando melhorar as condições da classe.

Mesmo sendo um grupo de trabalhadores que contribuiu de veemente para o crescimento da industrialização no país, sabe-se que, no início da profissionalização desta categoria era bastante diferente, pois havia inúmeras questões trabalhistas reivindicadas e a serem conquistadas.

Para falarmos das condições pelas quais passavam os ferroviários de Santa Maria, dentro do ambiente de trabalho, durante o primeiro governo de Getúlio Vargas, é preciso citar que a principal reivindicação era condições mais adequadas para se trabalhar, haja vista os diversos e precários locais de trabalho, sobretudo por não se oferecer uma melhor segurança e infraestrutura para se trabalhar. Na esteira destas reivindicações, os processos trabalhistas foram aumentando e concretizando a luta por direitos.

Vale lembrar que a Justiça do Trabalho fora criada em 2 de maio de 1939, através do Decreto-Lei nº 1.237. Antes da criação da Justiça do Trabalho, mesmo com os ferroviários indo aos tribunais para ser respeitado o devido cumprimento legal das questões ligadas às suas funções, pode-se dizer que era muito mais dificultoso o acesso aos direitos.

A Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), em Santa Maria, na Era Vargas, continha a principal malha ferroviária do estado, estando também entre as principais do Brasil, pois sabe-se que os trens eram o meio pelo qual circulavam muitas mercadorias, assim como era modo fundamental de locomoção para as pessoas.

Com isso, durante o primeiro governo de Getúlio Vargas, a VFRGS fez parte de um projeto mais amplo de industrialização, o que, por sua vez, ampliava o contingente dos trabalhadores ferroviários.

Assim, Santa Maria foi primordial para o crescimento das ferrovias durante o período de 1930-1945 no Rio Grande do Sul.

Sabe-se que Getúlio Vargas tinha como característica o desenvolvimentismo nacional, tendo em vista que, naquele período, a VFRGS era importante motor da economia brasileira. Em decorrência disto, os ferroviários acabaram ampliando sua carga horária de trabalho, contribuindo para que outros serviços da sociedade fossem cumpridos, vivendo, assim, à margem de parte dos direitos trabalhistas, o que será abordado no presente trabalho, a partir do que chamamos “passeio historiográfico” em parte da literatura sobre o tema.

No primeiro capítulo será apresentada a criação da primeira estação ferroviária do mundo, a construção do primeiro trem de carga, os primeiros trabalhadores ferroviários, os quais não detinham direitos trabalhistas. Veremos ainda as principais estações férreas do Brasil e do Rio Grande do Sul. Já o segundo capítulo, falará, com perspectivas históricas, desde a construção da Viação Férrea em Santa Maria, seu surgimento, demonstrando como era o município quando a estação ferroviária foi criada. O terceiro capítulo abordará, as condições de trabalho pelas quais a classe ferroviária passava durante o primeiro governo de Getúlio Vargas, entre 1930-1945, os primeiros direitos trabalhistas conquistados e a forma como a VFRGS agia perante os problemas relatados pelos ferroviários. O quarto capítulo tratará, com pesquisas realizadas no jornal A Razão, de Santa Maria – RS, no Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, das principais greves dos ferroviários, durante 1930-1945, que desencadearam devido às suas assertivas reclamações em detrimento do não cumprimento das questões do labor em que lhes era exigido. E chegando ao fim, o quinto e último capítulo, mostrará como era a Vila Belga (o porquê de sua criação), local onde moravam os trabalhadores da Estação Férrea e como ela está atualmente, abordando ainda o que falta para a Vila Belga ser melhorada, além do plano de revitalização que está sendo discutido.

1. AS VIAS FÉRREAS EM UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA

Neste capítulo, será apresentada a criação da primeira estação ferroviária do mundo, a construção do primeiro trem de carga, os primeiros trabalhadores ferroviários, os quais não detinham direitos trabalhistas. Veremos ainda as principais estações férreas do Brasil e do Rio Grande do Sul, bem como as primeiras organizações dos trabalhadores ferroviários.

1.1 O Surgimento das Viações Férreas no Mundo

Em 21 de fevereiro de 1804, pelas mãos do britânico Richard Trevithick, em Penyardrem, na Gália do Sul, foi construída a primeira máquina deslocável em trilhos de ferro fundido. Depois, em 1814, começou a funcionar a locomotiva de George Stephenson, proprietário da primeira empresa do mundo voltada à construção de locomotivas, chamada *Robert Stephenson and Company*. Essa foi considerada a primeira locomotiva realmente eficaz de tração, utilizada em Killingworth no transporte de carvão (FLÔRES, 2017, p. 33).

Como desdobramento, somente em 1825 aconteceu, pela primeira vez, o transporte de passageiros por trem, na linha Stockton-Darlington, na Inglaterra. Segundo o livro *Trens na Memória*, de João Rodolpho do Amaral Flôres (2017), tendo em vista que a Inglaterra foi a pioneira da Revolução Industrial, também pode-se dizer que muitas das significativas invenções relacionadas ao mundo tecnológico ferroviário tiveram origem entre os ingleses (FLÔRES, 2017, p. 33).

Assim, foram nos países do Império Britânico que as estruturas ferroviárias ganharam força, quando surgiram as linhas férreas, as máquinas a vapor, os vagões e o novo trabalho realizado pelos operários. Ao passar dos anos, também na Inglaterra, criou-se uma rede de linhas que partiam de Londres para o Reino Unido inteiro, com as ferrovias contribuindo para que os ingleses se tornassem o berço do capitalismo em sua fase industrial e as ferrovias chegassem aos outros países europeus, bem como aos demais continentes, com a influência dos ingleses.

Em 1828, a França também passou a contar com ferrovias destinadas ao comércio. Sua linha primordial ligava Saint-Étienne a Andrézieux, porém com tração totalmente mecânica ocorrendo apenas em 1832. Seguiu-se o funcionamento de linhas férreas na Bélgica (1833), na Alemanha (1835), na Itália, na Holanda e na Rússia (1839), na Espanha (1848) e em outros países europeus, entre 1835 e 1850 (FLÔRES, 2017, p. 34).

No livro supracitado, a ferrovia transformou-se em puro modernismo para a época, pois, conforme Harres (1996, p. 111), quando a sociedade foi introduzida na fase de adaptação tecnológica, além de inúmeros serviços, sua composição, em diferentes lugares, contribuiu para transformar e melhorar as relações do mundo, consistindo em mais uma profissão que estava sendo criada, o trabalhador ferroviário. Calvo (1994, p. 12) argumenta que as ferrovias deliberaram “um novo sistema de trabalho, caracterizado por um ritmo intenso, exigindo um novo perfil do trabalhador”.

No trabalho ferroviário, nesse período de dois séculos de sua existência, os trabalhadores conviveram com as mais variadas características em torno da sua profissão. A evolução da categoria observou desde as práticas de semiescravidão até conseguir um padrão de vida mais digno, devido às suas mobilizações, conforme estavam cada vez mais politizados. Atualmente, em diversos países, são encontradas situações laborais de precariedade, mas, por outro lado, nos países desenvolvidos, a situação desses trabalhadores é compatível ao que de mais avançado existe em termos das garantias de legislação trabalhista (FLÔRES, 2017, p. 30).

Assim como acontece em muitos outros setores da economia, postos de trabalho foram sendo eliminados no decorrer dos anos, em decorrência da extinção de certas funções, pois, com o avanço da tecnologia, não mais estavam sendo necessárias. Pode-se dizer que, mesmo com os meios tecnológicos estando mais presentes, houve também uma certa persistência das atividades ferroviárias tradicionais, principalmente em países dependentes da energia do vapor. Também é notável que nos lugares mais desenvolvidos, os processos ferroviários tiveram mudanças colossais (FLÔRES, 2017, p. 30).

Nesse novo feito do processo histórico, em que a economia atingiu um importante destaque, as ferrovias foram peculiarmente vultosas, porque, através delas, ocorreu a interligação terrestre com as vias fluviais e marítimas, colaborando com melhores condições de locomoção, de acordo com a época. Isso se deu pela maior regularidade das transações e pelo papel estratégico de ligação entre o interior dos continentes e as costas marítimas (FLÔRES, 2017, p. 31).

Nas regiões da maior industrialização, o surgimento das ferrovias e dos trens provocou o sentimento de serem elas mais poderosas economicamente. Algo como um complemento daquilo que já as tornavam hegemônicas, isto é, desde que alcançaram o domínio marítimo. Dessa maneira, com as ferrovias, essas nações completariam, à época, ainda sem dispor das tecnologias do transporte aéreo, a alternativa de interação modal, em que os troncos ferroviários facilitaram a ligação com portos secos, fluviais e oceânicos. Exemplos disso tivemos nas vastas malhas ferroviárias construídas e ainda hoje existentes na Inglaterra, na França, na Alemanha e na Itália (FLÔRES, 2017, p. 32).

Uma expressiva malha ferroviária se multiplicou fora da Europa, cujo maior campo de expansão ocorreu nos Estados Unidos, o qual, ao longo dos anos, alcançou uma extensão de 220 mil quilômetros, constituindo-se, assim, no maior sistema ferroviário do mundo. Em 1824, o Coronel John Stevens construiu e fez circular em sua propriedade, em Nova Jersey, uma máquina a vapor. Foi a primeira locomotiva dos Estados Unidos e das Américas. A pioneira construção do país aconteceu em 1827, enquanto os trabalhos de transporte foram iniciados em 1830, cobrindo o trajeto entre Baltimore e Ellicott's Mills, por meio da empresa denominada *Baltimore and Ohio Railroad* (B & O) (FLÔRES, 2017, p. 34).

Para dar conta da implantação de ferrovias e dos equipamentos necessários ao transporte, em 1832, foi inaugurada, na Filadélfia, a fábrica de locomotivas *Baldwin Locomotive Work*, que se transformou na mais importante do mundo. Já em relação às ferrovias transcontinentais estadunidenses, coube a *Pacific Railway*, constituída pela união das empresas *Union Pacific Railroad* e *Central Pacific Railroad*, concluída em 1869, a qual foi considerada decisiva ao progresso do país (FLÔRES, 2017, p. 35).

No extremo do planeta, também surgiram as ferrovias da Rússia, com uma vasta rede ferroviária, estimada em quase 130 mil quilômetros, cuja malha principal partia de Moscou, a qual permitiu o acesso a vários pontos da parte europeia do país. Mas a grande obra ferroviária russa foi a famosa Estrada Transiberiana, iniciada em 1891 e terminada em 1916, com seus 9.289 quilômetros de extensão, ligando Europa e Ásia em seus extremos de Oeste-Leste, partindo de São Petersburgo até chegar em Vladivostock. Ferrovias esta que foi fundamental para integrar os povos da região, dependentes dos trens para auxílio de provimentos e para favorecer as transações comerciais regionais (FLÔRES, 2017, p. 36),

Do México para o Sul do Continente Americano, o transporte ferroviário norteou-se pela ótica dos investimentos europeus que gerassem lucros em curtos espaços de tempo. Esse foi o caso da construção de ferrovias entre zonas de mineração e de áreas florestais, cujos traçados ligavam o interior com os portos do Pacífico e do Atlântico. A primeira ferrovia da América Latina foi inaugurada em 19 de novembro de 1837, em Cuba, ligando La Habana a Güines, enquanto a primordial ferrovia da América do Sul foi construída no Peru, entre 1849 e 1851, num trecho de 14 quilômetros, que ia de Lima a Calero. Um ano depois, em 1852, o Chile inaugurou sua primeira ferrovia (FLÔRES, 2017, p. 40).

Ainda que intenções nacionalistas fossem postas à prova, muitos foram os exemplos dos sistemas ferroviários construídos na América Latina, através do aporte de capitais externos, os quais visavam, prioritariamente, atender os exportadores estrangeiros. Dentre eles, países como o Brasil, Argentina, Uruguai, México e Panamá. Desta maneira, ocorreu com bandeiras de distintos países, como no caso dos estadunidenses, franceses e belgas, mas cujas inversões foram consideradas diminutas, se comparadas às inglesas, até os anos da década de 1920 do século passado (FLÔRES, 2017, p. 40).

1.2 Viação Férrea no Brasil

Em 26 de junho de 1852, foi promulgada uma das mais importantes leis da história ferroviária brasileira, a de nº 641, que trazia normas mais adequadas

e garantias mais sólidas àqueles que viessem a investir no setor. De modo específico, foi uma lei aprovada para atender a demanda de construção de um caminho de ferro, ligando as províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, num empreendimento que seria a origem da Estrada de Ferro Central do Brasil. Essa Lei, entretanto, também deixava espaço para iniciativas da mesma ordem em outras províncias, desde que discutidas e aprovadas no Parlamento (FLÔRES, 2017, p. 56).

A Lei supracitada teve seus contributos na constituição de um mercado de consumo no país, pois se tornou um incentivo à utilização de trabalhadores livres e remunerados por seu labor, como fez o Visconde de Mauá – pioneiro na construção de estradas de ferro no Brasil -, o qual, em seus empreendimentos, não aceitava o trabalho de pessoas escravizadas. Assim, através de seu Edital, publicado em 1852, o Governo Imperial abriu concorrência, pretendendo encontrar interessados pela obra, sem sucesso. Então, em ato seguinte, em 1853, em novo decreto, o Governo transferiu, ao ministro Sérgio Teixeira de Macedo, poderes para agilizar o empreendimento com capitais externos. Ele procurou organizar na Inglaterra uma empresa que pudesse dispor dos recursos necessários ao intento (FLÔRES, 2017, p. 56).

Naquela ocasião, em vista da expansão do sistema de transportes ferroviários no mundo, as discussões sobre a viabilidade e os ajustes técnicos necessários eram o assunto do momento. Os ingleses aconselhavam aos países que estivessem implantando redes ferroviárias que utilizassem a bitola 1.68 ou 1.60 metros, uma bitola considerada larga, pois seriam elas as mais adequadas ao transporte ferroviário. No Brasil usou-se a bitola larga de 1,60m, a qual, por determinação governamental, deveria ser usada, inclusive, em outros trechos ferroviários em construção. Mesmo assim, várias estradas não seguiram esse padrão, por razões de ordem financeira (FLÔRES, 2017, p. 57).

O primeiro passo foi dado e as condições para a construção de ferrovias no país estavam delineadas. Mas os investidores nacionais contavam com poucos recursos para tal. Restava, então, a associação com possíveis capitais estrangeiros. Nesse contexto, na ausência de outros interessados, o empresário Irineu Evangelista de Sousa, sul-rio-grandense que se criou no Rio de Janeiro, foi o responsável pela construção da primeira linha férrea no país, obtida por

concessão da província do Rio de Janeiro, em 27 de abril de 1852, aprovada pelo Decreto do Governo Geral de nº 987, de 12 de junho de 1852 (FLÔRES, 2017, p. 57).

Esse ato concedia, segundo o decreto, “o privilégio exclusivo por 10 anos, para a navegação a vapor entre a Corte e o porto da praia do município da Estrela, em que começou o caminho da estrada de ferro que se propõe a construir, à raiz da serra de Petrópolis, ficando esta autorização sem efeito, caso a estrada não esteja no prazo de dois anos”. Para poder atingir tal objetivo, Irineu Evangelista de Sousa se valeu de amigos que lhe emprestaram parte do recurso necessário à construção (FLÔRES, 2017, p. 58).

A obra em questão ligaria o trajeto da antiga estação Mauá até Fragoso, ao sopé da Serra do Inhomirim, na província do Rio de Janeiro, sem garantia de juros e de qualquer auxílio governamental. Para isso, o empresário organizou a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, sob a direção dos engenheiros ingleses, Guilherme Bragge e Roberto Miligan, do rol dos seus parceiros, financistas estrangeiros. O primeiro trecho de 14,5 km foi inaugurado em 30 de abril de 1854. O início de seus trabalhos se constituiu em acontecimento de maior significação, contando, inclusive, com a presença do Imperador (FLÔRES, 2017, p. 58).

Segundo o *Jornal do Comércio*, em publicação de 1º de maio de 1852, Irineu Evangelista de Sousa, em discurso, afirmou sua crença na expectativa de “civilização”, trazida pelo transporte ferroviário. As ponderações dos jornais cariocas da época dão a dimensão da importância econômica do transporte por ferrovias, cuja a celeridade viria ativar o movimento de circulação dos homens e de mercadorias, facilitando principalmente a nascente indústria e suas linhas de produção (FLÔRES, 2017, p. 59)

Pode-se perceber, nos extratos desses jornais, que a construção de ferrovias, a partir daquela data, significava uma nova fase de progresso, isto é, de modernidade, de maior prosperidade econômica e como meio de promoção moral entre pessoas de diferentes posições sociais. Até mesmo, porque a Legislação vigente exigia trabalhadores assalariados para atuar no setor.

Como primeira concessão fora da região Sudeste, também baseada na Lei nº 641, foi dada a autorização, em 1852, para construção da ferrovia Recife a Água Boa, em Pernambuco, que tinha por propósito dos seus idealizadores ser alongada na direção sul, até encontrar o Rio São Francisco. Foi essa ferrovia a primeira construída no Brasil com capitais ingleses, a partir da inversão de um montante na base de 1.2000.000 libras esterlinas, tendo como garantia de remuneração da ordem de 5% anuais e mais o aporte de 2% garantido pela província de Pernambuco. A partir dessa obra, se tornaram comuns os investimentos de capitais estrangeiros no setor ferroviário brasileiro, alcançando-os praticamente a maioria das concessões (FLÔRES, 2017, p. 62)

Esse empreendimento, por outro lado, serve como amostra, já naquela época, das negociações existentes para concessões e construção de obras de infraestrutura no Brasil. Nesse caso, as ferroviárias, tratadas nos bastidores do poder, envolvendo o Governo Imperial e os arrendatários. Inicialmente o contrato era realizado junto a interessados brasileiros no negócio, geralmente nobres abastados, políticos importantes com assento no Parlamento. Esses, por sua vez, quase que imediatamente repassavam seus contratos para empresas que se formavam no exterior (FLÔRES, 2017, p. 62). Especialmente na Inglaterra, quando reuniam recursos para dar aporte às obras no Brasil, formando, então, as *railway's company*. Portanto, modelo novo de imperialismo econômico, que vinha em substituição às velhas práticas mercantilistas das relações de Estado. Em relação a isso, em contraposição à lógica do desenvolvimento econômico, a ser dimensionado pelos aportes ferroviários, Corgozinho (1989, p. 22) demonstra que a expansão das ferrovias “não se deu no sentido de atender as necessidades econômicas das regiões”.

A autora fez tal observação baseada num relatório da Rede Mineira de Viação que afirmava: “[...] na falta de um plano de viação, previamente organizado, cada qual agia ao sabor de interesses particulares ou regionais, tendo sido construídas dezenas de estradas sem objetivo econômico bem definido”. Como exemplo disso, foi o Decreto nº 411, de 31 julho de 1901, pelo qual a estrada entre Pernambuco e Alagoas foi arrendada à *Great Western of Brazil Railway Company Limited*, empresa que, desde 1873, atuava no Brasil, sendo responsável então pela Estrada de Ferro Recife-Limoeiro. No fim do prazo

estabelecido, na concessão, todas as estradas deveriam reverter para o Estado. Apesar disso, a concessão poderia ser prorrogada, sob a alegação de interesse público (FLÔRES, 2017, p. 63).

Como a maioria dos demais empreendimentos, essa iniciativa no Nordeste acabou sendo deficitária. Mas, como referiu José Ayrosa Galvão (1944), para os governos e para o Estado, o que importava, em longo prazo, era o sentido social da ferrovia, com tentativas de contribuir para o crescimento econômico regional, em áreas de fraco povoamento e de produção incipiente. Entre alguns exemplos disso, a construção da Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras, concedida pela União à Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, em 1895, com uma extensão de apenas 78 quilômetros, cujo número de passageiros-ano não passava de 7.000 (CUNHA, 1909, p. 7-14).

Em 1907, foi iniciada a construção da Estrada de Ferro São Luis a Caxias, com extensão de 393 quilômetros, mas somente concluída em 1921. Seguiram-se outras, como a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e seus 55,3 quilômetros de extensão na linha principal, inaugurada em 1906. No Ceará, o destaque ficou com a Estrada de Ferro de Baturité, de 1873, com sua linha principal alcançando 288 quilômetros, ligando, primordialmente, Fortaleza a Baturité (FLÔRES, 2017, p. 64).

Outras estradas foram concedidas após a Lei nº 641, como a que originou a Estrada Bahia ao Rio São Francisco, na província da Bahia, autorizada pela Lei Geral de 3 de outubro de 1853, outorgada por Joaquim F. A. B. Muniz Barreto, por um período exclusivo de uso de 90 anos. Ferrovia esta que, partindo de Salvador, tinha como destino Juazeiro, na margem direita do Rio São Francisco (FLÔRES, 2017, p. 65).

Além dela, outras companhias foram criadas, a exemplo da Estrada de Ferro Central do Brasil (1875), com seus mais de 350 quilômetros entre a linha principal e ramais e a Estrada de Ferro de Nazareth (1880), ligando Jequié a São Roque, numa extensão de 324 quilômetros, todas na Bahia. Ao longo do tempo, essa malha ferroviária baiana sofreu poucas alterações, em termos de sua expansão, praticamente conservando os seus trajetos pioneiros (FLÔRES, 2017, p. 65).

No Centro-Sul, seguiram-se novas iniciativas de concessões, muitas delas somente efetivadas em obras e serviços no decorrer de décadas. Entre outras, como a do tronco ferroviário na província de São Paulo, ligando o Porto de Santos à Rio Claro, conforme o disposto pela Lei Geral nº 838, de 12 de setembro de 1855; Santos a Jundiaí, pelo Decreto nº 1.759, de 26 de abril de 1856; Jundiaí a Campinas, e de Campinas à Rio Claro, concedida pelo Governo Provincial de São Paulo, em 1º de maio de 1869. Em 1873, foram firmados contratos que deram origem à Companhia Paulista de Estradas de Ferro (FLÔRES, 2017, p. 66).

Passados mais de dez anos da edição da Lei de 1852, ao iniciar a Guerra do Paraguai, o Brasil contava com uma extensão de apenas 646 quilômetros de linhas férreas, distribuídas pelo Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia, Minas Gerais e Pernambuco, províncias que, no seu conjunto, abrangiam uma vasta área geográfica. O número reduzido de quilômetros construídos, até então, justificava a estratégia pensada por Mauá (FLÔRES, 2017, p. 67).

A partir de 1873, conforme o disposto na Lei nº 2.450, de 20 de setembro, foram concedidos novos tipos de incentivos aos empreendedores de ferrovias, como no caso de quantias financeiras oferecidas para cada quilômetro edificado, a partir de recursos externos captados. Em relação à questão do custo de construção, por quilômetro de linha garantido pelo governo brasileiro, foi significativa a opinião do engenheiro Augusto Pestana, diretor da VFRGS, ao avaliar os serviços da *Compagnie Auxiliaire* na construção da linha Santa Maria-Passo Fundo. Segundo ele, péssimas, ocasionando dificuldades ao tráfego, além da conservação ser difícil (FLÔRES, 2017, p. 67).

1.3. Viação Férrea no Rio Grande do Sul

Em que pesem os planos terem sido formatados na época monárquica, o efetivo impulso de concretização da expansão ferroviária no Sul do Brasil foi dado pelos republicanos. Isso veio a acontecer durante as primeiras décadas da República, momento em que o sistema ferroviário nacional foi consolidado.

Nesse sentido, considerando-se o espaço geográfico e as condições históricas do povoamento no extremo meridional do Brasil, a implantação de ferrovias, conforme apresenta Isaia (1983, p. 47), foi parte de uma realidade nacional “bem mais modesta e sossegada, embora tenha sido notória a alteração econômica e social que ela começou a processar”.

Para que se tenha uma compreensão espacial e temporal da ligação ferroviária da região Sudeste com o Sul do Brasil, é necessário distinguir a construção da malha férrea em duas etapas. A primeira aconteceu dentro dos limites territoriais do Rio Grande do Sul, pelo menos na sua concepção mais importante, entre 1875 e 1910. Nesse período, passaram a operar as principais linhas e ramais da província/estado, sendo ligada de Porto Alegre à São Leopoldo, com 34km de expansão. Em 1877, iniciou-se uma construção para ligar uma ferrovia no estado de Leste a Oeste, de Porto Alegre a Uruguaiana. A linha férrea passava por Rio Pardo, Cachoeira, Santa Maria, Cacequi, Alegrete até chegar à Uruguaiana (FLÔRES, 2017, p. 91).

Na Região, o Rio Grande do Sul apresentava uma base econômica assentada nas atividades agrárias, resultantes da ocupação humana espanhola na área Oeste do seu território, e portuguesa na parte Leste, respectivamente desde os séculos XVII e XVIII, cujo sistema de produção era extensivo. As tradicionais práticas campeiras, de manuseio do gado e sua comercialização, vinham desde os tempos do período missioneiro. Os produtos coloniais, para chegar ao centro de consumo, Porto Alegre, precisavam de um transporte mais eficiente (FLÔRES, 2017, p. 93).

As zonas industriais, nesse mesmo século, recém estavam sendo implantadas próximas ou dentro da cidade de Porto Alegre, sendo muitas delas dependentes da produção primária de matérias-primas coloniais. O mesmo se pode dizer de algumas iniciativas nesse sentido em cidades como Pelotas e Rio Grande, já com certo caráter empresarial de uma nascente burguesia sul-riograndense. As empresas de grãos geralmente eram construídas ao lado das estações, a fim de facilitar no transporte de cargas, pois teriam menos custos nas viagens. Chamava-se de Porto Seco, os terminais ferroviários ligados às empresas de grãos (FLÔRES, 2017, p. 93).

Em princípio, há que se considerar uma situação persistente de acomodação na mentalidade das burguesias agrárias sul-rio-grandenses, distantes dos centros pulsantes da política e do capitalismo em expansão, que aconteciam no centro do país, onde a referência era a Corte Imperial. Nessa época, até mesmo a província de São Paulo era incipiente no que tange às bases de ascensão capitalista, situação apenas modificada ao final do século XIX, graças aos resultados econômicos das ações dos imigrantes e do início da industrialização na capital, igualmente favorecidas pelas consequências advindas da rede de ferrovias implantadas (FLÔRES, 2017, p. 93).

Entretanto, o impacto provocado pela implantação de ferrovias no Rio Grande do Sul contribuiu rapidamente para reversão da realidade agrarista pré-capitalista vigente, numa economia perseverante de trocas e de pouca circulação de dinheiro, com conseqüente deficiência na geração de poupança e acúmulo de capitais. A partir do advento ferroviário, mesmo que lento nos primeiros anos, esse sistema de transportes veio a favorecer certo equilíbrio entre os setores primário, comercial e industrial, como pode ser atestado nos estudos sobre a economia sul-rio-grandense na República Velha (FLÔRES, 2017, p. 94).

Ao decorrer dos anos 1880, a sociedade sul-rio-grandense estava polarizada em extremos bem distintos: de um lado, abastados proprietários de terras, e, do outro lado, uma grande massa de trabalhadores rurais dependentes. Conforme Jacques (2000, p. 131), a província possuía uma população estimada de 365 mil pessoas livres e cerca de 66 mil escravizados (18% da população), sendo os maiores municípios Porto Alegre, com 44 mil habitantes; São Leopoldo, com 30 mil habitantes; Santo Antônio da Patrulha, com 24 mil habitantes; Bagé, com 22 mil habitantes; Pelotas, com 21 mil habitantes, e por fim; Rio Grande, com 20 mil habitantes (FLÔRES, 2017, p. 94).

Em relação à decisão política para a implantação de ferrovias no Sul do Brasil, Ransolin (1999, p. 35-36) dá relevância ao fato de apenas para o Rio Grande do Sul ter existido, efetivamente, um plano imperial de viação, o qual tinha por objetivo garantir a conexão da província ao restante do país, bem como manter uma rota comercial terrestre que facilitasse a integração econômica com outras regiões. Portanto, mesmo que as classes dominantes sul-rio-grandenses

desejassem influir na localização dos trechos ferroviários, através de pressões ao governo e aos parlamentares da província, as construções atenderam, principalmente, metas traçadas, há muito tempo, pelas políticas governamentais da Monarquia.

Entretanto, coube ao engenheiro José Ewbank da Câmara, a elaboração de um plano viário, em 1872, o qual foi aprovado pela Assembleia Geral do Império, no ano seguinte, colocando o transporte ferroviário como prioritário para concretizar a ligação da Região Meridional ao restante do Brasil. Nesse plano, já estavam previstas as obras da ferrovia de Porto Alegre até Uruguaiana, que visava o acesso com a fronteira da Argentina. Essa seria, num primeiro momento, a obra mais importante do sistema ferroviário do Sul do Brasil a ser construída, para depois ser ligada a um eixo perpendicular, através de uma ferrovia direcionada ao centro do país (FLÔRES, 2017, p. 95).

Seguiam obras da linha entre Pelotas e Rio Grande, indo para Bagé, com conexão em São Gabriel, pretendendo-se atingir a fronteira uruguaia; outra, iria do Vale do Rio Jacuí, de onde partiria uma linha até o Extremo Nordeste da província, que deveria atingir a região de Vacaria e de lá ter acesso à Santa Catarina (FLÔRES, 2017, p. 95).

Mesmo atendendo as preocupações de ordem estratégica, tais ferrovias, ao serem construídas, facilitariam a proeminência econômica de algumas regiões ligadas às atividades de pecuária, mais ao Sul, ou de agricultura, mais ao Norte e Leste da província. O que, da mesma forma, contemplaria os empresários da área colonial dos rios dos Sinos e Caí, em regiões mais próximas da capital, Porto Alegre. Haveria, portanto, uma atomização econômica na Região e suas interligações se fariam especialmente por meios ferroviários (FLÔRES, 2017, p. 96).

Segundo Dias (1986, p. 31), o projeto de Ewbank da Câmara, denominado de “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província do Rio Grande do Sul”, surgiu como resultante do seu conhecimento prévio da realidade sulina, bem como por ter estudado os traçados e os planos ferroviários dos países da região do Prata. Sua proposta comportava a

necessidade de uma resposta imediata às imposições geopolíticas da segunda metade do século XIX, devido à vulnerabilidade das extensas fronteiras do Brasil.

Nesse projeto, então, destacava-se a questão logística, pela qual São Gabriel e Alegrete possuíam posição privilegiada. São Gabriel, que, no período, era uma referência militar na província, deveria se constituir no polo ferroviário central de ligação entre as ferrovias a serem construídas, através das linhas e ramais que ligariam e/ou partiriam desse entroncamento para Rio Grande, Pelotas, Bagé, Santana do Livramento, Uruguaiana, São Borja, Porto Alegre e o Norte da província, visando a ligação com o centro do país (DIAS, 1986, p. 31).

Seguindo orientações militares, entre outras, as do General Manuel Luís Osório (Marquês do Herval), Ewbank da Câmara projetou o início das obras, a partir de Rio Grande, na chamada “Linha Sul”, percorrendo a estrada férrea, a partir dessa localidade até a fronteira próxima à República do Uruguai; outra denominada “Linha Principal”, que partiria de Porto Alegre em direção ao centro da Província. Porém, entre as autoridades governamentais e militares, havia discordâncias sobre os pontos principais dos trajetos, especialmente naquilo que depois vieram a se constituir como “polos ferroviários” (FLÔRES, 2017, p. 96).

Isso dizia respeito ao ponto central de entroncamento entre as diferentes linhas, já que o general Osório havia sugerido que a cidade de Santa Maria fosse o local escolhido, por estar localizada em área menos vulnerável, distante das fronteiras. Essa, contudo, não era a posição de Ewbank da Câmara assim como do General Manuel Marques de Souza (Conde de Porto Alegre), os quais optavam por São Gabriel, já que no centro da província haveria competição com o transporte fluvial e isso atrairia poucos investimentos à produção (FLÔRES, 2017, p. 97).

Nesse debate, conforme Dias (1986, p. 35-35), outros militares igualmente opinaram, estando entre eles o brigadeiro José Antônio Correia da Câmara (Visconde de Pelotas), Luís Alves de Lima e Silva (Duque de Caxias) e o coronel Deodoro da Fonseca, os quais concordavam com a construção dos troncos “Sul” e “Principal”. As discussões do referido projeto, então, ganharam enlevo na Assembleia Geral do Império.

Os estudos e projetos de Ewbank da Câmara foram, portanto, o marco que impulsionou a construção da rede ferroviária sul-rio-grandense. Da mesma forma, Ewbank pensou a respeito do povoamento do interior do Rio Grande do Sul, ao que se propondo que fosse feito com a contribuição dos imigrantes. Seriam, entre outros, os alemães e italianos os responsáveis pela ocupação econômica dos espaços, ao longo das linhas e, quando necessário, também poderiam ser mobilizados para a defesa das fronteiras. Em parte, assim ocorreu, depois de terem se estabelecido nas áreas coloniais da Serra do Nordeste Sul-Rio-Grandense e no Vale dos rios dos Sinos e Caí (FLÔRES, 2017, p. 98).

Essa penetração foi planejada e autorizada pelo Governo Brasileiro, através de colônias de povoamento. Entre elas, por exemplo, tivemos o caso dos italianos que, em diferentes levas, se fixaram no Rio Grande do Sul, estabelecendo-se, entre outros municípios, no de Santa Maria, em 1877, onde constituíram o 4º Núcleo de Imigração. Do mesmo modo, ocorreu também com eslavos, russos e poloneses, em outras regiões do estado (FLÔRES, 2017, p. 98).

Já os alemães, por terem sido pioneiros na imigração sul-rio-grandense, a partir de 1824, já estavam espalhados por várias localidades da província, dedicando-se com mais intensidade aos trabalhadores de indústria e comércio. Foram esses imigrantes os primeiros trabalhadores das ferrovias construídas na província, destacando-se, principalmente, nos labores que exigiam maior grau de especialização, a exemplo das atividades nas oficinas, produção metalúrgica e condução das composições. Com o tempo, entre outros, também os italianos e poloneses alcançaram grande destaque, quando passaram a atuar nas empresas ferroviárias do Estado (FLÔRES, 2017, p. 98).

Desse modo, parte do contingente do operariado ferroviário sul-rio-grandense passou a ser constituído por imigrantes, formado pelos pioneiros e seus filhos. Esses trabalhadores atuaram, especialmente, na construção das chamadas obras de artes, como pontes e túneis, bem como nas oficinas de reparo e manutenção, como as de Santa Maria, Gravataí, Garibaldi e Rio Grande, onde desempenharam atividades de artífices, em trabalhos de caldeiraria, fundição, carpintaria, eletricidade etc. (FLÔRES, 2017, p. 98).

Há que se referir que havia, entre esses trabalhadores, muitas pessoas de origem afro-brasileira. No início das atividades ferroviárias, ainda constituíam um número reduzido, geralmente oriundos de fazendas localizadas próximas às estradas de ferro. Trabalharam nas atividades consideradas de maior exigência física, como nas de abertura e manutenção de trajetos e linhas. Mas, no decurso do tempo, de acordo com maior possibilidade de estudos e formação profissional, foram galgando postos de maior *status* e obtendo melhores ganhos pecuniários, sendo reconhecidos no meio profissional em igualdade aos seus demais companheiros de labor (FLÔRES, 2017, p. 99).

As áreas ocupadas por imigrantes dinamizaram a economia sul-rio-grandense, provocando, do mesmo modo, muitas discussões na Assembleia Provincial, nos anos 1860 do século XIX, a respeito de novas alternativas para o escoamento da produção das áreas coloniais, em direção ao porto da capital. Visando obter alternativas para dar conta da nova realidade, o presidente João Sertório promulgou a Lei nº 599, de 10 de janeiro de 1867, depois complementada pela Lei nº 685, de 27 de agosto de 1869, normativas que permitiam o governo provincial efetivar providências para a implantação de estradas de ferro (FLÔRES, 2017, p. 100).

Por meio de um termo de contrato, documento que registra o “nascimento ferroviário” no Rio Grande do Sul, coube ao empresário John Mac Ginity construir e explorar a primeira estrada de ferro sul-rio-grandense. A concessão seria por um período de até 70 anos, com garantias de juros de 5% sobre um capital invertido de 2.600 contos de réis, cujo termo foi aditado posteriormente pela Lei nº 745, de 1871, a qual simplificava detalhes da obra e aumentava os juros sobre o capital investido, esse logo reduzido para um valor de 1.800 contos de réis (FLÔRES, 2017, p. 100).

Em 26 de novembro de 1871, foram iniciados, oficialmente, os trabalhos de construção da ferrovia, que passou a ser denominada de Porto Alegre *and* New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited. O primeiro trecho da obra foi inaugurado em 14 de abril de 1874, o qual partia da capital e chegava à São Leopoldo, numa extensão de 33,7 quilômetro. O trecho até Novo Hamburgo estendia-se em mais 9,6 quilômetros, inaugurado em 1º de janeiro de 1876 (FLÔRES, 2017, p. 100).

2. VIAÇÃO FÉRREA EM SANTA MARIA

Neste presente capítulo, será apresentado, com perspectivas históricas, desde a construção da Viação Férrea em Santa Maria, seu surgimento, demonstrando como era o município quando a estação ferroviária foi criada, assim sendo apontada a importância que esta teve para o crescimento e o desenvolvimento local, fazendo surgir mais trabalhadores para a cidade. Pode-se dizer que, sem a vinda dos trens de carga para Santa Maria, muito do que se tem na cidade, principalmente em questão de infraestrutura e empresas não-locais, talvez teriam acontecido com mais demora, comparando com outras regiões do país.

2.1 Surgimento

Em 1884, foram concluídos os trabalhos de assentamento de trilhos no local onde posteriormente foi construída a Estação Ferroviária de Santa Maria. A partir de 1885, então, o trem passou a ser meio de progresso para toda a Região Central do Rio Grande do Sul. Era o novo símbolo de “modernidade” que se deslocava da capital e das áreas coloniais do Nordeste da província, em direção à Depressão Central, Planalto e Campanha Sul-rio-grandense (FLÔRES, 2017, p. 165).

O “moderno”, então, passou a denotar movimento e a integração, sendo que os trens mudaram, radicalmente, o cotidiano das comunidades interioranas e possibilitaram a experimentação de novas atitudes culturais. Enfim, a “era do capital”, da produção diversificada e qualificada, do consumo e das novidades tecnológicas vieram superar, para sempre, o isolamento e as vivências tradicionais da sociedade patriarcal predominante no Rio Grande do Sul até o final do século XIX, que perduram até os dias atuais (FLÔRES, 2017, p. 166).

Contudo, em Santa Maria, tais mudanças serão percebidas no decorrer dos anos, principalmente no meio urbano, enquanto na zona rural do município as carências de infraestrutura persistirão até o final do século XX, seja em vias terrestres, seja na falta de energia, de comunicação ou de serviços de saúde. O

que foi cenário predominante noutras municipalidades do Rio Grande do Sul também ocorreu em Santa Maria. A partir de um acampamento militar, que se consolidou num pequeno povoado, apenas impulsionado pelo trabalho de germânicos, portugueses e escravizados africanos, construiu uma situação que se prolongou praticamente até o início do século XX (FLÔRES, 2017, p. 166).

Santa Maria, que se constituiu no século XX, no maior e mais importante polo das operações ferroviárias do Rio Grande do Sul, em tal contexto histórico e geopolítico, teve sua origem primordial ligada a uma demarcação de limites, como resultado dos acontecimentos europeus, no decorrer do século XVIII. Isso porque, naquele período, portugueses e espanhóis empenhavam-se, cada vez mais, para definir seus territórios na América do Sul. Suas equipes de geógrafos, militares e topógrafos, ao transitarem pelo centro do território do Rio Grande do Sul, escolheram o local onde surgiu Santa Maria como ponto de “acampamento”, numa área de transição entre a zona da Campanha e a Serra Geral, do atual estado sul-rio-grandense (FLÔRES, 2017, p. 167).

Mesmo tendo sido, inicialmente, uma espécie de forte militar, logo depois ocupada por portugueses e alemães, como etnias preponderantes no decorrer do século XIX, até a chegada dos italianos, em 1877, o reconhecimento histórico da cidade somente se deu em função da movimentação gerada pelos trens na primeira metade do século XX. Ferrovias, trens, trabalhadores ferroviários e estrutura operacional da VFRGS, concentradas na localidade, tornaram-se fundamentais. Com isso, houve a inversão de capitais diretos das companhias concessionárias, sob gestão privada ou estatal, bem como indiretos, estes decorrentes das várias empresas que se instalaram no município (FLÔRES, 2017, p. 169).

Então, de uma pequena comuna luso-germânica, que abarcava um reduzido núcleo militar no período do Império, a cidade tornou-se um polo regional ferroviário de referência no Sul do Brasil. No decorrer do tempo, ocorreu o aumento progressivo da sua população, que contou com contribuições de indígenas, militares, escravizados, agricultores, pecuaristas, imigrantes, comerciantes, ferroviários etc. Em diferentes momentos, ficou conhecida, por ser a “cidade ferroviária” (FLÔRES, 2017, p. 169).

2.2 Período da Criação da Viação Férrea de Santa Maria

Após uma fase de crise, devido à Revolução Federalista (1893), que determinou o abandono dos campos na Região Serrana, a recuperação econômica do Norte do Estado aconteceu com a retomada da produção dos ervais e da prospecção de madeira, que acompanhadas da baixa das tarifas do transporte ferroviário que fizeram circular por Santa Maria uma quantidade enorme de pessoas e de produtos, estando entre esses, no dizer de Cunha (1909, p. 415-425): “fazendas, comestíveis e gêneros de estiva; açúcar, farinha de trigo, ferragens, sal, arame para cercas, madeira, materiais de construção diversos gêneros de importação, crina animal, lã, couro, cal [...]”. Já em relação ao trajeto na zona da Depressão Central, entre Porto Alegre e a Região da Campanha, predominava a indústria do charque e seus demais produtos.

O crescimento da cidade passou a exigir, então, algumas obras essenciais das quais não estava aparelhada, como, por exemplo, hospitais para o atendimento da população que a cada ano aumentava. Depois de muitas ações, iniciadas em 1898, no ano de 1903 começou a funcionar o seu primeiro hospital, graças à fundação para esse fim da Sociedade Protetora do Hospital de Caridade, que contou com a ajuda do governo municipal, do povo em geral e até mesmo dos belgas da *Compagnie Auxiliaire*. Devido à benemerência de seu diretor Dr. Gustave Vauthier, a empresa emprestou o montante que faltava para a conclusão da obra, recebendo como contrapartida a prestação de serviços médicos para os servidores da Viação Férrea.

Como lembra Isaia (1983, p. 42), “até meados da década de 40 a vida em Santa Maria girava praticamente ao redor das grandes atividades ferroviárias”, pois,

as enormes oficinas, sempre envoltas em nuvens de fumaça, a chegada e a partida dos trens de passageiros, a fervilhante estação, com seus “*footings*” diários, os vagões de carga arrastados de um canto ao outro no pátio ferroviário, os apitos das locomotivas dentro da noite, o vaivém dos ferroviários que subiam e desciam a Avenida Rio Branco, as greves e passeatas pelo centro da cidade, toda aquela movimentação pesava realmente na vida dos santa-marienses.

A base operacional da VFRGS, em Santa Maria, ocupava a Zona Norte da cidade, o que ainda, em parte, acontece na atualidade. Abrangia um espaço que se prolongava no sentido Leste-Oeste, isto é, do Km 3, da linha para Porto Alegre, até o Km 2, da linha conhecida como “da fronteira”, sendo constituída de armazéns, pátios de manobras, movimento (meio de controle de rotas e deslocamento de trens), carvoaria e lenheira, oficinas, desvios, depósitos e estação central, numa extensão longitudinal que alcançava aproximadamente 5 quilômetros (FLÔRES, 2017, p. 175).

Esse parque ferroviário caracterizava-se pelo intenso dinamismo de suas atividades, as quais transcorriam, ininterruptamente, durante as 24 horas do dia. Somente trens de passageiros eram em número de dez que circulavam na cidade diariamente, entre chegadas e partidas, os quais, juntamente com vários outros de cargas e de lastros (socorro, reparos e manutenção) exigiam permanente atuação dos distintos setores operacionais da Viação Férrea. Apenas nas oficinas de trabalho era por tempo determinado. Assim mesmo, eram comuns os serões que avançavam nas madrugadas e, quando necessário, também o labor se dava aos finais de semana (FLÔRES, 2017, p. 176).

Todas as demandas eram atendidas de pronto, sempre no intuito de não prejudicar os interesses da sociedade que utilizava os trens da VFRGS. Em média, no decorrer dos anos, entre três e quatro mil trabalhadores atuaram nas diferentes atividades do polo ferroviário de Santa Maria. No relatório de 1926 da VFRGS, consta trabalharem nas oficinas da cidade um contingente de 668 pessoas, quando foram reparadas naquele ano 84 locomotivas, 76 carros e 621 vagões em Santa Maria. Na década de 1940, esse número teria saltado para mais de 1.500 trabalhadores atuando nas oficinas, Central e do Km 3, além de outros milhares distribuídos na carvoaria, depósito de locomotivas, armazéns e setores administrativos de comunicação e de tráfego (FLÔRES, 2017, p. 176).

Mensalmente, eram milhares de usuários que acorriam às instalações da Estação Central, para fazer o embarque, desembarque ou para a utilização dos serviços de encomendas. Outros tantos para fazer o “passeio” ou utilizar o restaurante do local. Para dar conta dessa movimentação, centenas de funcionários atendiam os afazeres, como nos serviços de bagagens, depósitos de mercadorias, armazéns, limpeza dos trens e prédios, telegrafia, alimentação,

radiofonia de mensagens, bilheterias, revistaria, manutenção, revisão mecânica dos trens etc. Era uma imensa quantidade de pequenos ou de complexos serviços, cujo bom desempenho dos funcionários significava a garantia de satisfação dos usuários, incluindo-se, principalmente, qualidade, agilidade e segurança (FLÔRES, 2017, p. 178).

Na “cidade ferroviária”, a “estação”, portanto, era a sua principal referência espacial. Segundo o testemunho de Machado (1982, p. 133-134) (FLÔRES, 2017, p. 178), conforme o disposto em suas crônicas no jornal *A Razão*:

naquele tempo, a Gare era inclusive ponto de passeio para as pessoas que desciam a Avenida Rio Branco, nos ônibus abertos da “Central” ou da “Bianchi”, para fazer o “*footing*” na espaçosa e belga gare da Viação Férrea, antes que partisse o noturno para Porto Alegre exatamente às 20h12min, quando nada houvesse que atrasasse o tradicional trem de passageiros. A Gare, era realmente um acontecimento. Um serviço de alto-falantes [...] anunciava produtos e principalmente hotéis da capital [...]. Alojados os passageiros, o Serviço de Alto-Falantes dava uma mensagem de despedidas e boa viagem e o trem partia aos acordes do dobrado “*Anchors Away*” [...] (*apud* FLÔRES, 2017, p. 178).

Por isso, de modo concomitante, nas proximidades da ferrovia, foram instalados serviços de apoio importantes para comodidade, conforto e consumo de usuários que transitavam por Santa Maria. Os que atendiam diretamente os usuários dos trens constituíam a rede hoteleira mais popular, localizada, principalmente, nas Ruas 7 de Setembro, Manoel Ribas e Avenida Rio Branco. Essas vias, pensões, bares, restaurantes e lojas de vestuários e utensílios completavam a oferta de atendimento ao público. Eram, também, vias de permanente movimento de veículos e mercadorias (FLÔRES, 2017, p. 179).

Nesse entorno, a constituição da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea (COOPFER), em 1913, determinou a edificação de inúmeros prédios destinados aos atendimentos dos associados ferroviários, como foram os armazéns, açougues, padaria, fábrica de café e sabão, farmácia, hospital, entidades recreativas e desportivas, além de suas diversas escolas. Era um conjunto comercial que se distribuía no mesmo sentido da ferrovia, ou seja, estava localizado próximo da estação férrea central, das oficinas do Km 3 e nas áreas de depósito do Km 2 (FLÔRES, 2017, p. 180).

Contudo, as estruturas físicas erigidas pela COOPFER de maior repercussão cooperativista e comunitária foram o hospital denominado Casa de Saúde e as Escolas de Arte e Ofícios, masculina e feminina. Da mesma forma, várias outras cidades núcleos e polos ferroviários sul-rio-grandenses receberam investimentos da Cooperativa, especialmente no aporte de armazéns (FLÔRES, 2017, p. 180).

3. PANORAMA DO MUNDO DO TRABALHO PARA A CLASSE FERROVIÁRIA SANTA-MARIENSE

Este capítulo abordará os direitos trabalhistas conquistados pelos ferroviários de Santa Maria, durante a Era Vargas, antes e depois da criação das leis trabalhistas, a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), o Ministério do Trabalho e a forma como atuava a direção da VFRGS perante os problemas que eram relatados pelos trabalhadores da estação. Observa-se que, com o decorrer do tempo, a carga horária desse grupo de operários ficou cada vez maior, em consequência, as condições laborais ficaram mais precarizadas e o trabalho exaustivo, assunto que virá a ser abordado posteriormente.

3.1 Condições de Trabalho dos Ferroviários de Santa Maria (1930-1945)

A partir da década de 1930, com o funcionamento da “Escola Profissional Ferroviária” e A “Escola de Artes e Ofícios”, localizadas em Santa Maria, a VFRGS passou a contar com mão-de-obra considerada de alto nível, cujo grau de escolaridade e competência técnica gerou diferenciação em relação aos demais trabalhadores da rede ferroviária sul-rio-grandense, resultando disso um contingente exigente em termos de valorização profissional (FLÔRES, 2005, p. 162).

Da mesma forma, a atuação do operariado nos depósitos de locomotivas exigia um trabalho permanente em diferentes funções, devido às várias tarefas de manutenção. Tarefas que começavam com o acendedor de fornalhas, elemento vital ao serviço, pois colocava para funcionar as máquinas de tração, completando-se, entre outros, com os lubrificadores e varredores. Contudo, era o espaço de trabalho no qual maquinistas e foguistas despontavam como elementos chaves no funcionamento de todo o sistema ferroviário (FLÔRES, 2005, p. 163).

Já na via permanente, o trabalho era considerado dos mais árduos, superando, inclusive, aqueles realizados junto ao vapor das locomotivas, nas carvoarias e com combustíveis, ou com elementos químicos das oficinas, devido ao envolvimento de ações de abertura dos trajetos em terrenos muitas vezes

com difícil acesso, climas severos, verões escaldantes e invernos longos e rigorosos. Somava-se a isso, a extensão da mudança dos trajetos e os atendimentos de socorro em grandes acidentes e descarrilamentos (FLÔRES, 2005, p. 164).

A exceção dos setores administrativos, o labor ferroviário era considerado um serviço pesado, em função dos equipamentos utilizados, das cargas transportadas e dos riscos de locomoção. Em defluência disso, também possuía uma duração continuada a respeito da movimentação constante dos trens. Nesse sentido, em 1936, uma “Circular”, emitida pela direção da VFRGS, estabeleceu que a duração normal do trabalho deveria integralizar 8 horas, a ser cumprida pelos funcionários dos escritórios, turmas de conservação e construção da via permanente, oficinas, estações principais e, inclusive, pelos telegrafistas (FLÔRES, 2005, p. 173).

Já para os trabalhadores dos trens em geral, seriam 96 horas por “ciclo” de 14 dias. Isto é, em observação à necessidade de serviço continuado acima de 8 horas diárias, sendo o excesso de trabalho compensado por descanso equivalente. Assim, os funcionários que atuavam no movimento dos trens, na tração, lastro, revisão e guarda-fios eram obrigados a cumprir os “ciclos”, mas desde que o trabalho não superasse 16 horas diárias (FLÔRES, 2005, p. 174).

Uma das exceções nos “ciclos” era para a jornada dos guardas, que não podia exceder 12 horas diárias. A outra, em função da atividade ser de confiança do governo ou de chefias imediatas, dizia respeito à alta administração, chefes e ajudantes de departamentos e seções, engenheiros residentes, chefes de depósitos, inspetores e demais pessoas que exercessem funções administrativas e fiscalizadoras, aos quais não se aplicava tal circular (FLÔRES, 2005, p. 174)

Inicialmente, para os ferroviários era previsto um descanso semanal com duração mínima de 24 horas, o que normalmente acontecia nos domingos. Bem como ficava assegurado um descanso de 8 horas entre dois turnos consecutivos de trabalho. Em consequência disso, quando havia a necessidade de serviço extraordinário, o funcionário recebia um adicional de 25% para as duas primeiras horas de trabalho excedente, ou 50% para as duas horas subsequentes e 75%

para as horas restantes. No caso dos trabalhadores da via permanente, o tempo de serviço era contado desde a hora da saída de casa até a hora que cessasse o serviço. Em geral, todos os trabalhadores dispunham de uma hora de intervalo para o almoço, que a exceção dos trabalhadores dos trens, não era contado como trabalho efetivo (FLÔRES, 2005, p. 174).

Em relação aos profissionais “extranumerário”, utilizados com frequência em empreitadas que, geralmente, exigiam número elevado de funcionários, não necessariamente qualificados, estes eram considerados empregos não efetivos. Mesmo se apresentando ao serviço, somente trabalhavam quando fosse necessário. Por tal motivo, recebiam salário correspondente aos dias de efetivo trabalho. Situação que se apresentava como a mais delicada, entre aqueles que prestavam serviços terceirizados para a VFRGS (FLÔRES, 2005, p. 174).

O labor mais difícil de controlar a duração era dos trabalhadores dos trens. Para tanto, a alternativa foi a adoção de uma “caderneta especial”. A fim de registro dos períodos de trabalho, que assinalava o dia e horário da entrada do funcionário no serviço e as anotações sobre seu destino. Como eram comuns os deslocamentos entre trens, bem como aconteciam muitos descarrilamentos e avarias nas composições, esse controle recaía sobre os “chefes dos trens” ou “maquinistas”, enquanto a confiança das chefias em relação às anotações era o que bastava. Os trabalhadores cumpriam, regularmente, suas jornadas de trabalho. Muitos, em função de tarefas essenciais, como era o caso do funcionamento de locomotivas ou reparos em vagões, extrapolavam a jornada habitual (FLÔRES, 2005, p. 175).

Como eram frequentes os acidentes nos serviços realizados com maior intensidade nas oficinas e no tráfego, a VFRGS procurou atenuar esse problema, o qual, além de afetar a saúde dos funcionários, provocava prejuízos financeiros e operacionais à empresa. Somente em 1919 foi promulgada a primeira lei no país a respeito de acidentes de trabalho, através do Decreto Legislativo nº 3.724, de 15 de janeiro de 1919. Na verdade, somente os prejuízos que acarretavam às concessionárias eram levados em consideração, pois os resultados contábeis eram prioritários, mesmo esses trabalhadores executando em seu labor tarefas insalubres e de muito risco. Comprovação disso está quando o trabalhador era

afetado por motivo de acidentes, sendo que, na maior parte das vezes, era demitido (FLÔRES, 2005, p. 176).

Somente a partir dos anos 1920, no contexto dos acontecimentos da “questão social” que afligia o proletariado brasileiro, os ferroviários sul-rio-grandenses passaram a contar com melhores condições de trabalho e tiveram acesso às garantias de atendimentos clínicos e de previdência. Mesmo assim, seguindo os rigores da orientação do Governo do Rio Grande do Sul, as administrações da VFRGS continuaram a responsabilizar seus servidores pelos acidentes no âmbito operacional da empresa. Nem mesmo as iniciativas do “Serviço Social” da VFRGS, que procurava, anualmente, levantar os problemas que mais afetavam seus servidores aconteceram por benevolência. Nelas estavam incutidos os objetivos do país de contar com trabalhadores em perfeita sanidade física e mental. Assim, saudáveis, poderiam se dedicar com mais afinco ao labor ferroviário (FLÔRES, 2005, p. 176).

Em 1937 foi emitida uma “Circular” que assegurava textualmente:

- Todo o empregado vítima de acidente de trabalho tem direito à assistência médica, farmacêutica e hospitalar gratuitamente, até o máximo de um ano, correndo por conta da Viação Férrea as respectivas despesas.
- A assistência médica (...), será prestada pelos médicos da Caixa de Aposentadoria e Pensões que farão a requisição dos preparados farmacêuticos que se tornarem precisos e solicitarão a esta Diretoria autorização para internamentos nos hospitais, quando for o caso.
- Todo o empregado afastado do serviço por acidente de trabalho, tem direito a perceber, até o máximo de um ano duas terças partes dos seus vencimentos.
- Sempre que durar mais de um ano a incapacidade do empregado, será a mesma considerada permanente, parcial ou total, cabendo-lhe indenização de acordo com a lei.
- Da indenização a ser paga, devem ser deduzidas as importâncias já despendidas com o ferido, em folhas de vencimentos, durante o período que esteve afastado do serviço. (FLÔRES, 2005, p. 177)

Considerando-se os dados de 1947, apresentados pela VFRGS (Relatório de 1947, p. 292), o resumo estatístico de acidentes sofridos pelos servidores da empresa apresentava entre outros: guarda-freios, com 46,9%; operários, com 43,3%; foguistas, com 42,1%; manuais, com 41% e; artífices, com 38,3%. Já os locais de serviço e partes do corpo afetadas, onde ocorriam tais acidentes, a maior proporção acontecia nas oficinas, sendo mais afetados os olhos, os pés e

o tórax, na via permanente das mãos, e nos armazéns o abdômen dos trabalhadores (FLÔRES, 2005, p. 179)

Numa época em que já haviam evoluído os processos de trabalho na VFRGS, com modernização de equipamentos e estabelecidas algumas medidas de prevenção, situação totalmente oposta àquela dos anos iniciais de serviço ferroviário no Brasil, nota-se que ainda eram elevados esses eventos no meio profissional sul-rio-grandense. Poucas vezes os ferroviários demonstraram atitudes de contestação às condições de trabalho. (FLÔRES, 2005, p. 179).

Entre outras situações que afetavam o quadro de pessoal permanente da VFRGS, estavam as medidas de contratação, concursos, redução e dispensa, as quais ganharam nova dimensão a partir dos anos 1930. Até então, era comum a contratação ou demissão de funcionários em função das necessidades de serviço, ou para equilibrar o orçamento da empresa. Essa prática começou ainda no tempo da *Compagnie Auxiliaire*. Até então, não era conhecido o contrato de trabalho com garantias legais, cabendo ao empregador aceitar e demitir oralmente o trabalhador (FLÔRES, 2005, p. 179),

Nesse caso, sem qualquer tipo de indenização. Muito menos havia descanso semanal ou férias remuneradas, ou pagamento quando o trabalhador era acometido por enfermidades. Em geral, esses procedimentos eram comuns entre os empregadores, atingindo, da mesma forma, os operários das empresas ferroviárias. Situação que foi modificada em 1935, com a aprovação de normas de regulação sobre a duração de serviço (FLÔRES, 2005, p. 180).

Em 1939, em função da crise mundial, a procura dos serviços da VFRGS diminuiu, assim como os orçamentos estadual e nacional também sofreram com a baixa na arrecadação de impostos. Nesse sentido, medidas de contenção de despesas foram adotadas na empresa. Entre elas, a supressão de horários de trens, como forma de economia, além da extinção de turmas extraordinárias de serviços e o não preenchimento de vagas. A gravidade daquele momento impedia compras no exterior, fazendo com que a empresa reaproveitasse materiais, como aconteceu com os pontilhões e outros equipamentos antigos, utilizados ainda na época da *Auxiliaire* (FLÔRES, 2005, p. 182).

Na mesma fase de contenções, a direção da VFRGS, através de uma “Circular” de 1937, liberou a contratação de funcionários para certas funções, sem que para isso houvesse a necessária autorização da diretoria. Isso poderia ocorrer diretamente por intenção das chefias imediatas, visando o preenchimento de vagas de operários, em geral maquinistas, foguistas, ajudantes de foguistas, feitores, imediatos e “turmeiros” para a 4ª divisão, além de serventes. Conforme o disposto na referida “Circular”, além da preocupação da reposição rápida de pessoal, daqueles considerados vitais à continuidade dos serviços, como eram os funcionários elencados anteriormente, havia certa liberdade para contratação maior que aquela das épocas de dispensas (FLÔRES, 2005, p. 182).

3.2 Como Eram Tratadas as Condições de Trabalho dos Ferroviários em Santa Maria durante a Era Vargas (1930-1945)

Por muitos anos, na Câmara de Vereadores de Santa Maria, aconteceram discussões sobre várias questões funcionais da Viação Férrea. Local de grande repercussão dos acontecimentos ferroviários, especialmente no que dizia respeito ao operariado, isso se dava quando eram demitidos ou transferidos servidores, ou pelo desrespeito da empresa aos direitos da classe. Exemplo disso foi a repercussão causada pelos chamados “revisteiros” que atuavam nos trens de passageiros (FLÔRES, 2005, p. 182).

Eram servidores originalmente contratados pela COOPFER, mas que, em função de ser um serviço deficitário, com custo elevado para manutenção do pessoal, deveriam ser demitidos. Para resolver o caso, se comprometeu a VFRGS em dividir os custos com a COOPFER. Passado algum tempo, a VFRGS não cumpriu o acertado, situação que demandou grandes prejuízos para a COOPFER e indisposição do seu quadro de associados em relação à empresa ferroviária (FLÔRES, 2005, p. 182).

Outras questões debatidas no âmbito do parlamento santa-mariense referiam-se aos “quadros de pessoal” em implantação na VFRGS, leis ferroviárias discutidas e aprovadas em âmbito estadual e federal, ocasiões em que os vereadores faziam uma série de “apelos” para a aprovação do benefício.

Da mesma forma, eram veementes as críticas em relação aos pagamentos de vantagem em atraso ou dos salários mensais (FLÔRES, 2005, p. 183).

Mas, o que mais gerava debates entre os parlamentares do município, eram as demissões dos funcionários. Algumas consideradas “indignas”, como a das “pracinhas”, no contexto da Segunda Guerra Mundial, não sendo readmitidos pela VFRGS. A alegação de excesso de pessoal gerou demissões sumárias, mesmo tendo estes funcionários deixado o serviço por terem sido convocados para a defesa do país no exterior. Da mesma forma, o mesmo acontecia com os funcionários acidentados em serviço, que acabavam perdendo uma série de vantagens, por estarem temporária ou permanentemente impossibilitados de trabalhar (FLÔRES, 2005, p. 183).

Eram afetados outros trabalhadores, tais quais os diaristas e carregadores de estação, esses últimos conhecidos como “mensageiros”. Constituíam o serviço de carregamento de bagagens uma atividade terceirizada, o qual a VFRGS licitava, anualmente, junto aos interessados. Porém, os trabalhadores eram obrigados a pagar ao “empresário” ganhador da licitação uma quantia mensal, na época, considerado pelos “mensageiros”, como “verdadeiro absurdo” (FLÔRES, 2005, p. 183).

Além das questões funcionais, as quais abrangiam tantos cargos e funções na VFRGS, também havia uma indefinição acerca da condição legal do trabalhador, até 1934, isto é, se o grupo profissional estava ou não enquadrado como servidores do Estado, em função da estatização a partir de 1920. Numa avaliação preliminar, a Diretoria da VFRGS, examinando a Legislação, definiu que os ferroviários não eram funcionários públicos. Mas, após a análise do parecer técnico do Consultor Jurídico da Secretaria das Obras Públicas do Rio Grande do Sul, a posição foi reformulada, passando estes trabalhadores a serem enquadrados como tal, ficando sujeitos aos estatutos do funcionalismo estadual (FLÔRES, 2005, p. 184).

Em 1940, também como medida de racionalização administrativa e adequações salariais, o Conselho Administrativo da VFRGS começou a estudar uma implantação de um novo Quadro de Pessoal. Entre as muitas determinações, estavam, por exemplo, a unificação das funções, como no caso

do “Agente da Estação” às duas outras, “Agente de Classe Especial” e “Agente de Classe”; ou apenas como “Conferentes” os “Conferentes de Classe Especial” e os de “Classe” e “Auxiliares”, acrescentando os “Praticantes de Conferentes” (FLÔRES, 2005, p. 185).

Considerando-se o documento legal que determinou tais alterações, nota-se que, para uma mesma função, havia duas, três ou mais classificações, com diferenças mínimas de salários, sendo praticamente iguais às obrigações entre todas elas. Esse formato deixava evidente a estrutura piramidal de poder existente entre funções, fato gerador de disputas entre os trabalhadores. O novo quadro, antecedido por uma “reforma geral da administração” da ferrovia, entre outras medidas, implantou o Serviço *Hollerith*. Este sistema possibilitava agrupar o pessoal por vencimento, por cargo e vencimento, por divisão, cargo e vencimento etc. Mesmo assim, existiam 297 vencimentos distintos e 285 cargos diversos (FLÔRES, 2005, p. 185).

Em 1941, estavam lotados com servidores efetivos na VFRGS 14.515 trabalhadores. Desse total, 1.720 recebiam gratificações adicionais do tempo de serviço, respectivamente de 15% (15 anos de trabalho), 545 recebiam 20% (20 anos de trabalho) e 311 funcionários 25% (25 anos de trabalho). Esses números, sem considerar os trabalhadores extranumerários, demonstram que aproximadamente 80% da força laboral da VFRGS era constituída, naquele momento, por funcionários com menos de 20 anos de serviço (FLÔRES, 2005, p. 186)

Seguindo regulamentação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), a reforma de 1941 propiciou a visualização de um quadro nítido sobre a situação da empresa. A apresentação dos vencimentos em colunas máximo e mínimo para cada classe, permitiu a introdução de novas vantagens, como o abono familiar e as gratificações por funções, sem que fossem mantidas determinadas diferenças discrepantes de remuneração. O abono familiar, por exemplo, passou a ser pago àqueles ferroviários que tivessem encargos de família e que recebessem menos de mil cruzeiros mensais, sendo proporcional ao número de filhos. Também os ocupantes de funções de direção, confiança ou de responsabilidade passaram a receber uma gratificação além dos seus vencimentos enquanto a exercessem (FLÔRES, 2005, p. 186).

As novas medidas passaram a vigorar somente em 1943, quando houve a redução de 297 tipos de vencimentos para 37 padrões efetivos. Da mesma forma, foi propiciada aos servidores a ascensão de um quadro parcial para outro, do que resultou um aumento geral de vencimentos, que para os solteiros não baixou de 10%. Nesse ano, para se ter uma ideia do número de trabalhadores na VFRGS, o quadro demonstrava haver 53 diplomados, sendo 47 engenheiros, 157 empregados auxiliares de administração superior (54 técnicos e 103 administrativos); 778 empregados em escritórios; 2.511 empregados como pessoal de estação; 2.713 empregados como pessoal dos trens; 4.319 empregados do pessoal de linha e 1.677 empregados suplementares (extranumerário) (FLÔRES, 2005, p. 187).

Reconhecendo que o quadro ainda não era o ideal, em 1944, a direção da VFRGS nomeou uma comissão para elaborar o “Estatuto dos Empregados da Viação Férrea”. Coube a tarefa de presidir tal comissão ao Chefe do Departamento de Pessoal, Engenheiro Átilla do Amaral, que no ano seguinte, quando da apresentação de suas “Considerações Finais”, ponderou-se que “de sua missão, estudou vários problemas relacionados com o bem-estar da família ferroviária” (FLÔRES, 2005, p. 187).

As mudanças no quadro eram muito mais propositivas de cunho social, do que efetivamente para enxugar funções, adequando-as às dificuldades econômicas daquela época. Isso é perceptível pelas seguintes sugestões emitidas por Átilla do Amaral: aumento do abono familiar; construção de casas pela Viação Férrea, nos pontos mais necessários da Rede (para facilitar o acesso ao trabalho); distribuição de marmitas térmicas aos trabalhadores de trem e criação de refeitórios para operários das oficinas (proposta de Cr\$1,50 o valor de cada refeição) (FLÔRES, 2005, p. 187).

Independente de avanços, no quesito de consideração profissional aos servidores da VFRGS, tais medidas ignoravam as reais necessidades de recomposição dos salários, minimamente nos patamares compatíveis. De modo paralelo à evolução das diferentes situações que envolveram a prática do mundo do trabalho na VFRGS, os ferroviários se valeram das experiências que compartilharam com outros segmentos do movimento operário sul-rio-

grandense. Dessa vivência, puseram em evidência suas ideias como forma de resistência aos rigores vividos na profissão (FLÔRES, 2005, p. 188).

4. AS GREVES COMO INSTRUMENTO DE LUTAS PELOS FERROVIÁRIOS

Neste capítulo, serão tratadas as principais greves dos ferroviários, do município de Santa Maria, durante a Era Vargas (1930-1945). Mesmo a cidade santa-mariense sendo o centro da ferrovia do Rio Grande do Sul, haviam muitas contestações dos ferroviários às autoridades da Viação Férrea, em relação aos encargos que não lhes eram pagos, os quais tinham direitos. Como se sabe, muitas das conquistas que os trabalhadores conseguiram, no ambiente de trabalho, foram oriundas de muitas mobilizações, tendo um papel significativo nas mudanças que ocorreram, e com os ferroviários não seria diferente. Essas greves tinham como objetivo garantir melhorias e realizar mudanças trabalhistas, pois, em muitos serviços, tinham riscos para suas seguranças.

4.1 Greve de 1936

Na edição de 10 de fevereiro de 1936, do jornal *A Razão*, mostrou-se que ocorreu uma greve com cerca de mil ferroviários presentes, interrompendo, na tarde daquele sábado, as oficinas que a Viação Férrea mantinha no Km 3. De acordo com a reportagem, os grevistas afirmavam que estavam protestando contra o não pagamento da gratificação do grupo, em 1935, também protestando pela diminuição de horas de trabalho semanais, exigindo que fosse para 8 horas.

No início da greve, contavam-se com poucos trabalhadores, mais precisamente 70 manifestantes aderindo à manifestação. Após circular notícias de que protestantes estavam sendo presos, começou-se a aumentar a indignação popular perante o ocorrido, passando a crescer a participação no protesto.

O jornal supracitado conseguiu colher informações de que apenas mais de 100 ferroviários compareceram ao trabalho nas “Oficinas Grandes”, as quais ficavam poucos metros além da estação local, e onde trabalhavam cerca de 600 trabalhadores.

Nas oficinas do Quilômetro 3 compareceram, pela manhã, 240 ferroviários e à tarde, os presentes não foi para além de 50. Sendo para mais de 400 que lá trabalhavam e tendo comparecido apenas 50, verificou-se, portanto, a falta de mais de 350 ferroviários ao serviço, por terem aderido à greve. Somados esses 350, com os 550 da “Oficina Grande”, tiveram-se 900 grevistas. Nos depósitos, cerca de 70 trabalhadores não foram trabalhar pela tarde anterior. Ainda em outras seções verificaram-se a falta de funcionários, embora em pequeno número. Apesar de numerosos, constatou-se, pelo jornal *A Razão*, que a greve obteve um caráter pacífico e respeitoso, não sendo registrado qualquer ato de violência por parte dos manifestantes. Muitos dos grevistas ouvidos pela reportagem, afirmaram que além de serem justos os protestos, não podiam deixar de ser solidários com os seus companheiros, que afrontando todas as consequências, manifestaram-se nas oficinas do Km 1 e do Km 3.

Durante grande parte do dia, os grevistas, em grande número, permaneceram espalhados pela cidade, nos cafés, nas praças públicas, discutindo os motivos que os levaram a assumir tal atitude. Pode-se dizer, também, que, de acordo com os registros, cerca de 50 ferroviários foram presos por participarem da greve e sendo transferidos para presídios de Porto Alegre. Tais prisões foram feitas por determinação superior. Pelo que consta, na edição de 12 de fevereiro de 1936, não haviam ocorrido incidentes que viessem a justificar esta atitude por parte do poder policial.

Segundo o jornal *A Razão*, todo o Estado estava com os olhos voltados para a greve dos ferroviários santa-marienses e esperando que se encontrassem soluções. Devido a isso, uma comissão de ferroviários grevistas entendeu-se com diversos advogados da cidade, aos quais delegou poderes para positivar junto ao engenheiro Celso Pantoja, diretor da VFRGS, as suas pretensões.

Viu-se, também, a participação de um grupo de mulheres, esposas dos ferroviários, na altura da Ponte Seca, linha de Porto Alegre, acenando com lenços e fazendo sons com latas, procurando chamar pessoas que aderissem à greve. Em detrimento desta manifestação, houve uma tentativa de entrevistar os participantes do ato, mas com certa dificuldade, de acordo com relato de *A Razão*, desconfiando-se da situação.

Para tratar da greve, tiveram reunião com Celso Pantoja, levando-se em consideração o momento delicado em que se passavam, os ferroviários os quais levantaram alguns pontos de vista, pontuando alguns itens de acordo com *A Razão* e o próprio Celso Pantoja. As questões mais importantes levantadas pelo grupo foram a liberdade imediata para todos os ferroviários presos, o estabelecimento imediato de oito horas de trabalho diário e o pagamento da gratificação. À sessão, compareceu-se cerca de mil ferroviários.

O resultado da reunião foi verdadeiramente significativo para os ferroviários, pondo em consideração as falas do diretor ferroviário. Nas palavras de Celso Pantoja, que atendeu prontamente os pedidos da classe, agitando, por conseguinte o grupo: “A Viação Férrea está disposta a estudar com boa vontade os itens que lhe forem apresentados pelos grevistas, por intermédio da comissão de advogados, desde que os paredistas retornem ao trabalho”. Foi essa a preliminar apresentada por Pantoja para um entendimento com os grevistas. O coronel Anibal Barão, comandante da Brigada Militar, também esteve presente, o qual, segundo *A Razão*, estava “demonstrando a máxima boa vontade na solução pacífica da greve”.

Os ferroviários santa-marienses entregaram a defesa de sua causa aos advogados Camerino de Oliveira, Fabio de Moraes, Vinicio Segala e Augusto Mena Barreto, os quais entraram em atividade no sentido de solucionar, de acordo com *A Razão*, na edição de 13 de fevereiro de 1936, “o impasse criado com o abandono do trabalho por parte dos paredistas”. Os quatro advogados, acima referidos, logo que receberam a incumbência dos grevistas de advogarem a causa destes, avistaram-se com o coronel em questão.

Numa reunião realizada no Clube 21 de Abril, à meia noite de 12 de fevereiro de 1936, com a presença de centenas de ferroviários e da Comissão que representava o Rotari Clube, foi realizado o acordo para que os grevistas retornassem ao trabalho. Estes aceitaram a proposta feita pelo general Flores da Cunha, governador do Rio Grande do Sul: pagamento de 50% da gratificação de 1935, ficando os restantes 50% para serem estudados pela Assembleia Legislativa; oito horas de trabalho; o governador analisara a proposta de aumento de vencimento que os ferroviários encaminhariam à Assembleia; liberdade imediata de todos os grevistas que estivessem presos. No dia seguinte,

os ferroviários voltavam ao trabalho, normalizando-se os serviços da Viação Férrea.

Em 18 de fevereiro de 1936, na edição de *A Razão*, noticiou-se que regressavam os grevistas que haviam sido levados presos para Porto Alegre. Entre as presenças presas figuraram Otacílio Charão, ferroviário afro-brasileiro, Dorival Godoy, Horticônio Silva, Orivaldo Machado, Pedro Gonçalves, Janet Menezes, Mario Tusa, Guilherme Sá e Francisco Achuti, os quais foram acusados como cabeças do movimento. Esses nove ferroviários seguiram escoltados por 18 praças da Brigada Militar, ao mando de um oficial. Na estação, desembarcaram, sem dizerem sequer uma palavra. Em consequência de um dos itens do acordo, o qual estabelecia a liberdade imediata de todos os presos, foram eles, logo após o término da greve, libertados, regressando para o trabalho noturno da Viação Férrea.

Em decorrência da greve, em 4 de março de 1936, foi publicada uma carta agradecendo os serviços prestados de Thimoteo da Silva Bueno, substituindo Octacilio Charão, por ocasião de ter participado dos protestos. Charão foi transferido da Viação Férrea de Santa Maria, mesmo tendo a confiança de seus colegas ferroviários para liderar as Oficinas do Km 3. Ele seria o principal líder ferroviário, que foi forçado a trocar de cidade, indo então, para Rio Grande. Após esta notícia chegar aos ouvidos dos ferroviários, grupos iniciaram um movimento, pedindo a permanência de Charão nas oficinas locais, sendo instalada uma comissão de ferroviários insatisfeitos com a decisão, o que não surtiu efeito e, sendo assim, continuada a transferência deste membro importante da classe.

4.2 Greve de 1945

Em 5 de abril de 1945, nas oficinas da Viação, irrompeu 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 cidade (*A Razão*, 6, abr. 1945, p. 4) (JOBIM, 2010) noticiavam que “toda a rede ferroviária aderiu ao movimento”, demonstrando que

o apoio a mobilização de 1945 foi maciço, o que denota a grande articulação e organização por parte da classe.

É de se levar em consideração que 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 Assembleia Geral, quase sempre realizada em Santa Maria. Depois de aprovada e encaminhada a carta de exigências, buscava-se a solidariedade dos 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.

No Brasil, como já é sabido, o Estado Novo, justificado pelo falso Plano Cohen, legalizou a Ditadura que o País já vivia, na prática, desde 1935, quando aconteceu a Insurreição Nacional-Libertadora. Seguida de intensa repressão, com a criação do Estado de Sítio, seguido do Estado de Guerra, juntamente com o Tribunal de Segurança Nacional (TSN) e a Comissão Nacional de Repressão ao Comunismo (CNRC). A partir daí, as liberdades políticas foram restritas, os partidos extintos e os sindicatos ainda mais atrelados ao Ministério do Trabalho (CARONE, 1991, p. 309) (JOBIM, 2010). 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 gado pararam de trafegar. A fim de evitar prejuízos, os animais acabaram sendo descarregados (*A Razão*, 6 abr, 1945, p. 2). 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.

Depois de receber o telegrama dos ferroviários, tenente-coronel José Diogo Brochado da Rocha, diretor da VFRGS, solicitou que uma comissão de grevistas, devidamente credenciada, fosse para Porto Alegre, com objetivo 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. Em 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 de trem.

De modo geral, as greves ferroviárias sempre tiveram grande apoio popular em Santa Maria, pois sendo a cidade um polo da Viação Férrea no Estado, como já citado anteriormente, muitos moradores possuíam algum familiar que trabalhava na empresa. Para se ter uma ideia, outras categorias da cidade também davam apoio à categoria, que, para eles, era denominada como “homens de aço” (JOBIM, 2010). Entre as outras categorias que declararam apoio, estavam o Sindicato dos Gráficos, o Sindicato dos Empregados no Comércio, o Sindicato dos Empregados em Hotéis e Similares, o Sindicato dos Bancários, o Sindicato da Associação Profissional dos Trabalhadores na Construção Civil, o Sindicato dos Panificadores, o Sindicato da União Beneficente dos Choferes, o Grêmio Castro Alves, a Loja Maçônica e o jornal *Vento Norte*.

Deve-se destacar que não só as categorias declararam apoio, mas como também enviaram um telegrama destinado aos ferroviários, com os seguintes dizeres:

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 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! (*A Razão*, 6 abr. 1945, p. 2).

No princípio, as exigências feitas pelos ferroviários, durante a greve de 1945, eram vinte e cinco (*A Razão*, 6 abr. 1945, p. 2). Restringindo-se, após as

primeiras negociações, a apenas sete, serão somente estes destacados, pois eram os mais importantes:

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 vencimento 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.-00,00.
4. Retorno aos cargos e sedes dos ferroviários que foram afastados do serviço como denunciantes dos simpatizantes do Eixo.
5. Definir a situação dos ferroviários como funcionários estaduais ou federais.
6. Elevação da faixa de padrão de Cr\$50,00 para Cr\$100,00.
7. Os ferroviários não retornarão ao serviço, em hipótese alguma enquanto não forem concretizadas as aspirações gerais acima enumerada. (JOBIM, 2010)

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 deles, permaneceriam em greve. Após a reunião, todos foram até o largo da Viação Férrea, quando Brochado da Rocha fez um pronunciamento:

É preciso que considereis a gravidade de vossas responsabilidades. 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 volte a tranquilidade a todos os lares brasileiros. (*A Razão*, 7 abr. 1945, p. 4)

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 da 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 contratar o interventor do estado, Ernesto Dorneles. A essa altura, o prefeito da cidade, Miguel Meirelles, já havia recebido um telegrama do interventor.

Três dias depois de iniciado o movimento grevista, 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, 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 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.

Deroci Giacomo da Silva foi até a multidão, dizendo 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, caso contrário, renunciaria. Afirmou ainda: “quando 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, sendo que, para aqueles que pretendiam dar continuidade à greve, pediu que ficassem parados no mesmo lugar. Mario

Donineli, antes da movimentação, expressou que, independentemente da posição adotada, 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 (edição de 8 abr. 1945, p. 6). Deroci Giacomo da Silva subiu até onde estava o tenente-coronel e lhe comunicou que aquela multidão de ferroviários vinha ao seu encontro, a fim de lhe demonstrar a confiança que nele depositavam.

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 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, a greve de 1945 contribuiu, decisivamente, ao lado de outros movimentos, para a derrubada definitiva da ditadura do Estado Novo no Brasil.

Como defende a historiadora Glaucia Vieira Ramos Konrad, na prática, “o movimento dos ferroviários de 1945 conquistou a retomada do direito de greve para a categoria”, sendo que “as greves das décadas de 1950 e 1960 mostrariam o quanto isso foi valioso para a categoria, não se cumprindo o que pedira Brochado da Rocha: o ‘definitivo esquecimento’ do movimento grevista (2006, p. 281).

5. COMO AS MUDANÇAS NA FERROVIA AFETARAM SUA CONTINUIDADE

Neste capítulo, será apresentado, em uma perspectiva histórica, a forma como se deu a privatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que outrora foi uma grande empresa estatal, vital para o desenvolvimento das ferrovias, enquanto perdurou o financiamento público dos recursos de manutenção, principalmente dos trens de carga, tendo em vista o tamanho da importância que era dada as viações férreas pelo Brasil afora.

5.1 A Privatização e a Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA)

No setor ferroviário, durante o Império, as políticas governamentais repassaram à iniciativa privada às obrigações de criar uma vasta malha férrea no país, fato que alcançou as primeiras décadas da República. Com a crise econômica mundial provocada, primeiramente, pela Grande Guerra de 1914 a 1918, e a retração de investimentos internacionais, isto fez com que o Governo Federal repassasse aos estados da Federação a administração das várias empresas privadas, que após foram unificadas em autarquias estaduais, quando surgiram as “redes ferroviárias” (FLÔRES, 2009, p. 305).

Esse também foi o destino da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, unificada numa autarquia única. Entretanto, a evolução da atuação de cada rede, em especial da prestação de serviços de cargas e transporte de passageiros, dependeu de ações pontuais de cada governo estadual e das articulações destes com o Governo Federal (FLÔRES, 2009, p. 305).

Nesse caso, a política de modernização dos serviços não foi acompanhada, nas mesmas proporções, dos investimentos necessários. Se a implantação de rodovias começou a suprir demandas até então respondidas pelos serviços ferroviários, as decisões governamentais foram no sentido de, paulatinamente, desativar linhas e ramais considerados deficitários, bem como deixar de fazer investimentos nos terminais de carga e descarga. Como expõe Silveira (1998, p. 75-77), somente no Rio Grande do Sul, em 1930, haviam utilizado a ferrovia aproximadamente 1,9 milhão de passageiros.

Paradoxalmente, sessenta anos depois, em 1989, em todo o Brasil apenas 276 mil pessoas foram transportadas (FLÔRES, 2009, p. 305)

Ainda, conforme o autor, em 1954, existiam 37 mil quilômetros de linhas em operação em todo o país e apenas 1,2 mil quilômetros de rodovias. No início de 2000, já existiam mais de 115 mil quilômetros de estradas rodoviárias, enquanto as ferrovias contavam com menos de 22 mil quilômetros.

Contudo, dados de investimentos no setor, deixam à mostra as reais intenções governamentais, se tornando como referência o período de 1980 a 1990. Nessa década, enquanto as ferrovias receberam 11,5% de verbas orçadas, as rodovias alcançaram o percentual de 76,5%, e durante o Governo de Fernando Collor de Mello alcançaram 83%, enquanto para as ferrovias coube 8% (FLÔRES, 2009, p. 306).

Com isso, em efeito cascata, a reposição de equipamentos passou a ser feita do modo conta-gotas, e boa parte dos equipamentos deixados ao tempo para virar sucata. No outro extremo, a necessidade de servidores passava a ser menor, não havendo a recomposição das saídas por aposentadoria, ou outras por diversos motivos. Como aponta Silveira (1998, p. 78), na Superintendência Regional da RFFSA, com sede em Porto Alegre (SR-6), em 1973, atuavam 9.957 funcionários, número reduzido a 5.738, em 1990. Já na perspectiva governamental de promover a privatização, esse número de servidores caiu para 3.012, em 1996, situação determinada também pela política dos Programas de Incentivo a Aposentadoria e das Demissões Voluntárias. (FLÔRES, 2009, p. 306)

Há que se avaliar, da mesma forma, o montante da dívida do setor ferroviário do período pós-1984, período em que, de acordo com Silveira (1998, p. 79), foi assumida, integralmente, pelo governo do ditador João Batista Figueiredo, após 1979, bem como seu descontrole, a partir do governo José Sarney, no pós-1985. Isso ocorrendo em função do Plano Cruzado, de 1986, quando as receitas se tornaram desproporcionais às despesas. No caso específico da RFFSA – SR6, a sucedânea da VFRGS, como aponta o autor, em “1996 a dívida chegou a ser de mais de 140 milhões de reais, ou seja,

aproximadamente a arrecadação de dois anos da regional” (FLÔRES, 2009, p. 307)

Ainda conforme Silveira (1998, p. 79), devem ser consideradas uma série de fatores que propiciaram o processo de privatização da RFFSA, “destacando-se, entre outros:

a eficiência do transporte, com destaque às distorções de preços por tonelada transportada (TKU), se comparados com as demais matrizes dos transportes rodoviário e aquaviário; a não-renovação dos equipamentos e as precariedades de manutenção da malha ferroviária; obrigações previdenciárias e securitárias, como as crescentes dívidas para com o Instituto de Seguridade Social (INSS), Fundo de Pensão dos Funcionários, Fundo de Garantia de Tempo e Serviço (FGTS), Serviço Social das Estradas de Ferro (SESEF), Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social (REFER); retribuições pecuniárias, resultantes dos gastos da folha de pagamento do pessoal e plano de saúde; a sequência de greves dos trabalhadores dos últimos anos, como as realizadas em 1988 (11 dias), 1989 (03 dias), 1990 (09 dias) e 1995 (14 dias).

Entre as privatizações, a do setor ferroviário foi impactante, tanto para a economia nacional quanto para o coletivo de seus trabalhadores, com reflexos diretos em milhares de famílias. Em 1990, iniciou-se nova etapa de políticas públicas de privatização no Brasil. Foi o período de vigência do Programa Nacional de Desestatização, que além de aplacar dívidas das empresas deficitárias, tinha o propósito de arrecadas receitas para o caixa do governo. O Programa foi regulamentado pelas leis nº 8.031 e 8.018, durante o Governo Collor (FLÔRES, 2009, p. 308).

Por fim, no Governo Fernando Henrique Cardoso, o processo foi, em grande parte, expandido, sendo repassados aos investimentos privados empresas estatais de grande importância, muitas delas com valores depreciados, como a RFFSA, dividida em cinco partes, das seis superintendências regionais até então existentes, entregue em 1996 à várias corporações privadas. Assim, depois de enfrentar o processo de privatização, foram sepultadas as ingerências estatais no setor. Na gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, através da Medida Provisória (MP) 353/2007, foi consolidada a extinção definitiva da RFFSA (FLÔRES, 2009, p. 311).

Essa MP foi aprovada em 16 de maio de 2007. no plenário do Senado Federal, e enquadrou-se como uma das medidas do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), que objetivava a melhoria da gestão pública e a redução

de impactos fiscais de longo prazo na gestão pública. A MP virou lei em 31 de maio de 2007, assinada por Lula e publicada no *Diário Oficial da União* (FLÔRES, 2009, p. 312).

No Governo Lula, estímulos ao transporte ferroviário fizeram parte das suas políticas de melhoria da infraestrutura nacional, inclusive com a retomada de alguns trechos destinados ao transporte de passageiros, porém, desde que financiados e gerenciados pela iniciativa privada. Assim, passados quinze anos após o início da privatização do setor ferroviário, o Tesouro Nacional herdará uma dívida de mais de R\$13 bilhões e um passivo judicial (na sua maioria composto de ações trabalhistas) de aproximadamente R\$ 7 bilhões, em sua maioria referentes ao sistema RFFSA (FLÔRES, 2009, p. 312).

Entre outras incumbências governamentais, ficaram a responsabilidade pela incorporação dos bens imóveis não-operacionais da empresa, bem como a gestão da complementação das aposentadorias de cerca de 100 mil aposentados e pensionistas, a ser feita por departamentos específicos criados para tal (FLÔRES, 2009, p. 313).

Em função da perda da importância, pelo Governo Federal, do sistema ferroviário no Brasil, ao longo das décadas de 1980 e 1990, e seus reflexos junto aos trabalhadores do setor, Lima (1998, p. 19) (FLÔRES, 2009, p. 313) explica que:

a transformação lógica de funcionamento da cultura ferroviária, de uma relação típica de empresa familiar em uma lógica de empresa capitalista aliada ao interesse político de destruir toda a ligação com o passado, causaram em longo prazo à destruição da cultura ferroviária típica. Sem a sua base de sustentação, a categoria frente aos desafios que lhe foram colocados não conseguiu responder à altura, entrando na crise hoje verificada.

Como observa Singer (1999, p. 111), o que se entende também servir, por analogia, ao tema aqui tratado, mesmo que, em períodos históricos diferentes, “o movimento operário encontra-se diante de um trabalho de Sísifo!, no qual suas principais conquistas têm de ser refeitas porque foram alicerçadas em relações de trabalho que a nova revolução industrial e o neoliberalismo estão destruindo”.

5.2 Como Era a Vila Belga de Santa Maria e Como Está nos Dias Atuais

A Vila Belga consiste em um conjunto de 84 residências de estilo *belle époque*, nos moldes das cidades operárias. O conjunto foi projetado e construído, entre 1905 e 1907, pelo engenheiro belga Gustave Valthier, para servir de moradia para os funcionários graduados que trabalhavam no pátio da Viação Férrea. Os diretores da *Compagnie Auxiliaire* viveram em chácaras na Avenida do Progresso, atual Avenida Rio Branco, no Centro de Santa Maria. Os trabalhadores braçais moravam no outro lado da linha de ferro, no bairro Itararé.

Desde 1988, a Vila Belga é considerada patrimônio histórico e cultural do município de Santa Maria (Lei municipal nº 2983/88). Em 1977, através de leilão, o qual deu preferência aos moradores, as casas se tornaram propriedades particulares. Em 2000, passou a ser Patrimônio Histórico do Rio Grande do Sul, junto à Estação Férrea, formando o Sítio Ferroviário de Santa Maria.

Os atuais moradores são ferroviários aposentados, descendentes da “família ferroviária”, pessoas que adquiriram casas da vila pela sua importância histórica. Apesar de ter sido o segundo conjunto residencial do estado do Rio Grande do Sul, construído para abrigar funcionários de uma empresa, a vila não se configura como uma tradicional “vila operária”. Isso porque ela não está separada da cidade e não foi construída a partir de princípios hierárquicos e de organização social, mas sim como um pequeno bairro.

O professor doutor em arquitetura e urbanismo, Ricardo Rocha (ROCHA, 2012, p.3) destaca a relação da Vila Belga com a obra de Louis Cloquet, em questões como a localização da vila, os tipos de unidades e suas possibilidades de formações em conjuntos e da necessidade de diversidade, identidade e isolamento das unidades. Para Cloquet, a uniformidade dos bairros construídos para a população operária gerava monotonia e banalidade, além de negar a individualidade humana e a dignidade do proletariado.

O conjunto distribui-se ao longo de quatro vias: duas, no sentido Leste-Oeste - rua Coronel Ernesto Beck, com 32 unidades, e rua Manoel Ribas, com 28 unidades, mais 2 unidades que formavam a farmácia e; duas no sentido Norte-Sul - rua Dr.Wauthier com 10 unidades, e rua Coronel André Marques com 13 unidades. As residências não foram divididas em classes, mas em tipos,

variando de tamanho, conforme o número de ocupantes, inspiradas pelo arquiteto belga Louis Cloquet. Os materiais preferidos para a construção das casas foram os locais, pois no município existiam muitas pedreiras de diferentes qualidades, feitas a partir de argila de grão fino, principalmente utilizado nas fundações das edificações, como pode ser observado na Vila Belga e na Estação Ferroviária. (ROCHA, 2012, p.5-6)

Ao longo dos anos, foram executados alguns projetos de revitalização da Vila Belga, mas os moradores gostariam que o poder público cuidasse mais da infraestrutura das ruas (calçamento, iluminação, sinalização, calçadas. Segundo reportagem do *Diário de Santa Maria*, publicada em 28 de dezembro de 2022, há problemas recorrentes de furtos de postes antigos na Região. Isso se dá pelo fato do material utilizado para fazer os postes ser deveras lucrativo aos criminosos, bem como devido ao descompromisso de autoridades públicas municipais em preservar o patrimônio histórico da cidade.

Vê-se, que, mesmo com atrações voltadas ao entorno da Vila Belga, nos últimos anos, como o Brique, o qual leva o nome do local, há um certo descaso para com a comunidade que ali vive há muito tempo.

Podemos observar que o mesmo acontece com a Estação Férrea, com diversos danos ao patrimônio público, como pichações e lixos jogados dentro dos trens, dando um estado de completo abandono, quando faz-se uma visita turística.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), abriu um processo de inadimplência para desenvolver medidas de recuperação da malha ferroviária inativa. Atualmente, quem obtém a concessão do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul, e também de Santa Maria, é a empresa RUMO. A RUMO entregou contrato ao governo para que seja feita devolução de trechos que não sejam viáveis economicamente, podendo ser concedido à outras empresas. Órgãos ligados ao Governo Federal e empresas de iniciativa privada trabalham em estudo para que o máximo de linhas inativas voltem a funcionar.

CONCLUSÃO

Os trens de Santa Maria foram um projeto positivo, pois se não fosse a Viação Férrea, muitas infraestruturas que foram construídas, ao longo do tempo, não teriam sido criadas, com a dimensão que alcançaram. Pode-se dizer que várias obras demorariam mais para serem feitas, caso a ferrovia não tivesse vindo para a cidade.

Com o advento da Estação, muitas empresas de grãos passaram a alcançar outros países. Por exemplo, aquelas que eram conectadas muitas vezes ao lado da VFRGS de Santa Maria. Além, claro, das outras empresas que chegavam na cidade, em decorrência do crescimento industrial. Em decorrência deste processo, a forma de se fazer comércio mudou significativamente, acontecendo as primeiras exportações terrestres.

As condições de trabalho na Era Vargas continuaram a ser degradantes, mesmo com conquistas de direitos após o Movimento de 1930. Como tinham muitas demandas, acabava sobrecarregando o serviço e excedia o tempo de trabalho, enquanto, muitas vezes, não se pagava a remuneração adequada. Não se tinha fiscalização, mesmo com as leis trabalhistas, sendo implementadas ao longo do período em que Vargas esteve à frente do governo, elas não existiam em sua totalidade inicialmente, sendo assim, os patrões não as cumpriam como deveriam.

Hoje seria inviável a volta da Viação Férrea de Santa Maria como a conhecíamos, devido ao seu custo elevado, talvez sem retorno financeiro, enquanto vigorar o modelo neoliberal de economia, e as empresas privadas não demonstrarem interesse em usar dessa ferramenta. Soma-se a isso que as compras, via internet, levam poucos dias pra chegar ao seu destino, provavelmente sem esse mesmo tempo no trem. Além disso, a manutenção de óleo, ferragem e aço, com o valor elevadíssimo para mantê-los, em perfeito estado de funcionamento seriam muito onerosos. Restaria a alternativa dos trens elétricos.

Caso aconteça a revitalização da Gare, seria possível que, com isso, ocorresse uma nova chegada de empresas, principalmente da iniciativa privada, enquanto vigorar o modo de produção capitalista no Brasil, além de uma busca para melhoria da infraestrutura no entorno da Vila Belga, através de grande investimento público, facilitando assim um ressurgimento dos trens mesmo que de maneira gradual.

Algumas pessoas, talvez por serem mais velhas, sentem saudades de quando a Estação funcionava para transporte humano, tendo em vista que se teve um grande impacto perante a sociedade, causando uma sensação de nostalgia ao lembrar de como era ver os trens rodando nos trilhos do município.

Para voltar pelo menos ao pouco do que era anteriormente, a empresa que fosse concedida a manter os cuidados com a Vila Belga, e ao mesmo tempo da Estação Férrea, deveria se preocupar, juntamente com o poder público das autoridades locais, em fazer com que houvesse mais segurança aos arredores. É possível observar, fazendo visitas pela Gare, o grau de abandono, principalmente perante a ligação histórica que lá se tem com a cidade de Santa Maria.

Mesmo com a questão histórica de que a Viação Férrea tem com o município santa-mariense, nos dias de hoje, poucas pessoas são capazes de nutrir um sentimento maior de cuidado com o local, pois não tiveram contato com a via férrea e tampouco algo que os ligue com os trens, demonstrando pouco interesse, até mesmo com o significado histórico.

REFERÊNCIAS

A RAZÃO, Jornal. Santa Maria. Edições de 10, 12 e 18 de fevereiro de 1936 e 4 de março de 1936.

A RAZÃO, Jornal. Santa Maria. Edições de 6 e 7 de abril de 1945.

CALVO, Célia Rocha. **Trabalho e ferrovia**: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista – 1890 – 1925. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1994.

CARONE, Edgar. **Brasil: anos de crise (1930-1945)**. São Paulo: Ática, 1991.

COOPERATIVA DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1947. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1950.

CORGOZINHO, Batistina Maria de Souza. **Pelos caminhos da Maria Fumaça**: o trabalhador ferroviário – formação e resistência pelo trabalho. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989.

CUNHA, Ernesto Antonio L. **Estudo descritivo da viação férrea do Brasil**. Comissão Central de Estudos e Construção de Estradas de Ferro. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

DIÁRIO DE SANTA MARIA, Jornal. Santa Maria. Edição de 28 de dezembro de 2022

DIAS, José Roberto de Souza. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul**: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil Meridional. São Paulo: Rios, 1986.

FLÔRES, João Rodolpho do Amaral. **PROFISSÃO E EXPERIÊNCIAS SOCIAIS ENTRE TRABALHADORES DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL EM SANTA MARIA (1898-1957)**. UFSM. Santa Maria, 2005.

FLÔRES, João Rodolpho do Amaral. **O pragmatismo político dos ferroviários sul-rio-grandenses**. Com foco histórico na cidade de Santa Maria. Editora UFSM. Santa Maria, 2009.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Trens na Memória**. Num longo tempo, entre trajetórias público-privadas, fatos da História Ferroviária Brasileira e Sul-Rio-Grandense. Santa Maria: Editora UFSM, 2017.

GALVÃO, J.Ayrosa. **Apontamentos históricos sobre a viação férrea do Brasil**. Revista Ferroviária, Rio de Janeiro, p.2390-295, ago. 1944. Disponível no Museu do Trem, São Leopoldo/RS.

HARRES, Marluza M. Disciplina e trabalho: administração de iniciativa na V.F.R.G.S. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, PUC RS, v. 22, n. 2, p.111-127, dez. 1996.

ISAIA, Antônio. As estradas de ferro no Brasil Império, Rio Grande do Sul e em Santa Maria. In: **Livro Guia Geral do Município de Santa Maria**. 7 ed. Santa Maria: Guimapa, 1983.

JACQUES, João Cezimbra. **Ensaio sobre os costumes do Rio Grande do Sul precedido de uma ligeira descrição física e de uma noção histórica**. Santa Maria: Ed. UFSM, 2000.

JOBIM, André Vinicius Mossate. **Os “homens de aço” na luta por direitos: a greve ferroviária de 1945 em Santa Maria**. Monografia (Especialização em História do Brasil). Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2010.

JORNAL DO ALMOÇO. Reportagem RBS. Santa Maria. 2023.

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 (Doutorado em História Social do Trabalho) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, Unicamp, 2006.

LIMA, Rogério Mendes de. **Uma categoria fora dos trilhos: reflexões acerca da crise de identidade entre os ferroviários do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1998.

RANSOLIN, Antonio Francisco. **As ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870 -1920):** um estudo comparativo. 1999. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 1999.

ROCHA, Ricardo. **O CONJUNTO OPERÁRIO DA VILA BELGA EM SANTA MARIA (RS).** Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), 2012.

SILVEIRA, Airton Dornelles. **Análise da conjuntura política e econômica do processo de privatização da ferrovia gaúcha:** o liberalismo, a modernização do país pela intervenção do estado na economia, o desenvolvimento e a privatização da ferrovia do Rio Grande do Sul. 1998. Monografia de Especialização (Monografia em Pensamento Político Brasileiro) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 1998.

SINGER, Paul. **Uma utopia militante:** repensando o socialismo. 2. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1999.

SÍTIOS PESQUISADOS

Belgian Club Disponível em: <http://www.belgianclub.com.br/pt-br/heritage/vila-belga-santa-maria>. Acesso em: 03/11/2022.

Diário de Santa Maria Disponível em: <https://diariosm.com.br/de-57-s-ornamentais-da-vila-belga-36-foram-removidos-furtados-ou-estao-danificados/-poste>. Acesso em: 09/01/2023

UFSM.br Disponível em:
<https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/465/2020/01/Tese-Joo-Rodolpho-parte-1.pdf>. Acesso em: 20/12/2022.

VamMagazine Disponível em: <https://www.vammagazine.com.br/post/vila-belga-patrim%C3%B4nio-hist%C3%B3rico-e-cultural-de-santa-maria>. Acesso em: 09/01/2023.

FOTOGRAFIAS ANEXAS



Estação Ferroviária Santa Maria – 02/11/2022

Autor: Bernardo Fritscher



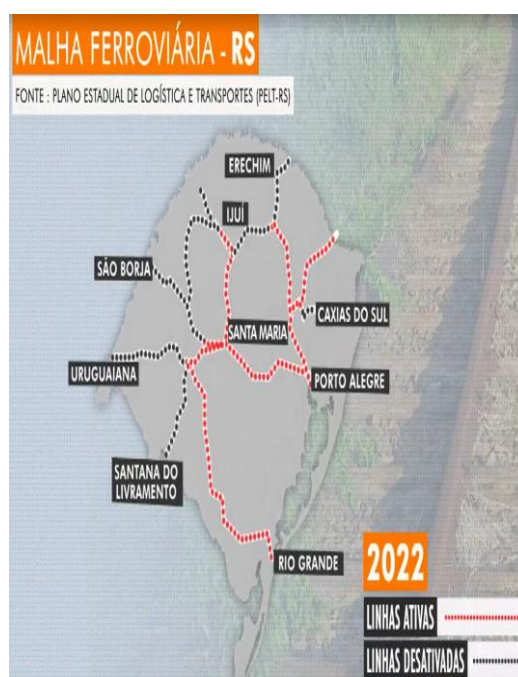
Estação Ferroviária Santa Maria – 02/11/2022

Autor: Bernardo Fritscher



Malha Ferroviária – 1997

Autor: Plano Estadual de Logística e Transportes - RS



Malha Ferroviária – 2022

Autor: Plano Estadual de Logística e Transportes - RS